



Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

### Sprechstunden

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

### Insertionspreis:

Die zweimal gespaltene Nonpareilzeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

### Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich . . . . . Kr. 2.88  
Ganzjährlich . . . . . „ 5.76  
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 6.

Wien, den 20. Februar 1911.

19. Jahrg.

## Der Dienstweg.

### Ein Erlaß des Eisenbahnministers.

Vor bereits zwei Jahren hat die damalige Regierung einen an alle Staatsbeamten und Staatsangestellten gerichteten Erlaß im offiziellen „Freundenblatt“ verlautbart, der einen scharfen Tadel enthielt, weil sich, wie damals die Regierung sagte, „im Verlauf der Zeit die Übung herausgebildet hat, daß Abordnungen von Staatsbeamten und Staatsbediensteten der verschiedenen Kategorien, wenn sie bei den Zentralstellen und anderen Behörden vorprechen, nahezu regelmäßig die Vermittlung eines Abgeordneten in Anspruch nehmen und unter dessen Führung erscheinen.“ Demgegenüber trat nun, wie die offizielle Verlautbarung weiter ausführte, „im Schoße der Regierung die Anschauung zutage, daß es dem dienstlichen Verhältnis widerspreche, wenn die Staatsbediensteten, um ihre Anliegen bei den Vorgesetzten vorzubringen, eine, wenn auch noch so wohlgemeinte Vermittlung in Anspruch nehmen zu müssen glauben.“

Es ist nun auffallend, daß der neue Eisenbahnminister Herr Glombinski diesen Erlaß von damals vor ein paar Tagen wieder aufgriff und ihn im „Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums“ an alle ihm untergeordneten Dienststellen richtete. Der Erlaß, der im „Amtsblatt“, IX. Stück, vom 11. Februar l. J. enthalten ist, geht also diesmal die Eisenbahner ganz allein an und lautet:

Erlaß des Eisenbahnministers vom 1. Februar 1911, Z. 4861, an alle Organe betreffend die Einhaltung des Dienstweges bei Bitten und Beschwerden des Personals.

Nach § 21 der Dienstordnung für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen haben sich diese mit ihren dienstlichen Wünschen und Beschwerden an die unmittelbaren Vorgesetzten zu wenden, welche verpflichtet sind, dieselben anzuhören und — soweit die Erledigung nicht in ihren Wirkungsbereich fällt — an die zur Entscheidung berufene Dienststelle zu leiten.

Trotzdem habe ich schon wiederholt die Wahrnehmung gemacht, daß die Bediensteten mit Umgehung des vorgeschriebenen Dienstweges und insbesondere der vorgesehnen Direktion sich direkt an mich, beziehungsweise an das Eisenbahnministerium wenden.

So gerne ich auch bereit bin, die Wünsche und Beschwerden der Geschädigten entgegenzunehmen und wohlwollendster Beurteilung zu unterziehen, muß ich doch darauf beharren, daß hierbei, den bestehenden Vorschriften entsprechend, der Dienstweg eingehalten werde. Dieser Vorgang erscheint nicht bloß im Interesse der Wahrung der Autorität der Vorgesetzten, sondern auch im eigenen Interesse der Bediensteten gelegen, weil über derartige Anliegen, die direkt vorgebracht werden, die Erledigung in der Regel nicht ohne Anhörung der vorgesehnen Direktion erfolgen kann.

Ich werde sonach unmittelbar an mich gerichtete Bitten und Beschwerden nur dann einer Erledigung zuführen, wenn von dem Geschädigten der Dienstweg eingehalten wurde.

Nach der eingangs bezogenen Bestimmung der Dienstordnung ist ferner die Heranziehung von fremden Personen zur Unterstützung von Anliegen der Bediensteten unstatthaft. Auch diese Verfügung findet bedauerlicherweise nicht ausnahmslose Beachtung, indem einzelne Bedienstete zur Unterstützung ihrer Anfragen noch immer die Intervention von dem Dienste fernstehenden Personen in Anspruch nehmen.

Ich gewärtige umso zuverlässiger, daß die Bediensteten fortan die Inanspruchnahme derartiger Interventionen vermeiden werden, als ich es zu meinen obersten und wichtigsten Pflichten zähle, bei allen Personalverfügungen strengste Gerechtigkeit und größte Unparteilichkeit walten zu lassen und dementsprechend auch jede wie immer geartete ungerechtfertigte Bevorzugung einzelner hintanzuhalten.

Ich richte gleichzeitig an die Dienstvorstände und insbesondere an die Staatsbahndirektoren die dringlichste Aufforderung, im gleichen Sinne vorzugehen.

Glombinski.

Wenn die Umgehung des Dienstweges dem Eisenbahnministerium unangenehm geworden ist, so mag unfererseits ruhig zugestanden werden, daß dieser Weg wahrlich nicht aus reiner Freude, etwa zum Vergnügen für die Eisenbahner eingeschlagen worden ist;

ganz im Gegenteil: auch diese „Übung“ war ein Ergebnis der Not der Zeit, ein Produkt der Zwangslage, in der sich die Eisenbahner befanden. Und daß der ordentliche Dienstweg heute bei keiner Kategorie der zur Erkenntnis gekommenen Eisenbahner sich einer besonderen Vorliebe und Popularität erfreut, ist wahrlich nicht auf eine grundlose Animosität der Bediensteten zurückzuführen, vielmehr ist das Kapitel „ordentlicher Dienstweg“ heute ein Gebiet, das durch eine jahrelange praktische Erfahrung aufgestellt ist, und von dem jeder Bedienstete weiß, daß dieser Weg leider nur zu sehr einem unangangbaren Dickicht gleicht, in dem es schwer und nur unter vielen Mühsalen ein Vorwärtkommen gibt. Gab es doch eine ziemlich lang währende Zeit, in der gerade die Eisenbahner keinen anderen als den Dienstweg kannten und sich auch nie getraut hätten, auch nur einen Finger breit von diesem einzigen „Weg der Tugend und guten Sitte“ abzuweichen.

Wenn wir nun heute vor der Tatsache stehen, daß dieser gute alte Dienstweg so wenig mehr geachtet wird, dann sind wahrlich nicht die daran schuld, die ihm beharrlich ausweichen, wenn sie irgendwelche Bitten und Anliegen vorzubringen haben. Der Dienstweg ist bekanntlich überall dort, wo er die ganze Stufenleiter der bürokratischen Einrichtungen und Instanzen hindurchführt, eine Sache, deren sich längst schon der Volkswitz bemächtigt hat. Wer kennt zum Beispiel nicht jene Anekdote von dem polnischen Juden, der eine Eingabe beim Landesgericht in Krafau wiederholt urgiert, bis er schließlich von einem Beamten mit dem Bemerkten fortgewiesen wird: „Er könne Juden überhaupt nicht leiden“. Auf die bescheidene Frage, weshalb, wird ihm die Antwort erteilt: „Weil die Juden den Herrn Jesus zum Tode verurteilten.“ „Nu“, sagt darauf der Mann, „hätt der Herr Jesus rekurriert an das Landesgericht in Krafau, so könnt er heut noch leben.“ Die Satire, die in diesem Witz auf den schleppenden Gang des guten alten Amtschimmels gelegen ist, trifft aber auch den mit ungezähltem Formelkram behafteten Bürokratismus in dienstlichen Angelegenheiten. Man glaube, man sei es der Disziplin und dem Dekor, der Staatsautorität und dem öffentlichen Ansehen schuldig, den einzelnen Beamten und Angestellten möglichst weit von den einzelnen dienstlichen Zentralstellen zu entfernen, so daß er seine Wünsche und Anliegen nur durch alle möglichen Zwischenglieder von Instanzen vorzubringen vermöchte. Dieser schwerfällige Apparat, der alle öffentlichen Ämter und den gesamten Bürokratismus dem Leben entfremdet hat, hat natürlich auch jenen Gegensatz zwischen den untergeordneten Bediensteten und den hohen Vorgesetzten geschaffen, den heute die Regierung beklagt.

Der Umstand also, daß Anliegen und Beschwerden entweder gar nicht, oder doch nicht in jener nachdrücklichen Form vorgebracht werden konnten, wie es oft der Sachlage entsprechend gewesen wäre, hat den Dienstweg diskreditiert. Man stelle sich auch einen im Dienstverhältnis stehenden Beschwerdeführer vor, der bei allem, was er vorbringt, immer achtzugeben hat, daß er nirgends anstößt und sich nicht die hohe Gnade verschertzt? „Ihr dürft auch Ideale haben“, sagt in der „Jugend“ ein Gymnasialprofessor seinen Schülern, „natürlich soweit sie mit den Disziplinarvorschriften im Einklang stehen!“ Davon, daß Gesuche nicht oder erst nach Monaten oder Jahren erledigt wurden, braucht man erst gar nicht zu reden.

Man mag in der Intervention von Abgeordneten einen Idealzustand erblicken oder nicht, fest steht, daß auch darin die Regierung mit ihrem Beispiel vorangegangen ist, indem seit altersher mächtige und einflussreiche Persönlichkeiten und Körperschaften gerade auf diesem Wege alles, was sie wollten, erreichten. Man denke nur an die Refaktien und an die Verleihungen von anderen Begünstigungen. Im übrigen scheint es uns freilich, als ob die Regierung mehr will,

als nur die Vermittlung von Abgeordneten ausschalten. Denn was der Erlaß empfiehlt, ist nur der Dienstweg ohne Zuziehung dritter Personen. Heute freilich haben die Eisenbahner ihre Vertrauensmänner und ihre Berufsorganisation, in der sie die Vertreter und Anwälte ihrer dienstlichen und beruflichen Interessen erblicken. Und es liegt kein Anlaß vor, diesen Weg zu verlassen. Es mag ja sein, daß Herr Glombinski an der Ausschaltung der Organisation sehr viel gelegen ist. Aber besser wird sich der Reformeifer des neuen Herrn schon betätigen können, wenn er dafür sorgt, daß auch heute à la Kron in Zukunft nur am Dienstweg bleiben. Die Disziplin und die „geheiligte Autorität“, die Herr Glombinski offenbar wahren will, werden dann jedenfalls durch solche Abweichungen vom Dienstweg nicht noch weiterhin untergraben werden!

Fr. L.

## Zur Verstaatlichung der Aspangbahn.

(Vom Abgeordneten Rudolf Müller.)

II.

Ich habe in dem vorhergehenden Artikel nachzuweisen versucht, daß die Einlösung der Aspangbahn nunmehr aus verkehrstechnischen, verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Gründen ein unabwiesbares Gebot ist und will hiermit in dieser Fortsetzung den Nachweis im Detail erbringen. Obwohl die Eröffnung der Wechselbahn schon anfangs Oktober vorigen Jahres erfolgte, wurde bis heute auf der privaten Aspangbahn noch kein einziger Spatenstich gemacht, um die Bahnanlagen für den erhöhten Verkehr auszugestalten und neues Personal einzuschulen. Alles blieb beim alten, nichts deutet darauf hin, daß die Aspangbahn den neuen Anforderungen Rechnung tragen will.

Durch den 30jährigen Bestand der G. W. A. sind die Geleise bei dem starken Verkehr vollkommen abgenutzt. Auswechslungen haben bisher fast nicht stattgefunden. Die Weichen sind derart abgefahren, daß eine neue Schiene der normalen Höhe wegen nicht mehr angepaßt werden kann. Trotzdem hat die Verwaltung der Aspangbahn beim Ministerium das Zugeständnis erhalten, die alten Weichen verstärken zu dürfen. Insbesondere ist der Oberbau und das Schienenmaterial in der Teilstrecke Wien-Biedermandsdorf in total unbrauchbarem Zustande. Wer je eine Fahrt mit dieser Bahn gemacht hat, weiß, daß der ganze Zug gleich einer Wiege auf dem elenden Oberbau schaukelt. Die Geleiseanlagen sind in allen Stationen, auch in der Hauptstation Wien derartige, daß alle ankommenden und abgehenden Züge immer nur eine Ausfahrtsweiche passieren können. Dieses veraltete System birgt schwere Gefahren für den Betrieb. Die Entgleisung einer Maschine im Bereiche des einzigen Ausfahrtsweiches hat zur Folge, daß die Station Wien und die ganze Strecke blockiert wird. Kein Zug kann mehr die Station passieren.

Der Lokomotiv- und Wagenpark ist seit langem vollkommen ungenügend und so alt wie die Bahn selbst. Zumeist wurden die Personenwagen schon vor 30 Jahren aus dem alten Inventar der Graz-Köflacher Bahn entnommen. Bei verstärktem Personenverkehr, besonders für die Lokaltrecke Wien-Lanzendorf, werden Viehwagen in die Zugsmannitur eingeschaltet. Sämtliche Lokomotiven entbehren einer Laufachse, haben alte Kessel und verfügen nicht über die nötige Zugkraft. Die Stationsgebäude sind wahre Vogelhäuser und entsprechen in keiner Weise den Anforderungen. Der Verkehr hat sich noch vor Eröffnung der Wechselbahn derart entwickelt, daß man im vergangenen Jahre seine liebe Not hatte, um denselben mit Ach und Krach bewältigen zu können. Die An-

Lagen in Wien entsprechen nicht im entferntesten mehr dem gesteigerten Verkehr. Die größten Kunststücke werden mit Hingewerfung der Vorschriften angewandt, um einen Zug zusammenstellen zu können. Das Gütermagazin ist seit dem Bestande der Bahn nicht erweitert worden und ist meistens bis zum Dache angefüllt. Das Heizhaus und die Reparaturwerkstätte sind unpraktisch und klein und verfügen über eine einzige Weiche, die alle ein- und ausfahrenden Lokomotiven benützen. Wenn diese Weiche einmal versagt, so steht der Verkehr still, weil keine Maschine ein- oder ausfahren kann. Schritt für Schritt begegnen dem Fachkundigen von Wien bis Aspang solche Mängel und Gemüthe, die wie aufgerichtete Mausefallen auf die Bediensteten lauern. Welche Gefahren bei diesen Einrichtungen für die Bediensteten und das reisende Publikum bestehen, zeigte das große Eisenbahnunglück am 2. Dezember 1901 in Sollenau. Abgeordneter Dr. Ellenbogen hatte aus diesem Anlaß in der 136. Sitzung der XVII. Session des Abgeordnetenhauses 1902 eine 17 Seiten umfassende Interpellation an das Eisenbahnministerium gerichtet und in derselben die haarsträubenden Zustände der Aspangbahn geschildert. Diese Verhältnisse haben sich seit jener Zeit noch um einiges verschlechtert. Es wäre gut, wenn der jetzige Eisenbahnminister zur Ergänzung seines Urtheiles diese Interpellation einem sorgfältigen Studium unterzöge, um dann die Konsequenzen daraus zu ziehen.

Wie wird sich der gesteigerte Verkehr unter solchen Umständen in diesem Jahre, insbesondere in den Sommermonaten und im Herbst abwickeln? Seit der Eröffnung der Wechselbahn geht von und gegen Friedberg ein tägliches Brutto im Güterverkehr von zirka 600 Tonnen. Trotz der gegenwärtigen, verhältnismäßig schlechten Jahreszeit brachte die neue Linie einen Personenverkehr von 130 bis 140 Personen, an Sonn- und Feiertagen über das Doppelte. Es ist jetzt schon unter den normalen Verhältnissen ein Mangel an jeder Wagenserie an allen Ecken und Enden. Wie wird dies erst werden, wenn die Bevölkerung sich nach dem Verkehr eingerichtet haben wird? Es steht heute schon fest, daß die Aspangbahn den Strom von Touristen und Ausflüglern in das herrlich schöne Wechselgebiet und die bucllige Welt nicht bewältigen wird können. Bei den ersten schönen Tagen im Frühjahr werden wir vor den Toren der Reichshaupt- und Residenzstadt einen neuen europäischen Skandal haben.

Es liegt mir ferne, Gefahren für das reisende Publikum an die Wand zu malen. Sollte aber ein Unglück infolge der bestehenden Zustände eintreten, dann werden wir es, — dies sei der „verehrten“ Regierung gesagt — ihr allein zur Last legen und sie allein verantwortlich hierfür machen. Daß bisher so ziemlich alles klappte, ist ausschließlich das Verdienst des pflichttreuen Personals, das mit Aufopferung seiner Gesundheit und geraden Glieder geradezu unermessliche Leistungen vollführt.

Der große Holzreichtum am Wechsel und in der östlichen Steiermark, die gut entwickelte Viehproduktion sowie der Getreidebau in dem angrenzenden Ungarn etc. werden, wenn die Bevölkerung darnach eingerichtet sein wird, einen Strom von Massengütern nach Wien zur Folge haben. Die vielen ergiebigen Wasserfälle werden Industrien anziehen und von denselben ausgenützt werden. Der Ausbau der pro-

jektierten Linie Hartberg-Gleisdorf, der in Bälde in Angriff genommen werden muß, sowie die Verlängerung über Fehring nach Gleichenberg in der Richtung gegen Dalmatien, deren Ausführung nur mehr eine Frage der Zeit ist, sowie endlich die Anschlüsse an Weiz an die ungarische Nordostbahn wird die Aspangbahn zu der verkehrsreichsten und finanziell ergiebigsten Bahn machen. Bevor der Staat die angeführten Projekte ihrer Vollendung zuführt, ist die erste Vorbedingung die Einlösung der Aspangbahn, jenen Bedürfnissen anzupassen, mit der Legung eines zweiten Geleises zu beginnen, um damit das Gesamtnetz der Staatsbahnen zu ergänzen. Die diesjährige Sommerfahrordnung läßt fast alle Züge in zwei Teilen verkehren. Jedem Personenzug müssen Güterwagen (lebendes Vieh und verderbliche Waren) beigegeben werden, weil die Bahn außerstande ist, den Güterverkehr zu bewältigen. Fast alle abgehenden Züge sind gemischte Züge, die die Fahrdauer über-schreiten.

Durch die rasche Inangriffnahme der Einlösung durch den Staat würde sich ganz besonders der Nahverkehr heben. Die Gemeinden an der Groß-Schwechat-Mannersdorfer Bahn und Klein-Schwechat haben zu wiederholtenmalen bei der E. W. A. angefordert, einen Zugverkehr nach Hauptzollamt via Klein-Schwechat-Aspangbahnhof sowie deren Anschluß nach Mannersdorf herzustellen. Die Aspangbahn mußte die berechtigten Wünsche ablehnen, da sie sowohl für die Lokallinie Wien-Schwechat als auch für die Hauptlinie Wien-Aspang bis zur Station Zentralfriedhof nur ein Geleise besitzt und der erforderliche Wagenpark gleichfalls zur Aus-führung dieses Wunsches fehlt. Der seinerzeitige sehr rentable Omnibusverkehr nach Klein-Schwechat wurde mit dem Moment aufgelöst, wo die Straßenbahn in Betrieb gesetzt wurde. Durch Einlegung von Zügen vom Hauptzollamt via Aspangbahn nach Klein-Schwechat mit Anschluß an Mannersdorf und Fischamend würde sich ein reger Verkehr mit gutem Gewinn ergeben. Es steht außer allem Zweifel, daß durch Einlegung solcher Züge die westlichen Stadtteile dieses Verkehrsmittel, insbesondere bis Zentralfriedhof, ausschließlich benützen würden, namentlich im Winter, wenn geheizte Waggon bereit stehen. Die direkte Verbindung des Aspangbahnhofs respektive der Station Zentralfriedhof mit dem Schlachthaus St. Marx hätte großen Wert für die rasche Beförderung von lebendem Vieh aus Westungarn, Oststeiermark, dem Gaisfelder und Gutensteiner Gebiet. Was für den Staat von besonderem Werte sein sollte, ist die Lage des Aspangbahnhofs, die uns förmlich den zukünftigen Wiener Zentralfriedhof zeigt. Auch dieses Wertvolle, Unersehbare hat die Regierung in ihrer angebotenen Blindheit außer acht gelassen. Die Gründe längs des Aspangbahnhofs gegen Simmering und hinauf bis zum Arsenal gehören der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft, der Eigentümerin der Aspangbahn. Diese Gründe hat nun die Gesellschaft parzellieren lassen und werden dieselben im heurigen Frühjahr von der Lombard- und Eskomptebank zum Verkauf gelangen. Wohl hat sich der Staat mittels eines Nachtragsabkommens von diesen Gründen längs des Bahnhofs einen Streifen von 100 Metern gesichert. Der diesbezügliche Vertrag endigt mit 1912. Was bedeuten 100 Meter Grund für die Entwicklung des Verkehrs, um so mehr als der Regierung bekannt ist, daß der Bahnhof in seinem jetzigen Umfang zur Ab-

wicklung des Verkehrs absolut nicht ausreicht. In diesen 100 Metern vorläufig sichergestellt Grundes, die zu Erweiterungsbauten dienen sollen, drückt sich der ganze Jammer und die totale Unfähigkeit des Eisenbahnministeriums aus. Wenn sich später das unabwiesbare Bedürfnis nach größerer Erweiterung einstellt, dann kann die Regierung den Grund von der Lombard- und Eskomptebank um den fünffachen Betrag er-stehen. Diese absichtliche Schädigung nennt man hierzulande Eisenbahnpolitik und unterhält zu diesem Behufe eine eigene kostspielige Zentralstelle mit Hunderten von Beamten. Jeder Fachkundige wird, wenn er die Lage und Beschaffenheit des Terrains selbst sieht, sagen, daß vom Aspangbahnhof aus eine südliche Verbindung mit der Verbindungsbahn (Stadtbahn) gegen Favoriten und Penzing gemacht werden muß, damit die großen Verkehrsstörungen längs des Ueberganges der Aspangstraße aufhören. Die Regierung hat sich aber nur 100 Meter für den Ausbau der zukunftsreichen Bahn gesichert. Wenn diese geschilderten Fehler nicht raschest beseitigt werden, ist uns in einer späteren Zeit die Hoffnung auf Verbesserung dieser Zustände benommen. In längstens zehn Jahren werden wir Oesterreicher, vor allem wir Wiener, zu dem großen Schaden noch den Spott der Nachkommen hinzufügen können, die uns solche Fehler kaum verzeihen werden.

Ich rege diese Fragen, insofern ich dieselben beobachten und beurteilen kann, hiermit an und würde nur wünschen, daß alle beteiligten Interessenten meine Einwände, Vorschläge und Befürchtungen überprüfen und mit Helfen möchten, einen neuerlichen Fehler unserer Regierung zu verhindern.

Im Parlament muß die Verstaatlichung der Aspangbahn, wozu das Referat im Eisenbahnausschuß bereits angemeldet wurde, raschest betrieben und die Regierung mit Skorpionen gepöckelt werden, damit diese große Verkehrskalamität ein Ende nehme und uns weitere schwere Opfer erspart bleiben.

### Klassenbewußtsein und Selbstbewußtsein.<sup>\*)</sup>

Es darf uns nicht wundernehmen, daß das moderne proletarische Klassenbewußtsein sich an den Gegenseiten auf materiellem Gebiete zu allererst entzündete. Der Gegensatz zwischen bergeshohem Reichtum und abgrundtiefer Armut, zwischen Nichtstun im Luxus und harter Arbeit im Elend, mußte auch dem blödesten Auge bemerkbar werden, und das Gefühl für die Ungleichheit und Ungerechtigkeit der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse mußte notwendig den heißen Wunsch erregen, Abhilfe zu schaffen und sollte auch die ganze Gesellschaft zusammenbrechen. In jener Zeit entstand der Gedanke an das Teilen, um einen Ausgleich herbeizuführen zwischen arm und reich, es entstand der Gleichheitsfanatismus, der alle Unterschiede zwischen Mensch und Mensch beseitigen wollte, und es entstand auch die Hoffnung auf einen gewalt-samen Umsturz, damit aus dem Chaos eine neue Welt entstehe. Hier haben wir den Nährboden für jene Form des Klassenbewußtseins, die wir in den Anfängen einer jeden proletarischen Emanzipationsbewegung finden: Teilererei, Gleichmacherei, Haß und Neid gegen die Reichen,

<sup>\*)</sup> Siehe die gleichnamigen Artikel in Nummer 3 und 4 des „Eisenbahner“ d. J.

## Feuilleton.

### Der Maskenball.

Eine Geschichte aus dem Eisenbahnerleben.  
Von Ignaz Mihelc.

In einer kleinen Station B, die keinen großen Geschäftsumgang hatte, waren zwei Beamte bedienstet, der Vorstand und ein Assistent. Die beiden verstanden sich anfänglich sehr gut, sie lebten, beide unbeweibt, einträchtig beieinander.

Der Vorstand, ein Mann von 40 Jahren, konnte sich trotz seiner langen Dienstzeit, mit geringen Ausnahmen, die Sympathien der Bürger des in der Nähe gelegenen Marktes nicht erwerben. Seine vierschrötige, untersekte Gestalt, sein mit Falten und Furchen durchzogenes Gesicht, sein unbeständiger Blick wirkten abstoßend. Sein ganzer Verkehr blieb auf den friedliebenden Assistenten Milan beschränkt. Doch auch diese Freundschaft sollte nicht ewig dauern, wie wir sehen werden.

Des Bahnmeisters Töchterlein, Annerl, ein hübschjes Kind von 18 Jahren, übte ihre Anziehungskraft sowohl auf den Herrn Vorstand Philipp, als auch auf unseren Milan aus, und infolge dieser Tatsache sollte das gute Einvernehmen in Brüche gehen.

Philipp ließ keine Gelegenheit vorübergehen, da er sich Annerl nähern konnte, um ihr seine Zuneigung zu erklären.

Milan, ein guter Junge, voller Lebenslust, wurde durch diese Vorgangsweise seines Vorstandes in seinen innersten Gefühlen verletzt und rächte sich bei jeder sich darbietenden Gelegenheit mit irgendeinem unüberlegten Streich, für den er immer wieder eine Ausrede finden wußte. Sonst mußte man ihm zugestehen, daß er niemand weh tun konnte.

In dem etwa eine Viertelstunde entfernten Markte veranstaltete die Bürgerchaft am Faschingsonntag ein Maskenfest; selbstverständlich nur für die Honorationen. Zu dieser Maskerade wurden auch unsere drei Bekannten eingeladen.

Der Vorstand, der sich einbildete, ein guter Sänger zu sein, wählte sich die Maske eines Bänkelsängers; Milan, der seine Herzallerliebste überwachen wollte, wählte sich die einer spanischen Tänzerin.

Am Tage des Festes traf unliebsamerweise den Vorstand der Nachtdienst. Er studierte und kalkulierte, wie er sich davon befreien könnte. Es blieb ihm jedoch kein Ausweg, als der freundschaftlicher Aussprache überig.

„Hören Sie, Herr Milan, sind Sie so freundlich und übernehmen Sie statt meiner die Nachttour, ich möchte das heutige Maskenfest besuchen?“

Wie zu erwarten, lautete die Antwort abweichend: „Es tut mir leid, doch kann ich Ihrem Wunsche nicht entsprechen, denn auch ich habe bereits zugesagt.“

Der Herr Vorstand wurde bei dieser unerwarteten Antwort verlegen. Was tun? Das Fest, für das er bereits alles vorbereitet hatte, konnte und wollte er nicht versäumen. Im Gefühle seiner Macht als Vorstand zog er nun andere Saiten auf.

„Ja, als Ihr Vorstand, befehle Ihnen, daß Sie den Nachtdienst zu übernehmen haben!“

Was nun darauf folgte, kann man sich denken. Ein Wort gab das andere. Milan verweigerte die Dienstleistung mit Rücksicht auf bereits abgeleiteten 18stündigen Dienst.

Der Vorstand, gereizt durch die Unbesonnenheit seines Zugetheilten, ließ sich nun zu folgender Weiterung verleiten:

„Ich suspendiere Sie wegen Dienstverweigerung vom Dienste. Begeben Sie sich sogleich nach Hause und erwarten Sie dortselbst die Berufung zur protokolllarischen Einvernahme. Ich will diesbezüglich gleich an die Direktion telegraphisch berichten!“

Die nächste Folge dieses unbedachten Schrittes war nun die, daß der Herr Vorstand selbst den Nachtdienst übernehmen mußte. Von einem Drahtbericht an die Direktion sah er selbstverständlich ab, da er von der Uebereinstimmung seiner Handlungsweise überzeugt war. Doch die Maskerade besuchte er trotzdem.

Zwischen 6 und halb 9 Uhr abends war eine schöne Zugspauze. Zum Halbneunzug gedachte er rechtzeitig am Plage zu sein, ihn abzufertigen und wieder rückzukehren. Doch es sollte anders kommen, denn auch in diesem Falle war der Wille stark, doch das Fleisch schwach.

Das Bahnmeistertöchterlein, ein herziger Garlatin, tanzte unaufföhrlich mit einer unbekanntem spanischen Tänzerin, sie überfah absichtlich den Bänkelsänger, welchem dies solche Liebesschmerzen bereitete, daß er dieselben bei süßem Wein zu vergessen versuchen wollte.

Fröhlich drehten sich die anwesenden Masken nach dem Takte der Musik. Ueberall herrschte eitel Freude. Auch unser Philipp taut langsam auf und vergißt beim Glas goldigen Weines seiner Liebesschmerzen, aber auch seines Dienstes.

Mehrere unregelmäßige, schrille Lokomotivpfeife hören plötzlich die allgemeine Freude und reizen den Bänkelsänger aus seinem beschaulichen Vergnügen.

Mit schlotternden Beinen stürzt er nach dem Bahnhof. Ihn nach stürzt die spanische Tänzerin, Milan, der vorhergegangenen Auseinandersetzungen vergessend, im Augenblick nur vom blinden Dienstfeifer geleitet.

Am Bahnhof stand der Halbneunzug schon eine ziemliche Weile auf seine Abfertigung wartend. Das reisende Publikum ist, durch den langen Aufenthalt neugierig gemacht, aus den Wagen gestiegen und drängte sich fragend zur Kanzelei.

Der diensthabende Herr Vorstand kommt atemlos dahergelaufen, stürzt in die Kanzelei, reißt seine Dienstmütze vom Nagel und will zum Dienstwagen hinstürzen, um den verspäteten Zug abzufertigen.



sprechenden Hilfsbeamten, hatte zum 13. Jänner in Berlin eine allgemeine, auch von auswärtigen Vertretern besuchte Versammlung einberufen, in der folgende Forderungen aufgestellt wurden. Für Weichensteller: 1. Erhöhung des Anfangsgehalts auf 1300 und des Endgehalts auf 1800 Mk., erreichbar in 15 Jahren; 2. Wiedergewährung der entzogenen Stellenzulage von 200 Mk.; 3. Vermehrung der Stellen der Weichensteller 1. Klasse (jetzt 4364) und Beförderung dazu nach fünfjähriger Anstellung als Weichensteller; 4. Die Pensionsjahre sind vom Tage des Eintritts in die Pensionskasse B, beziehungsweise ein Jahr nach dem Eintritt in den Eisenbahndienst zu berechnen; 5. Einführung in die Personalakten; 6. Verleihung der unfähbaren Anstellung nach fünfjähriger etatsmäßiger Anstellung als Weichensteller; die Verlängerung des Sommerurlaubs von 8 auf 14 Tagen; 8. Minderung des Nachdienstes, beziehungsweise Vergütung dafür; 9. Erhöhung des Wohnungsgeldes auf zwei Drittel des Betrages für mittlere Beamte (das Wohnungsgeld für mittlere Beamte beträgt in Ortsklasse A 800 Mk., in B 330 Mk., in C 520 Mk., in D 450 Mk. und in E 330 Mk.). — Die Bahnwärter fordern eine Erhöhung ihres Gehalts durch Einreihung in die Klasse 3b der Beförderungsordnung. Klasse 3b hat folgende Sätze: 1100 (1100\*) — 1190 (1140) — 1280 (1180) — 1360 (1210) — 1440 (1240) — 1520 (1270) — 1600 (1300). Ferner fordern sie die Gewährung einer Stellenzulage oder von Kilometergeldern, beziehungsweise Stundengeldern. Weitere Forderungen gehen auf Besserstellung in Bezug auf die Pensionsjahre und den Erholungsurlaub. — Die Brückenwärter fordern die Gleichstellung mit den Weichenstellern im Gehalt, Gewährung von Nachdiensten und schließen sich im übrigen den Wünschen der anderen Beamtenkategorien an. — Die Hilfsweichensteller fordern eine Lohnzulage von 20 Prozent, weiter monatliche Befoldung oder festen Jahresverdienst ohne Abzug der Sonn- und Feiertage, etatsmäßige Anstellung nach einer Beschäftigung von 8 bis 10 Jahren mit Anrechnung der Militärzeit, wie bei der Reichspostverwaltung; Zulagen vom Tag der Vereidigung ab um 10 und 20 Pf. per Tag; Aufnahme in die Kleiderkasse; Erholungsurlaub für die vertretungsweise tätigen Hilfsbeamten; Gleichstellung der Eisenbahninvaliden mit den Militärinvaliden und schließlich die Gewährung eines Schutzkleides für die Hilfsbeamten in derselben Weise wie für das Rangierpersonal.

Die Stationschaffner (Bahnsteigschaffner und Portiers) in Preußen (etatsmäßig angestellt 3904) haben gleichfalls Forderungen gestellt und diese in Form einer Petition dem Landtag unterbreitet. Die Forderungen lauten: 1. Beseitigung der Ungleichheiten in der Befoldung für gleiche Leistungen durch Einreihung in die Gehaltsklasse 4b (1200 bis 1700 Mk.) ventuell durch eine gleichmäßig zu gewährende Stellenzulage. 2. Zulassung zu besser dotierten Stellen im Beförderungswege sowie Errichtung von Oberchaffnerstellen, wie bei der kaiserlichen Reichspost. 3. Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses dem aufgestellten Grundsatze entsprechend, daß zwei Drittel des Wohnungsgeldzuschusses der mittleren Beamten für die unteren Beamten angemessen wäre (für mittlere Beamte siehe oben, bei den Weichenstellern die unteren Beamten erhalten in Ortsklasse A 480 Mk., in B 360 Mk., in C 290 Mk., in D 220 Mk. und in E 150 Mk.). 4. Anrechnung der Hilfsbeamtendienstezeit vom Tage des Eintritts in die Klasse B der Arbeiter-Pensionskasse oder vom Tage der Vereidigung. 5. Verleihung der unfähbaren Anstellung. 6. Errichtung von Beamtenauschüssen. 7. Schaffung günstiger Anstellungsverhältnisse für Hilfsbeamte. — Bei der im vorigen Jahre vorgenommenen und mit großen Schwierigkeiten durchgeführten Neuregelung sämtlicher Beamtengehälter wurde das Gehalt der Stationschaffner von 900 bis 1200 Mk. auf 1100 bis 1500 Mk. erhöht. Diese Erhöhung von 200, beziehungsweise 300 Mk. wurde aber dadurch illusorisch gemacht, daß die bisher bezogene Stellenzulage bis zu 200 Mk. in Fortfall kam, eine Handlung, die ganz entschieden zu verurteilen ist, wenn man bedenkt, daß die Lebensmittel- und Mietspreise im Durchschnitt um 50 Prozent gestiegen sind.

Die Organisation der Eisenbahner in Mecklenburg ist noch sehr unvollständig und äußerst zerplittert. Das ist auch weiter nicht zu verwundern, denn die absolute Verfassung des Landes lastet so schwer auf dem gesellschaftlichen Leben, daß für eine freiere Entwicklung des Berufslebens wenig Raum ist. Trotzdem bestanden bisher in acht größeren Städten allgemeine Eisenbahnbeamtenvereine mit 1267 Mitgliedern, die die Pflege der Liebe und Treue zum Landesfürsten, der Kameradschaft unter den Mitgliedern u. s. w. zum Zweck haben. Außerdem bestanden am 1. Jänner 1911 folgende fünf Landesvereine in Mecklenburg, und zwar: 1. Vereinigung mecklenburgischer Eisenbahnfahrbeamtener (Zugführer, Schaffner und Bremser), mit etwa 400 Mitgliedern; 2. Vereinigung mecklenburgischer Lokomotivführer und Anwärter (Führer und Geizer) mit etwa 100 Mitgliedern; 3. Verband mittlerer Beamten der Groß- mecklenburgischen Staats-Eisenbahnverwaltung (Praktikanten, Assistenten, Betriebssekretäre, Kassiere, Stationsvorsteher 1. und 11. Klasse u. s. w.) mit rund 500 Mitgliedern; 4. Verein der Bahnmeister, zirka 100 Mitglieder; und 5. Landesverband der Eisenbahnunterbeamten, Handwerker und Arbeiter mit 1100 Mitgliedern. Alle diese Vereine bezwecken die Hebung des Standes, Aufsehen, Erzielung günstiger Gehalts-, Urlaubs- und Arbeitsverhältnisse durch unterwürfiges Bitten, Gewährung von Rechtshilfe und dergleichen mehr. Diese Vereine sind also weit davon entfernt, Gewerkschaften oder Kampforganisationen zu sein. Vielleicht wird in den nächsten Schichten der Eisenbahner in den nächsten Jahren ein anderer Geist wie heute vorhanden sein, denn der Sozialismus macht unter der Bevölkerung Mecklenburgs gute Fortschritte.

Eine Landeskonferenz der Eisenbahnerbauarbeiter der preussisch-hessischen Staats-Eisenbahnen, einberufen vom christlich-nationalen Zentralverband deutscher Eisen-

bahnhandwerker und Arbeiter (Sitz Eberfeld mit angeblich 20.000 Mitgliedern), fand am 8. Jänner in Köln am Rhein statt. Es nahmen daran bürgerliche Abgeordnete des Reichs- und Landtages teil, auch hatte die Eisenbahndirektion einen Vertreter entsandt. 56 Delegierte aus den verschiedensten Direktionsbezirken waren anwesend. Es wurde Stellung genommen zur Lohnfrage, Anrechnung der Hilfsbeamtenzeit, Sicherung der Existenz, Arbeiterauschüsse, Urlaub, Freifahrt, Kranken- und Pensionskassen und Wohlfahrtseinrichtungen. Alles, was die Verwaltung bisher für die Arbeiter geschaffen, wurde als wunderbar anerkannt. Das ist christlich-national! Dagegen wünschten die Vertreter aus den meisten Direktionsbezirken eine gleichmäßige Aufbesserung der Löhne, da die zuletzt gewährte Lohnaufbesserung nur einzelnen Gruppen zugute gekommen sei. Bei dieser Gelegenheit wurde auf die Friedfertigkeit hingewiesen, von der sie alle beseitigt seien, und auf die „unheilvollen“ Folgen des ständischen Eisenbahnerstreiks. Schrecklich, einem christlich-nationalen Eisenbahner rührt das Herz in den Hosenboden, wenn er nur das Wort „Streik“ hört. Auf hat ein solcher Rameclud nur, wenn es gegen die Sozialdemokratie, gegen seine Klassengenossen geht, dann kann er staatsbehaltend sein und sich in christlich-nationalen Bahnen bewegen. Diese armen Toren!

Die Lohnverhältnisse der Hilfsbeizler in wechlichen Deutschland lassen viel zu wünschen übrig. Hilfsbeizler, die in einem Lebensalter von 28 bis 30 Jahren stehen, durchschnittlich fünf Jahre und mehr im Fahrdienst sind, erhalten in Trier einen Schichtlohn von Mk. 2.90. Dagegen haben die Hilfsbeizler der Maschinenämter Saarbrücken und St. Wendel einen Schichtlohn von Mk. 3.20. Singu kommen noch für alle Nebenbezüge in Höhe von 30 bis 50 Mk. monatlich. Trotzdem sind die Löhne so niedrig, besonders bei den Maschinenämtern in Trier, daß man sich wundern muß, wie die Hilfsbeizler damit auskommen können, da viele unter ihnen verheiratet sind. Wie raffiniert der Rechenknüller bei den Maschinenämtern in Trier I und II zu operieren versteht, geht daraus hervor, daß die ältesten Hilfsbeizler vor fünf Jahren Mk. 2.80 Schichtlohn hatten, das sind Mk. 2.60 und 20 Pf. Teuerungszulage. Im Juli 1907 wurden sie ständige Hilfsbeizler mit der Bemerkung, daß die Hilfsbeizler von nun an mit dem Mindestlohn von Mk. 2.30 und 20 Pf. Zulagen anfangen müßten, bei einer jährlichen Zulage von 10 Pf. Das machte einen Abzug von 9 Mk. per Monat und 108 Mk. im Jahre. Nach drei Jahren kamen sie wieder auf ihren alten Lohn zu stehen, aber nachdem sie 216 Mk. eingebüßt hatten. Außerdem brachte ihnen eine Verfügung, daß diejenigen Geizer, die durch die Militärjahre zurückgefallen sind, bei der Anstellung den Vorzug haben, erst recht eine Zurücksetzung. Alle diese Maßnahmen ertrugen die Geizer geduldig, weil sie — treu zu Kaiser und Reich halten, wenn auch mit hungrigem Magen.

Die Gehaltsregulierung in Württemberg brachte für die Lokomotivführer eine große Enttäuschung und in der weiteren Folge große Erregung und Verbitterung. Die Lokomotivführer erfuhren gegenüber den Zugführern, Bahnhofsaufsichtern und Bahnhofsberaufsehern insofern eine Zurücksetzung, daß die beiden ersteren um 400 Mk., die Bahnhofsbefehlsführer sogar um 600 Mk. aufgebessert wurden, die Lokomotivführer dagegen nur um 300 Mk. Die Lokomotivführer werden dann 1700 bis 2600 Mk. beziehen. Sie beantragten aber 1800, 1950, 2100, 2300, 2500, 2700 Mk. in fünf dreijährigen Vorrichtungsstufen.

Der immer mehr in Preußen zunehmende elektrische Zugbetrieb brachte eine neue Kategorie, die Triebwagenführer und Triebwagenchaffner, hervor. Im preussischen Eisenbahnetat (1910/11) erscheint diesmal ein Mehrbedarfsposten von 100 Triebwagenführern. Das Personal des Triebwagendienstes zerfällt in Führer und Schaffner. Die Führer gehen sämtlich aus dem Stände der Schaffner hervor. Eine handwerksmäßige Vorbildung ist für beide nicht erforderlich, höchstens in den seltenen Fällen, wo schwierige Ladestationen vom Triebwagenführer mitzubedenken sind. Schaffner und Führer müssen eine förmliche Prüfung bestanden haben. Die Führer beziehen das Gehalt der Lokomotivbeizler und die Nebengebühren der Zugführer, die Schaffner das Schaffnergehalt und die Nebengebühren der Lokomotivbeizler. Der elektrische Zugbetrieb stellt verschiedene hohe Anforderungen an das Fahrpersonal, je nachdem die elektrische Kraft von außen durch Leitbahnen oder Draht zugeführt oder den im Wagen mitgeführten Akkumulatoren entnommen wird. Wieder anders gestaltet sich der Triebwagendienst, wenn die Kraft durch Explosionsmotore, ähnlich wie bei den Automobilen, erzeugt wird. Der Akkumulatortriebwagendienst hat gegenwärtig in Preußen räumlich die größte Ausdehnung.

In den letzten beiden Jahren hat man in Deutschland einen gewaltigen Aufschwung in der Zusammenschließung der Kräfte nicht nur in der Gewerkschaftsbewegung bei den Arbeitern, sondern auch bei den übrigen Ständen beobachten können. In der Gewerkschaftsbewegung haben wir den Zusammenschluß der Organisationen im Transport- und Baugewerbe zu verzeichnen. Die Arbeitgeberorganisationen haben sich koalitiert. Im Hand- und Handel, Industrie und Gewerbe zu einem gewichtigen Faktor vereinigt worden, natürlich mit dem nicht offen ausgeprochenen Nebenweck, die mächtig aufstrebende Sozialdemokratie zu bekämpfen. Gegen den allmächtigen Bund der Landwirte ist in dem Bauernbund ein kräftiges Gegengewicht geschaffen worden. Alle im Reich festangestellten beginnen sich im Bunde der Festbesoldeten zu vereinigen. Auch die Eisenbahner treten auf den Plan. Die in Preußen bestehenden fünf Verbände der mittleren Staats-Eisenbahnbeamten schlossen sich zu einem Kartell zusammen, aus dem die Eisenbahnassistenten jedoch bald wieder austraten oder, wenn man auf die andere Seite hören will, hinausgeworfen wurden. Hierauf folgte die Gründung zweier Kartelle von Reichs- und Staatsarbeiterverbänden. Das eine Kartell setzt sich zusammen aus dem Verband deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter, dem Verband der Telegraphenhandwerker und -Arbeiter und dem deutschen Militärwerkstättenarbeiterverband, mit insgesamt 110.000 Arbeitern. Das andere Kartell setzt sich zusammen aus dem Zentralverband

deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter (Sitz Eberfeld) und einigen Verbänden bayerischer und württembergischer Staatsarbeiter, alle der christlichen Richtung angehörend, mit etwa 35.000 Mitgliedern. Beide Kartelle stehen „auf dem Boden des gegenwärtigen Staates“ und halten tren zu Kaiser und Reich, das heißt sie sehen ihre vornehmste Aufgabe darin, ihren Ausbeutern und Bedrückern Handlangerdienste zu leisten, indem sie die freien Gewerkschaften mit ihren zwei Millionen Mitgliedern und die Sozialdemokratie mit ihren ungefähr vier Millionen Anhängern zu bekämpfen suchen. Diese Trottel! Sie verzichten auch von vornherein auf das Streikrecht. Obgleich diese gewerkschaftlichen Gummachen in solcher Weise sich als Narren mit gleicher Klappe gebärden, so sind die Gegensätze zwischen den beiden Kartellen doch so groß, daß sie ständig im persönlichen und gehässigen Kampf liegen. Zu einer praktischen Tätigkeit sind sie unter solchen Umständen natürlich nicht fähig.

Von dem „glänzenden Einkommen“ eines preussischen Zugführer hat man schon viel gehört. Folgende kleine Uebersicht illustriert das Gerücht vortrefflich: Im Jahre 1872 bezogen die Zugführer ein Mindestgehalt von 1050 Mk. und ein Höchstgehalt von 1350 Mk. Am 1. Jänner 1873 trat zu diesem Einkommen der Wohnungsgeldzuschuß für Unterbeamte hinzu. Am 1. April 1886 wurde das Dienstaltersstufenystem für die Zugführer eingeführt. Sie erhielten 1050, 1125, 1200, 1275 und 1350 Mk. in Zwischenräumen von je drei Jahren und von demselben Tage ab den Wohnungsgeldzuschuß der mittleren Beamten. Am 1. April 1894 wurden die Gehaltsätze auf 1100, 1180, 1260, 1340, 1420 und 1500 Mark festgesetzt, um zehn Jahre später auf 1200, 1300, 1400, 1500, 1600, 1700 und 1800 Mk. erhöht zu werden. Die letzte allgemeine Gehaltsaufbesserung erhöhte die Gehälter auf 1400, 1520, 1640, 1760, 1880, 2000 und 2100 Mk. Außerdem Nebenbezüge in Höhe von 300 bis 400 Mk. Damit sind die Zugführer auf längere Zeit „zufriedengestellt“ worden. Vorläufig gibt's nicht mehr.

Die Bevormundung der Eisenbahner in solchen Angelegenheiten, die der Eisenbahnverwaltung gar nichts angehen, trat vor einiger Zeit in Lehrte (Provinz Hannover) besonders froh hervor, indem den Eisenbahnern, ihren Angehörigen und Verwandten verboten wurde, dem dortigen Konsumverein anzugehören. Die Eisenbahner gründeten darauf einen Eisenbahnaushaltsverein. Jetzt hat die Direktion Hannover den Verwaltungsmittgliedern kurz erklärt, daß sie bis zum 1. März ihre Karten niederzuliegen haben. In und außer dem Dienste hat sich der preussische Eisenbahner von „ordnungsfeindlichen“ Bestrebungen fernzuhalten. Dazu gehört jetzt auch schon der gemeinsame Einkauf von Kaffee, Zucker, Salz u. s. w. In Preußen wird die Eisenbahnbureokratie immer brutaler und übermütiger. Und der preussische Eisenbahner, dieses Urbild des deutschen Michels mit der Zipselmilch, ist so geduldig, so lammfromm, so echt patriotisch bis auf, ach nein, bis in die Knochen, daß er noch immer Surra schreibt, wenn er auch schon bis zur Bewußtlosigkeit Stockprügel auf den Magen bekommen hat. Cheminot (Berlin).

### Staatsnotwendigkeiten oder Volksnotwendigkeiten?

Die Deutschnationalen und die Christlichsozialen wollen darüber beraten, wie es zu machen wäre, die Seeres- und Marineforderungen zu bewilligen und den noch auch den Wählern etwas heimzubringen. Das Problem ist ein äußerst schwieriges, denn die Staatseinnahmen reichen zurzeit nicht einmal für die normalen Ausgaben, geschweige denn für die erhöhten Bedürfnisse der Volkswirtschaft zc.; sie reichen aber erst recht nicht für die ungeheuerlichen Anforderungen des Moschls. In der letzten Sitzung des Eisenbahnausschusses kam die Besorgnis, daß der Moschl die Staatsgelder zu verschlingen drohe und für volkswirtschaftliche Zwecke nichts übrig bleibe, bereits lebhaft zum Ausdruck.

Der Eisenbahnausschuß ist einer der fleißigsten Ausschüsse. Er hat in den letzten Jahren immense Arbeit geleistet, da er die ganzen Eisenbahnverstaatlichungsvorlagen durchzuberaten hatte und erst kürzlich das höchst wichtige Lokalbahngefeß erledigte. Daneben hat er eine Anzahl Anträge der Abgeordneten, die verschiedensten Eisenbahnangelegenheiten betreffend, durchberaten. In den letzten Wochen hat er ein Viertelbüchendes Anträge wegen Bahnbauten erledigt, aber es befinden sich auf der Tagesordnung seiner Sitzungen noch immer fünfzehn Punkte betreffend den Bau neuer Bahnen oder den Ausbau oder Umbau bereits bestehender. Die Anträge wegen des Baues neuer Bahnen und Um- oder Ausbau von Bahnen werden zumeist durch Resolutionen erledigt, in welchen die Regierung aufgefordert wird, die beantragte Bahnstrecke zu bauen. Diese platonischen Beschlüsse behagen den Abgeordneten nicht für alle Zeiten, weshalb in der letzten Zeit immer dringender die Vorlage eines Lokaleisenbahnbauprogramms von der Regierung gefordert wird. In der vorletzten Eisenbahnausschusssitzung hat der neue Eisenbahnminister Dr. Glombinski erklärt, es wäre sein schuldigster Wunsch, dem Hause eine Vorlage über den Bau neuer Lokalbahnen zu machen, aber der Finanzminister hätte sein Veto eingelegt; es müsse zuerst die Bedeckung vorhanden sein. In der letzten Sitzung des Eisenbahnausschusses hatte Abgeordneter Freundlich über den Bau zweier Lokalbahnen (Langendorf-Friedland und Römertadt-Radersdorf) zu referieren. Er benützte die Gelegenheit, um gegen die Verzögerung der Lokalbahnvorlage energisch zu protestieren. Ihm schlossen sich auch die Redner der Majoritätsparteien an, so daß es geradezu eine Demonstration gegen die gesamte verkehrte Politik der Regierung war.

Der Eisenbahnminister erklärte darauf, er könne nur wiederholen, daß es sein schuldigster Wunsch sei, eine Lokalbahnvorlage in dem Umfang, wie sie die Parteien einigermaßen zufriedenstellen könnte, dem Hause zu unterbreiten. Die Regierung müsse die Vorlage jedoch auf die Voraussetzung knüpfen, daß eine finanzielle Bedeckung für die erhöhten Ausgaben sichergestellt werde. Man merke nur den Unterschied: In der Delegation läßt dieselbe Regierung, die den Eisenbahnminister be-

\*) Die eingeklammerten Ziffern sind die jetzt gültigen Sätze.

auftragt, zu sagen, die Vorlage eines Lokalbahnbauprogramms sei nur möglich, wenn die Bedeckung geschaffen sei, den Finanzminister erklären, die Beengung des Budgets sei nicht wegen der Ausgaben für den Militarismus entstanden, und ihm kein Wort darüber sagen, in welcher Weise sie die ungeheuerlichen Heeres- und Marineforderungen über dieses Jahr hinaus zu bedecken gedenkt. Dazu sei nur noch bemerkt, daß die Ausgaben für Bahnbauten produktive und in den meisten Fällen für die Volkswirtschaft gegensätzliche sind, während das von den Ausgaben für den Militarismus und Marinismus absolut nicht gesagt werden kann. Im Gegenteil, bei den Ausgaben für die Flotte ist es mehr als fraglich, ob die Schiffe, wenn sie fertig, nicht überholt, das heißt altes Eisen sind.

Deshalb ist es begreiflich, daß die deutschbürgerlichen Abgeordneten ins Studieren kamen, ob sie es wagen dürften, für die Heeres- und Flottenausgaben zu stimmen. Abgeordneter Dr. Steinwender, der mitunter die Anwendung hat, in einer für seine Verbandsgenossen geradezu unheimlichen Art die Wahrheit zu sagen, schreibt in der „Grazer Tagespost“: „Die armen deutschen Delegierten sind in einer bösen Lage. Sagen sie nein, so werden die Auslagen doch bewilligt und die Deutschen fallen in Ungnade; sagen sie ja, so bereiten sie für die nächsten Neuwahlen den Sozialdemokraten einen Sieg auf allen Linien vor. Vielleicht gibt es noch einen Mittelweg, nämlich den, nur das unbedingt Notwendige zu bewilligen. Aber wo liegt dieser Mittelweg? Und verdirbt man es nicht dabei nach oben und nach unten? Er sagt ihnen aber weiters noch, der Finanzminister sei mit seinem Programm noch immer ein Philister gegenüber einigen Gruppen von Abgeordneten, die sich ein Finanzsystem zurechtgelegt haben, ... nach welchem, wenn der Staat für die Wehrkraft Hunderte von Millionen in Anspruch nimmt, ebensoviel Hunderte von Millionen für Flüsse, Kanäle, Subventionen und sonstige Veschwichtigungen hergegeben werden sollen, die man Volksnotwendigkeiten zu nennen beliebt. Leider zahle nicht der Staat alle diese schönen Dinge, denn der Staat sei ein armer Teufel, der nicht einen Heller hergeben könne, er hätte ihn denn nicht früher dem Volke aus der Tasche genommen.“

Das sind bittere Wahrheiten für die Deutschnationalen von Wolf bis Dobernik. Herr Dr. Steinwender ist aber obendrein so böshaft, zur völligen Verschärfung der Sachlage zu sagen: „Entweder haben wir das Geld für die Rüstungen, dann bezahle man sie, oder wir haben es nicht, dann strecke man sich nach der Decke. Aber eine Großmachtspolitik auf Pump kann sich nicht halten, sie verlagert vielmehr gerade in dem Augenblick, wo sie sich als stark erweisen soll.“

Dadurch macht er es seinen nationalen Kollegen fast unmöglich, eine plausible Ausrede für ihr Stimmverhalten für die Heeres- und Marineforderungen zu finden. Tatsache ist, daß es unmöglich ist, die Bedeckung für die Forderungen des Molochs und die der Bevölkerung zugleich zu finden. Die Sachlage ist nun einmal so: Wer für die Heeres- und Marineforderungen als Staatsnotwendigkeiten stimmt, der stimmt gegen die Volksnotwendigkeiten. Dünkt den deutschbürgerlichen Abgeordneten die Günst des Hofes, die Sonne der Regierung vorteilhafter als die Anerkennung der Bevölkerung, so werden ihre Delegierten für den Moloch, gegen die Volksnotwendigkeiten stimmen.

## Rechtspredigt in den Disziplinar-kammern.

Aus der k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Man schreibt uns: Das Bahnbetriebsamt Wien I ist unter den Staatsbahnbediensteten, insbesondere unter den Zugbegleitern als eine Amtsstelle bekannt, die eher als Willküramt bezeichnet werden soll. Daß in diesem Amt Dinge geschehen, die an einer geordneten Stelle nicht vorkommen können, daran ist in erster Linie das Eisenbahnministerium schuld, weil dieser Posten einer Person als Bahnbetriebsamtsvorstand überlassen wird, die alle Eigenschaften als Vorgesetzter vermissen läßt. In zweiter Linie macht sich auch die k. k. Staatsbahndirektion mitschuldig, weil diese jede an dem Personal verübte Ungerechtigkeiten, die von einem solchen dem Personal feindselig gestimmten Vorgesetzten verübt wird, gutheißt, während noch dazu diejenigen bestraft werden, die nicht willens sind, jedes Unrecht an sich vollziehen zu lassen.

Wir, dem k. k. Bahnbetriebsamt Wien I zugehörigen Bediensteten, haben Instruktionen, auch eine gültige Dienstordnung und verschiedene Erlässe, welche wir auch gut kennen, und wissen, welche Pflichten unsere Vorgesetzten haben. Leider, wenn die Vorgesetzten und Höheren konsequent unter der hohen Patronanz der k. k. Staatsbahndirektion sich an ihren Untergebenen versündigen, ihre Pflichten vernachlässigen, dann soll ein Mensch, der nur ein wenig von der Gerechtigkeit gehört hat, immer das ruhige Verhalten bewahren und einen Wechsellagerweg abwarten und eine Disziplin einhalten, die nach dem Grade der wertvolleren Rockknöpfe von Oben beurteilt wird.

Werden noch so nachweisliche Ungerechtigkeiten und Ungezogenheiten von einem Vorgesetzten an den Untergebenen vollbracht, bedauert ihn jemand? Oder gar vielleicht straft jemand wegen einer begangenen Ungerechtigkeit den Vorgesetzten?

In Disziplinarangelegenheiten ist die k. k. Staatsbahndirektion Wien bezüglich der Judikatur der russischen um einiges voraus. Es fehlen ihr nur die Schergen, welche die körperliche Züchtigung zu vollziehen hätten, aber nicht wegen Erpressung des Geständnisses; so etwas braucht die k. k. Staatsbahndirektion Wien nicht, dafür haben wir eine bessere Einrichtung: die sogenannten Erhebungs-kommissionen, welche dafür sorgen, daß für die unscheinbarsten Verfehlungen das Disziplinarverfahren eingeleitet werden kann, soweit die Rockknöpfe und Epauletten dies zulassen. Das weitere wird durch einen Untersuchungskommissar B I e n k, welcher angeblich ein Jurist sein soll, und einer Disziplinar-kammer besorgt. Wie leicht ein Unschuldiger in einen Schuldigen verwan-

delt wird, wie leicht die Begründung dazu geschaffen wird, beweisen nachstehende zwei Fälle:

1. Am 20. Oktober 1910 erschien der Kondukteur Genosse S o s t a s in der Halle am Wiener Westbahnhof, um die Turnzüge 13 und 14 zu führen. Nachts darauf, nach einer mit Zug 76 beendeten Tour, war er sehr von der Müdigkeit hergenommen und kaum für einen Dienst mehr fähig; dessenungeachtet dachte er nicht daran, sich marod zu melden, weil er seine Turnstour beendet hat. Trotz der beendeten Dienstreise erhielt Sostas den Auftrag, mit dem Zugführer S o l l e r und Zug D 17 weiterzufahren. Als nun dieser Kondukteur seinen neuen Zugführer auf seine Uebermüdung aufmerksam machte, verwies ihn dieser an den diensthabenden Beamten, welcher aber behufs Entgegnung dieser Meldung nicht aufzufinden war. Sostas, statt nach einer beendeten Dienstreise, wie seine Kollegen, nach Hause zu gehen, mußte eine neue Dienstreise antreten und wegfahren.

In Penzing angelangt, meldete Sostas dem diensthabenden Beamten, daß er schon bereits zehn Stunden im Dienste steht und außergewöhnlich müde sei und die weitere Verantwortung für den Dienst nicht übernehmen kann. Dem diensthabenden Beamten in Penzing war diese begründete Meldung auch vollständig klar, um so mehr, als er erfahren hatte, daß in Wien am D. W. ein Reservemann zu diesem Zweck im Bette lag, welcher hätte in diesem Fall einspringen müssen. Hierauf telephonierte der Penzinger Beamte mit der Anfrage nach Wien, warum Sostas nach einer vollbrachten zehnstündigen Dienstleistung nicht abgelöst wird, nachdem ohnehin ein Mann dort zur Verfügung steht. Die Antwort war laut Kommandierung: „Dann soll der Mann sofort von der Reserve herauskommen und Sie, Sostas, gehen nach Hause.“

Am 23. Oktober wurde Sostas in die Kommandierung gerufen und gefragt, mit wem er um D 17 gefahren sei. Darauf wird von ihm der oben erwähnte Vorgang dem Kommandierenden erzählt, welcher in aller Aufregung erwidert: „So, Sie konnten die Verantwortung nicht übernehmen, das gibt es nicht!“ Es gab noch eine Ansprache, welche sich mehr für einen Hund als für einen Zugbegleiter eignen würde, und zuletzt wird dem Sostas die Tür gezeigt.

Eine weitere Einberufung folgte schon am 29. Oktober, aber nicht wegen ungebührlicher Behandlung, die an Sostas begangen wurde, sondern weil er seiner Pflicht vollkommen korrekt nachgekommen und seine Ermüdung dem Beamten gemeldet hat. Es scheint, daß bei dieser Einberufung auch solche Personen, die Sostas in fraglicher Nacht nicht gesehen haben, in erster Linie gehört wurden, weil auch der Dienstkommandierende als erster beim Herrn Kleebinder war. Dann kam der Zeuge Seider an die Reihe und zuletzt Sostas selbst. Die ganze Zeit über blieb der Dienstkommandierende in der Nebenkabine bei seinem Kumpan Prinz, wo sie alles hören konnten. Am 15. November war das Urteil der hohen Direktion gesprochen. Sostas wurde nur auf Grund seiner bisherigen musterhaften Aufführung mit 4 Kr. Gehaltsabzug bestraft, sonst würde er eine Disziplinarstrafe zu gewärtigen haben, weil er ein junger Zugbegleiter ist, bei dem eine Müdigkeit nicht eintreten darf. Daher kann ein Eintreten der Müdigkeit bei einem jungen Zugbegleiter am Wiener Westbahnhof eine strafbare Handlung, eine weite Verfolgung und ewige Rache der Vorgesetzten nach sich ziehen!

Gegen diese Strafe wurde Rekurs ergriffen. Das brachte natürlich das Bahnbetriebsamt Wien I samt Zawattil und die Direktionsabteilung noch mehr aus dem Häuschen. Und so wurde denn die Verletzung nach Götzfried als das gerechte Mittel empfunden und dem Genossen Sostas am 24. unter dem Christbaum „aus Dienstesrückichten“ gelegt.

Durch eine Intervention erfuhr erst der so Ueber-raschte, warum und von wem ihm dieses „kostbare Geschenk“ gemacht wurde. In erster Linie bekommen solche „Geschenke“ über Antrag des christlichen Vorstandes nur diejenigen, die nie trafeelen, aber von ihm als Trafeeler bezeichnet werden und auch jene, die es mit ihren Dienstobligationen genau nehmen und sich im Dienst nichts zuschulden kommen lassen, jedoch von ihm als die schlechtesten bezeichnet werden, weil sie einer ordentlichen Organisation angehören, und wenn einer übermüdet und krank ist, ausgenommen der Kommandierende und der Vorstand.

Diese verübte Verletzung wurde auf einen Rekurs doch in die Verletzung nach Ruzsdorf umgewandelt. Aber wie die Demütigung zur Direktion den Weg gefunden hatte, so wurde sie auch nach Ruzsdorf vorausgeschickt, damit der dortige Vorstand wissen soll, wer der Genosse Sostas ist. Aber der dortige Vorstand scheint mehr zu kennen, denn er wußte sofort, daß vor ihm ein hochachtbarer und guter Bediensteter steht.

2. Bei der Auszahlung der Bezüge ist das Zugbegleitungspersonal am Westbahnhof wegen nicht entsprechendem Auszahlungsmodus und einem dazu nicht geeigneten Lokal so mancher Schikane ausgefetzt. Damit diese Umstände dem Personal fühlbar werden, bemüht sich des Bitteren der Herr Assistent Dr. R u s s ch später in den Dienst zu kommen, wodurch sich die Anzahl der auf die Auszahlung schon Wartenden naturgemäß vermehrt, was Drängen und Unruhe verursachen muß. So war es auch am 15. Oktober des Vorjahres. Ruzsdorf bemühte sich an diesem Tag, statt um 8 Uhr früh erst um 3/9 Uhr vormittags in den Dienst zu kommen. Der Zweck einer sehr starken Ansammlung des Personals war auch damit erreicht. Dieses lange Ausbleiben der „auszahlenden Autorität“ hat diesmal merkwürdigerweise nach dem Begriff der Vorgesetzten bei den Anwesenden, welche ja schon aus Dienstesrückichten mit der Ruhezeit zu rechnen haben, keine besondere Freude erweckt, dafür war aber dieser Beamte um so mehr empfindlich und unterbrach wegen einer geringen Unruhe die kaum begonnene Auszahlung, zündete sich eine Zigarette an und erklärte frozselnd: „Ich habe Zeit.“ Dieses neue ekstrozierte Wort und das Benehmen war endlich darnach angelegt, bei den Lammgeduldigen eine spontane Erregung hervorzurufen. Man konnte jedem vom Gesicht herunterlesen, daß sie für ihre Geduld eine solche Behandlung nicht erwarteten. Genosse S t r a f e r erlaubte sich nun dem der Dienstpflicht zu-

widerhandelnden Beamten folgendes ins Gedächtnis zu rufen: „Herr Doktor, Sie sind so spät gekommen, jetzt wollen Sie die Auszahlung wieder einstellen. Wir haben unsere freie Zeit nicht gestohlen. Ich glaube, Sie müssen Ihren Dienst genau so machen wie wir.“ Darauf erfolgte nun eine Anzeige gegen Strafer und ein notweiliges Verhör mit ihm, dem auch die Verhängung einer Disziplinaruntersuchung folgte. Genosse Strafer wurde auch wegen diesem Staatsverbrechen in der am 12. Dezember 1910 stattgefundenen Sitzung der Disziplinar-kammer schuldig erkannt, weil er sich gegen die Disziplin vor s ä t z l i c h vergangen hat und dafür mit einem Verweis bestraft. Was beweist nun diese Gerechtigkeit? Daß man in solchen Fällen ebensowenig wie in der Voruntersuchung nach Gründen zu forschen braucht, ob eine derartige Meißerung nach den §§ 18, 21 und 25 ein Disziplinarvergehen bildet oder nicht. Mit welcher Leichtigkeit solche Disziplinarerkenntnisse zustande kommen, dafür ist der Wortlaut dieses Erkenntnisses der beste Beweis. Es lautet:

k. k. Staatsbahndirektion Wien.  
Z. 9/II/135. Am 14. Dezember 1910.  
Betreff: Disziplinarfall.  
An den  
Oberkondukteur Herrn Karl Strafer  
in Wien.

### Disziplinerkenntnis.

Auf Grund des gegen Sie durchgeführten Disziplinarverfahrens hat die Disziplinar-kammer in Wien in der Sitzung am 12. Dezember 1910 erkannt:

Sie sind schuldig, dadurch Ihre Dienstpflichten vor-s ä t z l i c h verletzt und Ihre amtliche Vertrauenswürdigkeit im Sinne des § 95 der Dienstordnung beeinträchtigt zu haben, daß Sie entgegen den Bestimmungen der §§ 18 und 21 der Dienstordnung am 15. Oktober 1910 sich gelegentlich der Auszahlung der Strahngelder in Gegenwart zahlreicher Zugbegleiter gegen den auszählenden Beamten ungebührlich und disziplinwidrig benahmen und ein Verhalten zur Schau trugen, welches geeignet war, auf das übrige Personal auf-reizend und die Disziplin schädigend zu wirken.

Sie seien deshalb mit einem Verweise unter An-drohung strengerer Disziplinarbehandlung für den Fall eines neuerlichen Dienstvergehens zu bestrafen.

### Gründe:

Die Disziplinar-kammer nahm als erwiesen an, daß Sie in dem Momente, als der auszählende Beamte wegen fortge-setzter Unruhe die Auszahlung unterbrach, diesen in lauem Tone und in ganz ungehöriger Art zur Rede stellten und sich hierdurch sicherlich gegen die Disziplin schwer vergingen.

Ihr Verhalten in Gegenwart zahlreicher jüngerer Zug-begleiter war überdies entschieden geeignet, auf diese auf-reizend zu wirken und die Disziplin zu lockern.

Beim Strafausspruch wurde als mildernd die schuld-lose Familie, die momentane Erregung und die bisherige gute Dienstleistung, als erschwerend nichts angenommen.

Dieses Erkenntnis finde ich im Sinne des § 114 der Dienstordnung zu bestätigen.

Gegen das Erkenntnis der Disziplinar-kammer steht Ihnen nach § 116 der Dienstordnung die binnen 14 Tagen vom Zeitpunkte der Zustellung dieses Erkenntnisses im Dienst-wege einzubringende Berufung an den Disziplinarhof offen.

Der k. k. Staatsbahndirektor: S. K o l i s t o.

Genossen Strafer wird aus der Dienstordnung der § 18 (Allgemeine Pflichten) vorgehalten. Gegen den ersten Absatz, welcher die Einhaltung der Befehle und bestehenden Verordnungen anordnet, hat sich in erster Linie nur Assistent Ruzsch durch sein zu spätes Erscheinen in den Dienst vergangen. In den Para-graphen aber, die im Erkenntnis herangezogen werden, ist nur von Vorgesetzten und Behörden die Rede. Die In-struktion XX, Artikel 2, enthält eine genaue Bestim-mung, wer für das Zugbegleitungspersonal als Vorge-setzter in Betracht kommt. Nach dieser Bestimmung, Punkt 4, Absätze 1, 2, Absatz, wäre der Herr Assistent abso-lut nicht als Vorgesetzter aufzufassen, auch auf Grund des § 19 der Dienstordnung nicht, weil der Genosse Strafer seinen Dienst zu verrichten hatte. In diesem Fall kann nur der a u s z ä h l e n d e Assistent für die Anwe-senden in Betracht kommen und nur auf Grund des § 21 der Dienstordnung waren die Anwesenden verpflichtet, die ihm gebührende Achtung entgegenzubringen. Nur muß im vorliegenden Fall noch erwogen werden, daß, wer eine Achtung für sich verlangt, der muß auch den an-deren, und wenn er auch nur ein Zugbegleiter ist, die Achtung entgegenbringen.

Die Disziplinar-kammer nahm noch als erwiesen an, daß Strafer sich gegen die Disziplin schwer vergangen hat, weil sein Verhalten ein solches war, welches auf die anwesenden jüngerer Zugbegleiter aufreizend gewirkt und die Disziplin gelockert haben soll. Wenn wir uns wieder den § 18, 2. Absatz, der Dienstordnung ein wenig ins Gedächtnis rufen, müßte Strafer, wenn er zur Ver-antwortung zu ziehen wäre, Agitationen, welche geeignet sein müßten, die Disziplin zu lockern, veran-staltet haben. Es muß tatsächlich der Weisheit dieser Herren überlassen werden, denn sie wissen, ohne daß eine Einberufung der jungen Zugbegleiter erfolgt ist, daß die gemachte Meißerung auf sie aufreizend und disziplin-lockend gewirkt hätte. Die Weisheit scheint aber eine irrige zu sein, denn die jungen und die alten Zugbe-gleiter sind gerade über diese Mißhandlung in neuer Auflage tief empört und wünschen, nach der Methode n i c h t behendeit zu werden.

Und wie gut sich die mildernden Umstände aus diesem Erkenntnis der Disziplinar-kammer entnehmen lassen? Strafer hat nur, wie in der Begründung ange-führt ersäeint, seiner schuldlosen Familie und der bis-herigen guten Aufführung diese milde Strafe zu verdanken, obwohl er auf sein nächstes Avancement wird ein volles Jahr länger warten müssen. Als ob diese Ver-kürzung seine „berücksichtigte Familie“ nicht zu spüren hätte!

Der schuldtragende Beamte kann über die Bestimmung des § 20 der Dienstordnung vernünftig lächeln und kann mit einer s o l c h e n Disziplinar-kammer zufrieden sein. Wir haben bei der Uebernahme der Direktion Wien durch den neuen Direktor gehofft, daß der Herr Ministerialrat den Erhebungs- und Untersuchungs-kommissionen mehr auf die Finger schauen wird, damit

zun solche Urteile nicht der Öffentlichkeit preiszugeben gezwungen wird. Es scheint, wir haben umsonst gehofft. Hoffentlich wird Herr Ministerialrat Kolisko von nun an der Abteilung V sowie den Anreger der Disziplinaruntersuchungen und dem Bahnbetriebsamt Wien I mehr Aufmerksamkeit schenken wie bisher. Denn daß gerade solche Urteile am ehesten geeignet sind, die Disziplin zu lockern, steht wohl außer Zweifel.

### Reformgedanken eines Nationalisten.

Wenn es an die Wahlen in verschiedene Humanitätsinstitutionen bei den Eisenbahnen Oesterreichs geht, da kann man in den Versammlungen der Nationalisten und in den nationalen „Fackelblättern die lautiasten Phrasen von der Liebe zum Bediensteten hören und lesen, da wird das Blaue vom Himmel versprochen, die Masse der Eisenbahner haranguiert, den Terror der Sozialdemokraten zu brechen, und jener Bedienstete, der aus Mangel an Interesse die die Eisenbahnerwelt bewegenden Fragen nicht verfolgt, muß glauben, daß die vorgeschlagenen nationalen Kandidaten die Eisenbahner mit einem Zuge in das gelobte Land überführen werden. Das ist vor den Wahlen; nach den Wahlen sieht die Sache etwas anders aus. Da trachten diese nationalen Helden, die sich um eine solche Funktion nicht aus Heberzeugung, nicht aus Kollegialität und Liebe für die Bediensteten reizen, sondern lediglich deswegen, damit sie mit den maßgebenden Persönlichkeiten in engeren Verkehr treten und dadurch für sich etwas ergattern können. Oder sie werden durch Ehrgeiz getrieben, auf solche Funktionen zu kandidieren, um in den Augen ihrer Anhänger etwas zu repräsentieren, und werden sie gewählt, nun, dann sind ihnen die Interessen ihrer Kollegen wurst, denn sie sind zu bequem und zu faul, als daß sie auch arbeiten wollten.

Ueber so ein Beispiel nationalen Pflichtbewußtseins haben wir in Nr. 35 ex 1910 dieses Blattes geschrieben, und der Delegierte, Herr Bajna, Offiziant der E. K. Staatsbahnen, Obmann der „Zemská Jednota“ und Vorsitzender des Exekutivkomitees der national-sozialen Arbeiterpartei, dem diese Notiz gegolten hat, rührt sich nicht, um den Vorwurf der Gewissenlosigkeit zu widerlegen, und nun haben wir wieder ein solches Beispiel solch edler Kollegialität zu verzeichnen, und auch diesmal trifft die Fürsorge eines nationalen Machers die armen, unglücklichen Eisenbahntrüppel. Ja die Nationalen machen Schule. Herr Oberreferent Kroy, Reichsratsabgeordneter, Referent des Sozialversicherungsausschusses Kapitel: Unfallversicherung für Eisenbahner, deutschradikaler „Volksführer mit Strüpfen, hat es den Herren gezeigt, wie man es machen soll, um zu irgend etwas zu kommen. Und da sollten die Anbeter Buribals zurückbleiben? Nein, niemals! Wenn sie auch nicht das Talent Kroys besitzen, sich mit einem Sprung über alle Hindernisse hinwegzusetzen, so begnügen sie sich mit geringeren Vorteilen.

Dieses Kapitel ist einem Unterläufer vom Buribala, Herrn Wenzel Dusek, Kanzleihilfe in der Abteilung für Personal-, Humanitäts- und Sanitätsangelegenheiten, der E. K. Staatsbahndirektion Prag, zugeeignet, gewidmet. Dieses Ausschußmitglied der Zentralleitung der „Zemská Jednota“ und Macher der „Slawischen Liga“ hat einen Plan ausgedacht, der ihn zu einer Art von Kontrollorgan — freilich sagt er das in seinem Schreiben nicht direkt — der seine Vorgesetzten auf sein Genie aufmerksam machen soll, der kurz aus der Kategorie der Kanzleihilfen mit einem Schlage sich emporheben lassen will. Wir dürfen jedoch seinen Edelmut nicht unterschätzen; er will nicht allein „genießen“, sondern auch die Herren Bahnärzte sollen von dieser Reform etwas haben, und Hand in Hand mit ihnen will der Antragsteller arbeiten, um die Kosten der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen zu reduzieren.

Wir lassen nun das Schreiben dieses großen Mannes, der den verunglückten Eisenbahnern den Brotkorb höher hängen und sie unter Aufsicht stellen will, im Wortlaut folgen und überlassen es unserer Lesern, sich über die moralische Qualität dieses „braven“ Mannes das Urteil selbst zu bilden.

An den

geehrten Vorstand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen

in

Wien.

Der ergebent Gesehtigte, der in Abteilung für Personal-, Humanitäts- und Sanitätsangelegenheiten der E. K. Staatsbahndirektion in Prag bei der Unfallsagende zugeteilt ist, erlaubt sich nachstehende Anträge zur wohlwollenden Erwägung des geehrten Vorstandes zu unterbreiten:

Es wird beantragt:

1. Daß von Seiten der Unfallsanstalt in gewissen Zeiträumen Konferenzen einberufen werden, an denen außer den Delegierten der Anstalt auch diejenigen Beamten der Direktionen teilnehmen, die mit der Unfallsagende betraut sind.

2. Die Neuerrichtung eines Postens bei jeder Direktion, welcher von einem fachkundigen, geschickten Bediensteten zu besetzen wäre. Derselbe würde, außer die Aufsicht über die Rentner auszuüben, auch bei den Kommissionen die Anstalt vertreten.

3. Vereinfachung der derzeitigen Meldung von Unfällen nur auf solche, wo eine nicht sichtbare Verletzung oder wenn der Dienst unterbrochen wird.

Ad 1. Die derzeitige Verbindung der Direktionen mit der Unfallsanstalt bewegt sich nur in einer flachen Korrespondenz und können infolgedessen eventuelle Anträge und verschiedene Fragen nicht so aufgeklärt werden, als wie bei einer Konferenz, wobei bemerkt wird, daß schon die Teilnahme an einer solchen die Teilnehmer ausspannen wird, um nachzudenken, ob und welche Verbesserungen und Vereinfachungen tunlich und wünschenswert wären.

Auch kommen manchmal Fälle vor, wo sehr tunlich wäre, gewisse Aufklärungen über Unfälle zu verlangen oder wieder abzugeben, was bei derzeitigem Vorgange nicht möglich ist.

Ad 2. Die derzeitige Aufsicht über die Rentner ist absolut ungenügend. Vom Arzt kann man die eventuellen Besuche des Rentners nicht verlangen, denn erstens wäre dies zu teuer und zweitens hat der Arzt nicht soviel Zeit übrig, als solche Besuche in Anspruch nehmen, wobei auch die Größe des betreffenden bahnrätlichen Bezirkes nicht außer acht gelassen werden kann. Von den Vorständen und dem übrigen Personal kann es auch nicht verlangt werden, da der Rentner gewöhnlich außerhalb der Station wohnt oder mit dem Personal gut ist. (1)

Die Unfallsanstalt läßt in gewissen Zeiträumen die Rentner durch einen Privatarzt untersuchen, was nach der Ansicht des Gesehtigten nicht zutreffend ist, denn der Privatarzt kennt die Individualität des Kranken nicht und gibt sein Gutachten nach der ersten, vielfach oberflächlichen Untersuchung des Rentners ab, wo derselbe gewöhnlich die alten (meistens gelehrte) subjektiven Beschwerden angibt, welche der Privatarzt, da er den ursprünglichen Verlauf des Unfalles nicht kennt, als wahrhaftig annimmt.

Ein zweckmäßiger wäre die Untersuchung des Rentners durch den Arzt vorzunehmen, welcher womöglich den Rentner schon während der Krankheit anlässlich des Unfalles behandelt hat. Derjenige Arzt kennt am besten die Krankheit von ihrem Anfang und kann am sichersten angeben, wie weit der feinerzeitige Unfall und wie weit das eventuelle Alter oder sonstige Momente die Erwerbsfähigkeit beeinträchtigen.

Es wäre sogar in solchen Fällen an Ersparungen zu denken, da dem Privatarzt immer mehr bezahlt werden muß als einem Bahnarzte abgesehen davon, daß die Bahnärzte ein gewisses kleines Nebeneinkommen bekämen, welches sie anspornen wird, die Rentner schon von Haus aus gründlich zu beobachten. Und dann, wenn den Ärzten bekannt sein wird, daß sie auch für solche Arbeiten entlohnt werden, werden sie schon selbst erhöhte Aufsicht ausüben.

Also, auf einer Seite das Gewissen des Rentners, daß er streng beaufsichtigt wird durch ein besonderes Organ, welches ihn jeden Moment unverhofft besuchen kann, und zweitens die erhöhte Aufsicht seitens des Arztes würden gewiß dazu wirken, daß sich die Anzahl der Rentner bedeutend vermindern würde.

Wie die derzeitige Aufsicht ausgeübt wird, beweisen aus vielen nachstehende zwei Fälle:

Ein vorzeitig pensionierter Rentner sollte in den dauernden Ruhestand versetzt werden, aus welchem Anlaß er zum Sanitätskonsulenten vorgeladen wurde. Bemerkte wird, daß der Mann öfters von Privatärzten — stets mit gleichem — untersucht wurde. Der Konsulent gab seiner Bewunderung den Ausdruck, wie er den Rentner angesehen hat, da derselbe vorzüglich ausah, und erkannte ihn als für den Magazinsdienst schon längst tauglich.

Selbstverständlich wollte der Mann nicht mehr seinen Dienst antreten, und da er schon in vorgeschrittenen Alter war, wurde er in den dauernden Ruhestand versetzt.

Die Unfallsanstalt, auf die diesbezügliche Mitteilung, hat dem Genannten seine Monatsrente um 100 Kr. monatlich reduziert und derselbe hat nicht rekurriert, obzwar er in der Organisation war! Zweiter Fall: In Smichow wurde ein Verletzter im Krankenstand geführt. Mößlich wurde derselbe in das allgemeine Krankenhaus überführt, wo er auch den zweiten Tag an Blutergiftung starb. Nur der Schnelligkeit des betreffenden Bahnarztes (der sein Behandelnder war) ist es zu danken, daß die Leiche sofort obduziert und daß festgestellt wurde, daß der erfolgte Tod mit dem erlittenen Unfälle absolut nicht im Zusammenhang steht. Denn der Verletzte war während der Krankheit als Arbeiter in einem Geschäft angestellt (bezog nebst der Rente einen Gehalt in diesem Geschäft), wo er sich auch eine ähnliche zweite Verletzung zuzug, infolgedessen er starb. Kaum war der Mensch begraben, kam die Witwe mit den Ansprüchen an die Unfallsanstalt; wurde natürlich abgewiesen.

Solche Fälle kommen sehr oft vor. Die hier angeführten sollen nur beweisen, wie nötig es wäre, daß die Rentner und die Kranken unter eine stete Kontrolle gestellt werden.

Es würde sich nun um die finanzielle Seite dieser Errichtung eines Kontrollorgans handeln. Nachdem aber derselbe sowohl der Krankenkasse als auch der Unfallsanstalt dienen würde, würde sich empfehlen, diesen zur Hälfte von der Krankenkasse und zur Hälfte von der Unfallsanstalt zu entlohnen, oder den Gehalt könnte dieser Bedienstete von den E. K. Staatsbahnen, die Diäten von der Unfallsanstalt bekommen.

Der ergebent Gesehtigte ist voll überzeugt, daß schon das erste Jahr der Tätigkeit dieses Kontrollorgans zu überraschendem Erfolge führen würde. Besten Beweis für einen solchen Bediensteten bieten die Bezirkskrankenkassen, die ohne einer solchen Kraft überhaupt nicht existieren könnten, da ihnen sonst die Beiträge an die Krankengelder nicht reichen würden. Die Arbeiter-Unfallsanstalt benötigt diesen Kontrollor nicht, da bei dieser nur größere Unfälle gemeldet werden, bei denen der betreffende Arzt überzeugt ist, daß eine solche Verletzung die Erwerbsfähigkeit sicher beeinträchtigen wird.

Um so mehr ist daher bei der Bahn ein solcher Bediensteter nötig, wo man von der Statistik sicheres Material hat, daß zum Beispiel im Herbst und Winter die Oberbauarbeiter nach noch so kleineren Verletzungen sofort die Arbeit unterbrechen und diese Verletzung so lange als möglich auszunutzen trachten.

Der Kranken- oder Rentnerkontrollor könnte auch mit Erfolg den Unfallskommissionen beizubringen, da erfahrungsgemäß bei diesen verschiedene Momente zum Durchbruch kommen. Daß hier viel Geld erspart wird, ist selbstredend.

Eine nach Ansicht des ergebent Gesehtigten wichtige Angelegenheit wäre noch zu ordnen.

Es kommen öfters Fälle vor, wo die Unfallsanstalt trotz zwei bis drei gleichlautenden, dem Verletzten ungünstigen Pareren der Bahnärzte dem Verletzten doch die Rente gewährt wird, wodurch in den meisten Fällen auch der Anspruch auf den Provisionsfonds geltend — und zwar mit Erfolg — gemacht wird.

In solchen Fällen wäre es nach Ansicht des ergebent Gesehtigten zweckmäßig, ein solches Parere, infolge welchem trotzdem die Unfallsanstalt dem Rentner die Rente gewähren will, vorerst dem betreffenden Bahnarzte zur Neuzerung zu übermitteln und die Aufklärung des hier entstandenen Widerspruchs verlangen. Dieser Vorgang würde die Bahnärzte zur Abgabe von wirklich tadellosen Gutachten erziehen, denn der derzeitige Vorgang depressiviert äußerst den Bahnarzt, wenn er dann später in Erfahrung bringt, daß auf seinen gewiß objektiven Befund keine Rücksicht genommen wurde. Solche Fälle führen dann dahin, daß der Bahnarzt beim Verfassen eines solchen Gutachtens künftighin keine besondere Sorgfalt widmet, da er überzeugt ist, daß dieses wenig berücksichtigt wird.

Den Bahnärzten wäre anzurathen, daß bei innerlichen Verletzungen, wo die Zuerkennung der Rente oft nur von dem Parere abhängig ist, das Parere erst nach reifer Ueberprüfung des Verletzten abzugeben wird, da Erfahrungsgemäß gemacht wurden, daß die Abgabe eines solchen Pareres in vielen Fällen sehr oberflächlich und mechanisch geschieht.

Ad 3. Die Meldung der Unfälle ist mit der Gewährung des Pauschalbetrages von 2 Kr. bei den Bahnärzten so gestiegen, daß heute die Unfallsagende von Tag zu Tag größer wird, ohne das Richtige erreicht zu haben. Es wird jede noch so kleine Verletzung gemeldet und behandelt, wo schon vorausgesetzt werden kann, daß diese keine Folgen in der Zukunft haben kann. Es gibt sogar Bahnärzte, die den Patienten, wenn er eine andere Krankheit als einen Unfall angibt, mit einer ungewohnten Weise behandeln, währenddem, wenn er Unfall angibt, sie ihm sofort behilflich sind.

Auch wäre hier nach der Ansicht des Gesehtigten Abhilfe tunlich, und zwar: Es werden nur solche Unfälle der Unfallsanstalt gemeldet, wenn es sich entweder um eine innere Verletzung handelt oder wenn der Verletzte aus Anlaß des Unfalles den Dienst unterbrechen muß.

Die übrigen Unfälle, wie Quetschungen, Kontusionen, Abschürfungen etc., könnten von der betreffenden Dienststelle — wie bisher — entgegengenommen, in ein separates Buch eingetragen werden, die nötigen Belege, wie Krankenzettel und eventuell Protokoll aufgehoben werden und erst, wenn der Verletzte einmal den Dienst unterbrechen sollte, deren Folge auf den feinerzeitigen Unfall führen sollten, so könnte erst dann diese Angelegenheit der Unfallsanstalt übergeben werden.

Natürlich müßte die gesetzliche Frist so geändert werden, daß der Unfall auch dann gemeldet erscheint, wenn die Anzeige während der 365 Tagen die betreffende Dienststelle entgegengenommen hat. Bei diesem Vorgang würde sich die Anzahl der Unfälle wenigstens um 60 Prozent vermindern, was ein nicht unbedeutendes Ersparnis an Papier, Porto und Arbeitskräften bildet, und behauptet werden kann, daß durch diesen Vorgang etwa die Unfallsagende nicht evident wird. Es würden beispielsweise in der Werkstätte Laun um zirka 500 bis 600 Unfälle im Jahre weniger als jetzt.

In solchen Fällen könnte, wenn noch größere Ersparnisse erzielt werden wollten, die Honorierung solcher Unfälle an die Bahnärzte überhaupt entfallen, dagegen in Fällen, wo es sich um die Verletzungen handelt, die gemeldet werden, könnte der Pauschalbetrag erhöht werden.

Den Dienststellen würde durch diesen Vorgang keine Mehrarbeit zufallen, da die obenangeführten Verzerrungen bei den Unfällen auch jetzt berichtet werden. Ja noch mehr: das Verfassen und Abschreiben der Unfallsanzeigen würde in 60 Prozent Fällen abfallen.

Daß dadurch den Direktionen die jetzige Mehrarbeit und der Unfallsanstalt die Hälfte der Arbeit entfallen würde, ist klar.

Prag, am 15. Oktober 1910.

Wenzel Dusek m. p. Kanzleihilfe.

Das sind die großen Reformpläne eines Menschen, der seinen Kollegen, um sie in eine nationale Organisation zu locken, einreden will, daß die Eisenbahner nur von den Nationalisten alles Gute zu erwarten haben, während die Sozialisten ihre Interessen verkaufen und verraten.

Nun glauben wir, dieses Schreiben ist ein Dokument, das den Eisenbahnern Oesterreichs auf das nachdrücklichste den Beweis liefert, in welchem Interesse die Nationalisten eigentlich arbeiten. Sie Kroy, die Buribal und Bojna bis zum Wenzel Dusek, sie sind alle gleich! Die Bediensteten sind ihnen nur die Leiter, auf der sie zu einer besseren Existenz, höheren Stellen emporsteigen können. Zuerst reizen sie in den Versammlungen den Mund weit auf, um sich in der breiten Öffentlichkeit bemerkbar zu machen, dann lassen sie sich in Funktionen wählen und dann mögen sie auf alle Art und Weise, um persönliche Vorteile herauszupressen.

Dieser Wenzel Dusek, der so verständig sich als der „fachkundige, geschickte Bedienstete“ vorstellt, will auf Kosten der armen und verunglückten Eisenbahner, die ohnehin schon genug bespielt und schikaniert werden, sich zu einem angenehmen Posten verhelfen, er will sich im Wege der Denunzierung seiner Kollegen eine angenehme materielle bessergestellte Existenz verschaffen und hat noch die Frechheit, jenen Stand, dem er selbst angehört, zu beschimpfen, indem er ihnen imputiert, daß sie bei den Untersuchungen durch Ärzte sich durch meistens gelehrte subjektive Beschwerden Renten herauspressen wollen.

Freilich, er arbeitet nicht für sich allein, sondern sein Herz umschließt auch die Herren Bahnärzte, denen er ein kleines, aber „gewisses“ Nebeneinkommen verschaffen und dadurch ermöglichen will, daß die Rentner schon von „Haus aus“ besser beobachtet werden. Von dieser Maßnahme erhofft der Edle Ersparungen, weil die Oberbauarbeiter, die im Winter aussetzen müssen, nicht wegen jeder Kleinigkeit Unfälle anmelden, da die Bahnärzte nur nach reifer Ueberprüfung der Verletzten ihre ärztlichen Gutachten abgeben werden und somit nicht nur eine erhöhte Aufsicht geschaffen wird, sondern daß auch eine moralische Wirkung auf die Rentner dahingehend ausüben wird, daß ihr Gewissen erwacht (verstehe: durch die erhöhte Aufsicht) und dadurch eine Abnahme von Renten bewirkt wird.

Wir glauben noch auf die, von diesem Edelmann angeführten Beispiele unsere Leser speziell aufmerksam machen zu müssen, die den lauterer Charakter dieses nationalen Helden in das beste Licht zu stellen geeignet sind.

Wenn wir noch auf den dritten Vorschlag des Herrn Dusek hinweisen, nur dann Unfallsmeldungen zu erstatten, wenn eine innere Verletzung oder eine Unterbrechung im Dienste vorkommt und unsere Leser sowie weitere Kreise der Eisenbahner auf die bisher seitens der Vorgesetzten gepflogene Praxis aufmerksam machen, dann glauben wir nur unsere Pflicht geleistet zu haben. Wenn die Vorgesetzten (nicht alle! Die Redaktion.) erst von der Anzeigepflicht formell entbunden werden, dann können die Verunglückten ihr Recht finden.

Das sind die Vorschläge eines Mitgliedes der tschechisch-nationalen Organisation, die jetzt, nachdem wieder Wahlen von Delegierten vor der Tür stehen, der Bediensteten schöne Deklamationen vortragen werden, um dieselbe für sich zu gewinnen. Wir stellen es den Eisenbahnern anheim, ob sie Leute, die zwar sehr geräuschvoll und mit Phrasenjuchwall arbeiten, die es aber mit der Vertretung der Eisenbahnerinteressen nicht ehrlich meinen, zu Stellungen berufen will, in denen solche Leute die Interessen der Bediensteten unabsehbar schädigen können, oder Leute, die zwar still, ohne Phrasen, aber unentwegt mit der ganzen, ihnen innewohnenden

Energie das Vertrauen, welches ihnen die Kollegen schenken, durch Wahrnehmen und Vertreten ihrer Interessen zu erwerben bemüht sind. Wir rufen den Eisenbahnern das altbewährte Wahrwort zu:

„Nur die allergrößten Kälber, Wählen ihre Meßger selber!“

Und nun überlassen wir es den Eisenbahnern selbst zu unterscheiden, wer der bessere Vertreter von Eisenbahninteressen ist: der Nationalist oder der Sozialdemokrat!

### Die Wirtschaft bei der Auffig-Zepfiker Eisenbahn.

„Objektivität“ im Gerichtssaal.

Zu dem Bericht über die am 10. v. M. stattgefundene Hauptverhandlung in Brieg wegen des am 22. Dezember 1909 stattgefundenen Zusammenstoßes (Wir haben darüber berichtet Die Red.) des Zuges Nr. 9 (Lokomotivführer Franz Zabe) mit einem Verschubsteil in Komotau, wollen wir noch einiges nachtragen. Nach den Mitteilungen, die uns von vielen Teilnehmern dieser Verhandlung zugekommen sind, besteht über deren Art nur eine einzige Meinung: daß auch in diesem Gerichtssaal der Geist der A. T. E.-Verwaltung geweht hat und daß Objektivität fehlte. — Ein alter ergrauter Eisenbahner, der sich schon längst in Pension befindet und der schon seit 40 Jahren allerorts, wo er war, eine jede derartige Verhandlung nach Lautlichkeit besuchte, erklärte uns, daß er noch keine derartige geführte Verhandlung gesehen habe. Gleich der Beginn ließ den Verlauf ahnen. Obwohl diese Verhandlung eine öffentliche war, erregte den Herrn Vorsitzenden des Senats schon das bloße Erscheinen so vieler Zuhörer. Tatsächlich konnten auch viele wegen Platzmangel nicht teilnehmen. Daß aber entgegengesetzt wieder die A. T. E.-Verwaltung ein derartiges Entgegenkommen fand, daß einer ihrer Beamten, Herr Oberkontrollor v. Ditt, ohne ein Mandat hierzu zu haben, an dem Tisch der beiden Herren Sachverständigen und des Staatsanwalts Platz nahm und dort eine förmliche Schreibstube eröffnete, ist denn doch an und für sich schon stark antiobjektiv. Der bewährte Rechtsfreund der sozialistischen Arbeitervereine österreichischer Eisenbahner, Herr Dr. Siegfried Hübsch (Auffig), als Vertreter des Angeklagten, fragte auch Herrn v. Ditt, ob sich die A. T. E. als Privatbetrieblitzer dem Strafverfahren angeschlossen habe und er als Vertreter fungiere. Herr v. Ditt verneinte und sagte mit Zustimmung des Herrn Staatsanwalts, daß er nur da sei, um Auskünfte zu geben. Herr Dr. Hübsch lehnte jede Auskunft seitens des Herrn v. Ditt ab und sagte ihm, daß er dann nicht mehr sei, als die anderen Zuhörer. Betreffs notwendiger technischer Auskünfte werde er sich an die Herren Sachverständigen wenden. Trotz dieser nicht mißzuverstehenden Zurechtweisung blieb Herr v. Ditt an seinem Platz. Ein jeder, der die Verhältnisse auf der A. T. E. kennt, wird wohl beurteilen können, was es heißt, als Eisenbahner in einem Gerichtssaal über A. T. E.-Verhältnisse auszusagen, in welchem Herr Oberkontrollor v. Ditt mit dem Meistert in der Hand sitzt. Um dies jedermann begreiflich zu machen, wollen wir einiges, was in jüngster Zeit vorgefallen ist, zitieren. Von der derzeitigen Leitung der A. T. E. wird ein Kurs eingeschlagen, der beim gesamten Personal kein Vertrauen erwecken kann. Lange genug hat das Personal den schönfärbischen Worten des Herrn Generaldirektor v. Enders Glauben geschenkt. Das Bild ist durch Tatsachen verwischt. Unter Herrn v. Enders wurde es dem Personal verargt, wirkliche Vertrauenspersonen in den Provisionsfonds zu wählen. Die aufgestellten Kandidaten der Arbeiterchaft wurden mit Entlassung bedroht. Die Direktion stellte eigene Kandidaten auf, ließ dementsprechende Akte anfertigen und durch alle Vorstände gleich mit dem Stimmzettel, also offiziell, verteilen. Auch die Bahnmeister mußten dementsprechend vorgehen. Auch die Versammlungen betreffs Besprechung wirtschaftlicher Angelegenheiten der Bediensteten werden bespitzelt. Ja, sogar die Berichterstattungen der Personalkommissionsmitglieder sind davon nicht ausgenommen. Zeigte sich dies doch erst in der am 18. Dezember 1910 abgehaltenen Versammlung in Zepf. Nicht genug, daß beinahe von sämtlichen Vorständen der Besuch dieser Versammlung verboten wurde, in allererster Linie gehörte zu diesen gerade der Stationschef in Komotau (Semann), wurden auch noch Spitzel dorthin entsendet. Zwei höhere Beamte der A. T. E. (sehr wohl bekannt) nahmen auf der durch einen Vorhang vom Versammlungslokal abgesperrten Bühne Platz, von wo aus dieselben alles sehen und hören konnten, ohne selbst gesehen zu werden. War es denn nicht schon genug, daß Bahnmeister Hüner, der auch den Oberbauern den Besuch verbot, an dieser Versammlung teilnahm? Oder sollte derselbe nur den offiziellen Sündenbock gegen spätere Belohnung abgeben? Auch der weitere Effekt ließ nicht auf sich warten. Gar mancher von den Versammlungsteilnehmern erhielt ein schönes Christkind in Form von Niedersehung, Versehung etc., natürlich alles nur aus Dienstesrückichten, ja nicht als Strafe. Die meisten der Sprecher hatten hochnotpeinliche Verböte zu bestehen. Diese Art von Schikanen sind aber die A. T. E.-Bediensteten auch von früheren Direktionen her bereits gewohnt. — Daß aber die Verfolgung bis in den Gerichtssaal, und zwar anlässlich eines im Dienste entstandenen Unfalls betrieben wird, ist ein Rekord, den geleistet zu haben der jetzigen Direktion vorbehalten blieb. Der A. T. E. gebührt für dies die Weltmeisterchaft. Jedem der Teilnehmer an der Verhandlung wurde auch sonnenklar, daß die Zeugen unter diesem Eindruck standen. Man konnte sich ganz einfach nicht darauf besinnen, wenn etwas zur Sprache kam, was einigermaßen als Entlastung gedient hätte. Feinlich berührt hat besonders die zahlreich anwesenden Lokomotivführer das Verhalten des Herrn Weitenweber, derzeit Geizhansvorstand in Auffig. Bei jeder Gelegenheit spielt er sich als wohlwollender Freund des Lokomotivpersonals auf. Ein Urteil über sein Verhalten überlassen wir den Teilnehmern dieser Verhandlung. Auch wollen wir die frassen

Widersprüche, die zutage traten, vorläufig unberührt lassen. Besonders auffallend war aber das eifrige Konferieren des Herrn v. Ditt mit dem Herrn Staatsanwalt. Nicht unerwähnt können wir lassen, daß ein Auspruch, den Herr v. Ditt bereits vor einem Jahre getan hat, im Gerichtssaal sozusagen richtungsgewand war. Herr v. Ditt hat nämlich im Dezember 1909 die auf den Unfall bezüglichen Protokolle verfaßt und da war seine Meinung dahingehend, daß Lokomotivführer Zabe vom Zug Nr. 9, als er bei der Distanzscheibe stand und den Zug Nr. 144 aus Komotau ausfahren sah, angenommen hat, daß jetzt ein Geleise in Komotau frei sein müsse und einfach weitergefahren sei, ohne sich um die Distanzscheibe zu kümmern. (Wirklich sehr geistreich.) War dies vielleicht bei seinem Unfall, den er auf der B. E. B. hatte, ebenso? Erwähren wollen wir nur noch, daß Herr Doktor Hübsch in bekannter scharfer Weise zu allen beachtenswerten Momenten Stellung nahm und schließlich den Vertagungsantrag stellte, mit gleichzeitiger Vorladung weiterer Zeugen und Aufnahme eines Lokalaugenscheinbefundes. Diesem Antrag wurde stattgegeben. Damit entfiel das Gutachten des Herrn Sachverständigen, der schon während der Verhandlung öfters zu technischen Fragen Stellung genommen hatte. Und nun noch einiges über die Sache selbst. Der Direktion muß es doch am allerbesten bekannt sein, unter welcher schwierigen Verhältnissen sich der Dienst in Komotau abwickelt. Daß wir vor allem anderen als A. T. E. sozusagen nur hin geborgt sind. Das Regime dort führen zwei Stationschefs, die meist miteinander über's Kreuz sind. Auf zwei Geleisen wickelt sich der ganze Personenzugsverkehr ab, und zwar von Prag, von Eger, von Weipert und Auffig, auch entgegengesetzt nach all diesen Richtungen, den ganzen Tag und Nacht werden diese beiden Geleise von den Verschiebungen tangiert. Ebenso verfährt auch von beiden Seiten die B. E. B. Die Zugseinfahrten sowie die Verschiebungen leiten zweierlei Beamte, und zwar A. T. E. und B. E. B. Daß es da öfters vorkommt, daß dann die Rechte nicht weiß, was die Linke tut, ist bei dem hochfahrenden Standpunkt, den die Beamten größtenteils einnehmen, selbstverständlich. So kommt es ja des öfteren vor, daß ein Signal vor dem einen Beamten gestellt wird, von dem anderen wieder kontra, ohne daß es der erste weiß. Und zu allem dem noch schlecht funktionierende Signale, die schon längst in die Rumpelkammer gehören. Speziell bei der A. T. E. noch dazu, gelinde gesagt, ein ausgeprägter Sparfuss, der es nicht einmal zuläßt, daß bei so regem Verkehr auch genügende Aufsichtsorgane angestellt werden. Hat doch die B. E. B. außer den Verschiebungsleitern, Verschiebern und Wächtern noch sechs Platzmeister (Unterbeamte) angestellt, welche sowohl die Verschiebungen, als auch die Zugseinfahrten zu überwachen und zu regeln haben. Bei der A. T. E. fehlen diese Platzmeister gänzlich und besorgen diese Arbeiten der Wächter und der Verschiebungsleiter mit. Ebenso das gänzliche Fehlen eines Kontrollkörpers bei dem der Scheibe zunächst postierten Wächter Nr. 65, so daß es wirklich ein wahres Wunder ist, daß dort bei der sehr frequenten Straßenüberquerung nicht mehr vorkommt, da dieser Wächter bei gestörter Zersplitter, Rebel etc. nicht einmal weiß, ob die Scheibe auf Frei oder Halt steht, ergo dessen auch nur nach Mutmaßungen den Schranken schießt. Dies Klingelwerk allein hätte den damaligen Unfall schon verhütet. Eine sehr fruchtbringende Tätigkeit könnte hier Herr v. Ditt dadurch entfalten, daß er den Staatsanwalt über all dies aufklärt. Dann würde auch ein anderer auf der Anklagebank sitzen, nicht immer ein armer Teufel von Bediensteten. Und dann der Geist, von dem die größte Anzahl der Beamten befeelt ist. Als Schoßkinder der Direktion nur ja nicht nach oben aufstößig werden. Lieber unter den miserabelsten Umständen fortwursteln, lieber ein Unglück verschulden, als bekanntgeben, daß es unmöglich ist, den Dienst mit so wenig Personal, mit so schlechten Einrichtungen zu versehen. Ein Unglück läßt sich leicht auf einen anderen überwälzen. Eine Beschwerde aber im obigen Sinn würde den Schein der Unfähigkeit des betreffenden Beamten erwecken, er wäre kein schneidiger Herr mehr. Wäre Herr Wawra aufrichtig, so müßte er sagen, daß er seinen Verpflichtungen auch nicht annähernd nachkommen kann. Leichter und lieber nach oben ist es ja freilich, einen armen Kranken Teufel hineinzureiten. Die Belohnung wird ja nicht ausbleiben, hat sie ja auch bei einem anderen schon eingesetzt. Auch das Gegenteil ist schon vorhanden. Vorläufig wollen wir nur noch erwähnen, daß dem Lokomotivführer Zabe, der seit über einem Jahre inspendiert, nur den halben Gehalt bezieht, am 1. Jänner 1910 nicht regulativmäßig für drei Monate, sondern bloß für einen Monat Quartiergeld ausbezahlt wurde. Dies dokumentiert so recht die Kobleise der A. T. E. Den Eisenbahnern ohne Unterschied möge es aber ein Fingerzeig sein, wohin dieselben gehören. Nicht als deutsche Arbeiter, Knechte einer deutschen Unternehmung zu sein, sondern hinein in die Organisation, um dort seine Mannesrechte zu erkämpfen, muß die Lösung jedes ehrlichen und aufrichtigen Eisenbahners sein.

### Inland.

Nationale Wutausbrüche. Die Reichsbundkoalition ist über die Enthüllung ihres Schwindels, mit dem die in diesen Sondervereinen stehenden Bediensteten genannt wurden, vollends wahnsinnig geworden. In einem solchen Anfall findet es jaft der „Deutsche Eisenbahner“ gut, uns in seiner Folge 5 in bekannter nationaler Gassenbubenmanier anzurempeln. Da es aber kein jaftliches Argument gibt, daß unserer Behauptung, die Bediensteten seien von den Reichsbundlern lediglich dazu in Anspruch genommen, um den Beamten die Automatik erstreben zu helfen, entgegengehalten werden könnte, so begnügt sich der „Deutsche Eisenbahner“ mit der demagogischen Phrase, „daß die Eisenbahner Not leiden, während die Führer im persönlichen Wohlleben ersticken“. Eine solche Gemeinheit, die an die niedrigsten Instanzen appelliert, wird den Herren diesmal aber nicht aus ihrer peinlichen Situation herauszuziehen. Was das „persönliche Wohlleben der sozialdemokratischen Eisenbahnerführer“ anbelangt, so weiß heute längst jedermann, daß deren Einkünfte, die sie für eine Arbeit beziehen,

die jedenfalls mehr erfordert, als nationale Phrasen dreieken, noch immer weit hinter den Einkünften der in ähnlichen Stellungen tätigen Beamten im bürgerlichen Lager zurückstehen. Und Bestechungsgelder, die die nationalen Führer erwiesenermaßen von den Unternehmern beziehen, stehen bekanntlich den Sozialdemokraten auch nicht zur Verfügung. Auch könnte es nicht schaden, wenn sich der „Deutsche Eisenbahner“, ehe er sich zu solchen Ausübereien entschließt, daran erinnern würde, daß gerade Herrn Grill von seinen eigenen Parteigenossen vorgeworfen wurde, daß er reiner materieller Vorteils wegen die Geschäfte des „Reichsbundes“ führe. Es ist also nicht gerade rasam, im Hause des Gehentken vom Strich zu reden. Auch mit der Konstatierung, daß „die Eisenbahner Not leiden“, sollte sich der „Deutsche Eisenbahner“ eher an seine nationalen Abgeordneten wenden, die erfahrungsgemäß noch alle im Interesse der Eisenbahner gestellten Anträge niederstimmten und so für den Weiterbestand der Not sorgten.

Ruhig macht es sich aber wenn der „Deutsche Eisenbahner“ fragt, ob jetzt die Gewerkschaft den Eisenbahnern zu einer Quartiergelderhöhung verhelfen werde. Ja, haben wir eine Quartiergelderhöhung versprochen? Daß sich, wie der „Deutsche Eisenbahner“ schreibt, der Reichsbund für „eine Quartiergelderhöhung eingesetzt habe“, macht ihm sicherlich niemand zum Vorwurf. Im Gegenteil, hat das die Gewerkschaft schon viel früher getan. Aber daß den Bediensteten das Versprechen gemacht wurde, es werde diese Forderung erfüllt werden, wenn gleichzeitig damit das Verlangen nach der Automatik der Beamten verknüpft werde, das war die absichtliche Fälschung, die für jedermann klar ist, der beobachtet, wie schnell über allen Wipfeln Ruhe war, als die Beamten ihre Forderung im trockenen hatten. Die Demagogie liegt eben darin, daß man einer ganzen Kategorie ein positives Versprechen macht, von dem man aus der Erfahrung weiß, daß für eine momentane Erfüllung keine Aussicht ist. Wir begreifen ja, daß dem „Reichsbund“ die Geschichte recht unangenehm ist. Aber daß er jetzt schimpft wie ein altes Wachsweib, das zeigt immer besser, wie sehr wir mit unseren Behauptungen im Rechte sind!

Statt Eisenbahnen Kriegsschiffe. Im Eisenbahnausschuß wurde dem Eisenbahnminister arg zugelehrt. Besonders Abgeordneter Genosse Freundlich hob hervor, es könne nicht angehen, daß man auf der einen Seite ungeheure Summen für Heeres- und Marinezwecke ausbe, die produktiven und notwendigen Zwecke aber droffele. Die Folge davon müsse eine Stagnierung unserer ganzen Volkswirtschaft sein, die selbstverständlich auch in der Steuerkraft zum Ausdruck kommen werde. Es scheint, daß die Regierung und der Finanzminister ein anderes Gewissen haben, wenn es sich um sogenannte Staatsnotwendigkeiten, und ein anderes, wenn es sich um wirkliche Volksnotwendigkeiten handelt. Es dürfte weder de: Auschuß noch das Parlament zugeben, daß auf der einen Seite alle Volksnotwendigkeiten hier auf ein Nebengeleise geschoben werden und daß der Maschinenismus des ganzen Parlamentarismus in Oesterreich nur für den Militarismus arbeite. Abgeordneter Dr. Kolischer (polnischer Demokrat) führt an: Seit Jahren wird die österreichische Volkswirtschaft insbesondere auf dem Gebiete der Entwicklung des Eisenbahnwesens vollkommen gedrosselt. Die Regierungsvorlage über die Lokalbahnen wurde zurückgezogen, eine neue nicht überreicht. Wenn es eine Staatsnotwendigkeit ist, die militärischen Kräfte des Staates auszugestalten, so ist es nicht nur eine volkswirtschaftliche, sondern auch eine Staatsnotwendigkeit, die Quellen des Erwerbes nicht versiegen zu lassen, sondern neue Erwerbs- und Einkommensquellen für die Volkswirtschaft zu schaffen. Deshalb sei es ganz unmöglich, in diesem Belang noch länger zu warten. Eisenbahnminister Dr. Glombinski bemerkt, er könne nur wiederholen, was er schon einmal erklärt habe, daß es sein schärfster Wunsch sei, eine Lokalbahnvorlage in dem Umfang, wie sie die Parteien einigermaßen zufriedenstellen könnte, dem Hause zu unterbreiten.

Das arme Oesterreich! In der Generalversammlung des Gewerbedereines in Wien hielt Professor Doktor Kobatsch einen Vortrag über die finanzielle und wirtschaftliche Bedeutung der Rüstungen, die besonders wegen der beigebrachten statistischen Daten eine kurze Wiedergabe verdient.

Die Kosten des bewaffneten Friedens von Europa veranschlagt der Redner auf 18 Milliarden jährlich, wovon auf direkte Rüstungsauslagen 7 Milliarden entfallen. Wenn man das Durchschnittseinkommen einer fünfköpfigen Familie mit 1200 Mk. berechne, habe sie dabei 225 Mk. durchschnittlich an Militärlasten zu tragen. Dabei steigt das Kriegsbudget aller Staaten in raschem Tempo und Oesterreich-Ungarn spaziert mit an der Spitze. Im europäischen Durchschnitt haben die Staatsausgaben von 1883 bis 1908 um 101 Prozent zugenommen, in Oesterreich dagegen von 1888 bis 1908 um 139,4, die Ausgaben für Landesverteidigung aber um 289,3 Prozent. Die auf den Einwohner entfallende Quote betrug im europäischen Durchschnitt 1888 55, im Jahre 1908 86,6 Franken, in Oesterreich in den entsprechenden Jahren 50 und 91,4, in Ungarn 45,6 und 89 Franken. Im Jahre 1901 betragen die Aufwendungen Oesterreich-Ungarns für Heer und Flotte 358,96 Millionen Kronen, 1908 waren sie auf 515,09 und 1909 auf 639,6 Millionen Kronen, also in einem Zeitraum von neun Jahren um 81,1 Prozent gestiegen.

Wir haben's ja! Zwar nicht für Eisenbahnen, Schulen, Altersversorgung, Lungenheilstätten — aber für Schlachtschiffe!

Schrecklich! Dem deutschen Volke in Oesterreich droht fürchterliches Unheil. Aber glücklicherweise nimmt Herr Seidl in Troppan nicht umsonst das Geld von den Fabrikanten. Er steht dafür als getreuer Eckhart auf der deutschen Hochwacht und hat rechtzeitig die Gefahr entdeckt. Und so läßt er in seinem Blatte folgende Warnung an das deutsche Volk ergehen:

„Der Arbeitsminister Marek (bekanntlich ein Tscheche) verfügte in der ersten Zeit seiner Tätigkeit als

Minister den Ankauf von mehreren Schreibmaschinen mit tschechischen Lettern für den Amtsgebrauch im Ministerium. Diese Verfügung läßt über die Absichten des Ministers keinen Zweifel.

Von den Schreibmaschinen mit tschechischen Lettern kommt diesmal die nationale Gefahr. Also sind die Schreibmaschinen ein Politikum. Solche Sorgen versteht man hierzulande unter nationaler Politik und die Hanswürste, die solche Kinderreien vertreten, sind die „nationalen Bitter“!

Differenzen bei der Uebernahme der Staatsbahngesellschaft. Der „Bohemia“ wird aus Wien berichtet: Wie wir aus gut unterrichteten Kreisen erfahren, sind die Abrechnungsdifferenzen zwischen der Staatsbahngesellschaft und der Regierung viel bedeutender und weit ernsterer Natur, als nach den feinerzeitigen amtlichen Dementis hätte angenommen werden sollen. Es handelt sich zunächst um eine Meinungsverschiedenheit in der Frage des 18 Millionen-Anlehens der Staatsbahngesellschaft. Es ist strittig, ob der Erlös dieser von der Staatsbahngesellschaft im Jahre 1908 gegebenen Anleihe dem Staate oder der Gesellschaft zufällt. Abgesehen davon bestehen noch mehrere Differenzen von ziemlich bedeutendem Umfang. Namentlich hat das Finanzministerium Veranlassung genommen, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen, und es sind darüber gegenwärtig zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium Verhandlungen im Zuge. Man wird hoffentlich den Eisenbahnminister über diese höchst bedenkliche Sache bald zum Reden bringen.

Die Güntlingswirtschaft bei der k. k. Nordwestbahndirektion. Die Abgeordneten Müller, Dr. Ellenbogen und Genossen haben im Parlament an den Eisenbahnminister folgende Interpellation gerichtet:

Seit der Verstaatlichung der C. N. W. wurden des öfteren in Versammlungen und in der Fachpresse Klagen erhoben, daß unter der jetzigen Leitung des Protektionswesens blüht, insbesondere wenn es sich um Angehörige einer bestimmten politischen Partei handelt. Was in der letzten Zeit auf diesem Gebiete verbrochen wurde, sollen nachstehende Fälle zeigen, die in der gesamten Beamtenenschaft begriffliche Aufregung hervorgerufen:

1. Während man das Gros der Beamtenchaft bezüglich der Vorrückung und normalen Beförderung unter den unmöglichen und unlogischen Vorwänden gegenüber den übrigen Staatsbahnbeamten schädigt und zurücksetzt, um nur bagatellmäßige Beträge zu ersparen, nimmt man andererseits keinen Anstand, in der Form von Beförderungen und außerordentlichen Vorrückungen sehr bedeutende Summen Beamten zuzuwenden, die für diese Art der Bevorzugung keine anderen Gründe geltend machen können, als alle übrigen im gleichen und mitunter noch höherem Maße arbeitenden Beamten.

Zu diesen ausgeprochenen, auf Kosten der übrigen Beamtenchaft avancierenden Güntlingen vorläufig nicht zu nennenden Protektoren gehören in allererster Linie der Personalreferent der k. k. Nordwestbahndirektion und der Vorstandsvizevertreter der Abteilung für den Verkehrsdienst. Der Verbezug dieser beiden Beamten, vom 1. Jänner 1902 ab verpflicht, stellt sich folgend dar:

Der Herr Personalreferent erhielt am 1. Jänner 1902 den Gehalt von 2600 Kr., rühte daraufhin tourlich am 1. Jänner 1905 in die Gehaltsstufe von 2880 Kr. vor, erhielt infolge der am 1. Oktober 1907 eingetretenen Gehaltsregulierung bei der ehemaligen k. k. privilegierten C. N. W. den Gehalt von 3200 Kr. und avancierte, nachdem er unter weiser Bedachtsnahme auf seine Person der Direktion die Konzeption abgegeben hatte, daß alle vor dem 1. Jänner 1896 definitiv gewordenen Beamten eine zweijährige Kürzung der normalen Vorrückungsverhältnisse erhalten sollen, schon am 1. Jänner in die Gehaltsstufe von 4400 Kr., erhielt also statt des ihm rechtlich zukommenden Avancements von 400 Kr., ein Geschenk auf Lebenszeit im jährlichen Betrage von 1200 Kr.

Deffnungsgeld wurde der Genannte schon am 1. Jänner 1909 in die Gehaltsstufe von 4800 Kr., also zum wirklichen Inspektor befördert, und weil er in Anbetracht seiner wenig bekannten Verdienste damit noch nicht zufrieden war, am 1. Jänner 1910 mit dem Titel eines Oberinspektors ausgezeichnet. In weiteren Verfolge dieser exorbitanten Protektionsgeschichte wurde genannter Herr am 16. Dezember, also nach vor Abschluß der damals noch in Schweb befindlichen Einreichungsverhandlungen, zum hiesigen Oberinspektor mit einem Jahresgehalt von 6400 Kr. ernannt. Die Summe, um welche der Herr Oberinspektor in neun Jahren vorrückte, beträgt ohne die in Betracht kommenden Nebengebühren 3800 Kronen, bedeutet somit eine Gehaltsstufe, die ein Beamter normal erst in 23 Jahren zu erreichen pflegt.

Bzüglich des Vorstandsvizevertreters der Abteilung für Verkehr verhält sich die Sache nicht viel besser. Genannter Inspektor, der am 1. Jänner 1902 zum Offizial mit 2600 Kr. Jahresgehalt ernannt wurde, rückte am 1. Jänner 1904 auf 2880 Kr. vor. Die Interpellanten fragen schließlich, ob dem Herrn Eisenbahnminister eine derartige Vorgangsweise bekannt sei und was er zu tun gedenke, um derartige Vorkommnisse für die Zukunft hintanzuhalten.

### Ausland.

Der Bau des Panamakanals, welcher nun schon nahezu sieben Jahre dauert und zu Beginn des Jahres 1915 vollendet sein wird, erfordert nach der neuesten Schätzung den Betrag von insgesamt 1872 Millionen Kronen. Diese Summe stellt eine gewaltige Ueberschreitung des Voranschlages dar. Der Kanal, welcher ursprünglich die Aushebung von rund 100 Millionen Kubikmeter Erdbreich notwendig machen sollte, erfordert nach den gegenwärtig geänderten Plänen eine Aushebung von über 170 Millionen Kubikmetern; davon waren bis zum Ende des Jahres 1909 etwa 90 Millionen Kubikmeter ausgehoben. Natürlich ist bei dem Bau des Kanals eine ganze Armee von Arbeitern beschäftigt, und zwar befinden sich darunter nach ihrer Nationalität oder Rassenzugehörigkeit 5000 Amerikaner, 5000 Europäer (hauptsächlich Spanier) und 28.000 Westindier, also britische Untertanen.

Die Staatsbahnen Australiens im Jahre 1910. Die Eisenbahnen des australischen Staates Viktoria brachten für das Jahr 1910 einen Ueberschuß von 155.000 Pfund Sterling gegen 235.000 im vorhergehenden Jahr: Obgleich sich daher gegenüber 1909 eine anscheinende Verminderung des Reingewinnes ergab, so ist das finanzielle Ergebnis dennoch ein günstiges, weil nämlich im Berichtsjahr Zuwendungen im Betrag von 170.000 Pfund Sterling zur Ergänzung des Fahrmaterialfonds gemacht wurden, diese Ausgaben aber

unter den Betriebsauslagen ausgewiesen werden. Die Schienenlänge der Viktoria-Eisenbahnen betrug 3491 Meilen, die Zahl der beförderten Passagiere belief sich auf 85.280.235, der Gütertransport auf 4.468.440 Tonnen. — Ein relativ noch besseres Ergebnis hatten die Westaustralischen Eisenbahnen. Die Einnahmen derselben betragen im Berichtsjahr 1.637.334 Pfund Sterling, die Ausgaben für den Betrieb 1.096.908 Pfund Sterling, der reine Ueberschuß aber 153.111 Pfund Sterling. Die Zahl der Reisenden belief sich auf 13.171.267, der Gütertransport auf 15.644.264 Tonnen; die Schienenlänge der Bahnen betrug hingegen 2144 Meilen. Die rapide Entwicklung der von diesen Bahnen befahrenen Distrikte erfordern für das kommende Jahr eine Ergänzung des Fahrmaterials um 60 Lokomotiven und 1475 Waggons etc., was einen Kostenaufwand von 650.000 Pfund Sterling zur Folge hat. Außerdem sind für die nächste Zeit allein rund 425.000 Pfund Sterling für die Verbesserung von Bahnhofsanlagen u. s. w. erforderlich. Während im Berichtsjahr die Neuanlage von 119 Meilen Schienenlänge ihrer Vervollendung entgegengeht, sind 162 Meilen noch im Bau begriffen; für die Inangriffnahme neuer Bahnbauten im Ausmaß von 182 Meilen Schienenlänge wurde vom Parlament kürzlich die Bewilligung erteilt.

Ein schweres Eisenbahnunglück in Frankreich. Ein von Paris nach Brest abgehender Expreszug stieß in der Station Courville mit einem Güterzug zusammen. Die beiden Züge verbrannten vollständig bis auf den Speisewagen des Expreszuges. Bisher wurden zehn Tote geborgen. Die Zahl der Verwundeten ist sehr groß. Das Eisenbahnunglück ereignete sich, als ein Güterzug, um auszuweichen, quer über das Hauptgleise fuhr. In diesem Augenblick fuhr der mit 80 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde dahinjagende Schnellzug dem Lastenzug in die Flanke, während ein dritter im selben Moment in die beiden anderen hineinfuhr. Nur die Maschine des dritten Zuges wurde zur Seite geworfen. Kein Reisender dieses Zuges wurde verletzt. Der Schnellzug jedoch wurde hart mitgenommen. Mehrere Waggons, namentlich der Speisewagen, gingen in Trümmer und fingen Feuer. 19 Reisende, die sich im Speisewagen aufhielten, konnten sich retten, ohne Verletzungen davongetragen zu haben. Der Direktor der Staatsbahnen erklärte, die Verantwortung für die Katastrophe treffe den Maschinisten des in den Lastenzug hineingefahrenen Schnellzuges, da er die Signale nicht beachtet habe sowie der Stationschef von Courville, der den Lastenzug zur Zeit der Durchfahrt des Schnellzuges hatte verschieben lassen. Der Maschinist erklärte dem Staatsanwalt, der infolge des herrschenden Windes niedergefallene Rauch habe ihn gehindert, die Signalscheibe zu sehen.

### Aus dem Gerichtssaal.

Gewissenhafte Bahnärzte. Die Diagnosen der Bahnärzte erfreuen sich im allgemeinen bei den Bediensteten keines allzu hohen Ansehens. Das rührt daher, daß sie in vielen Fällen mehr den Bedürfnissen der Anstalt als denen der Bediensteten zu entsprechen suchen. Einen charakteristischen Beleg dafür bildet der folgende Prozeß, den ein Bahnbediensteter, der Waggonsdiener Leopold Wallo, durch den Advokaten Doktor Wilhelm Wautsch gegen die österreichischen Staatsbahnen in Wien auf Zahlung seiner Bezüge zu führen gezwungen war. Wallo war auf Grund eines Pareres des Bahnarztes Dr. Epstein am 11. Jänner 1910 in den Krankenstand aufgenommen worden. Am 17. Februar 1910 überreichte er ein Gesuch um Zuteilung zu einem leichteren Dienst. Er ließ sich dabei auf dem Gesuch vom Bahnarzt bestätigen, daß er an chronischen Magenkatarrh und Schwäche der Bauchmuskeln leide. Am 25. Februar 1910 untersuchte ihn Sanitätskonsulent Doktor Kemner und erklärte, keine „objektiven Krankheitserscheinungen“ zu finden. Mit Rücksicht auf dieses Parere wurde Wallo als „gebessert und dienstfähig“ erklärt und zum Dienstantritt aufgefordert.

Am 11. März 1910 ließ er sich im Rudolfsplatz unterziehen. Am 12. März kam er zum Bahnbetriebsamt und meldete, daß er sich krank fühle und große Schmerzen im Bauch habe. Mit Rücksicht hierauf wurde er im Krankenstand fortgeführt und am 14. März neuerlich vom Bahnarzt Dr. Epstein untersucht. Dieser meldete in seinem Parere, daß Wallo über heftige Schmerzen im Magen und im Unterleib klage und bei seiner psychischen Beschaffenheit eine andauernde Dienstleistung von ihm nicht zu erwarten sei. Am 18. März untersuchte Dr. Kemner Wallo. Sein Gutachten stellte in objektiver Einsicht fest, daß Wallo „blühend“ aussehe und daß ihn der Arzt für dienstfähig, jedoch nicht für dienstwillig halte.

Insolge Auftrages der Staatsbahndirektion, Wallo zum sofortigen Dienstantritt aufzufordern und vom Krankenstand abzuscheiden, berichtete das Bahnbetriebsamt, Wallo habe auf die Aufforderung zum Dienstantritt sich neuerlich als krank und dienstunfähig gemeldet und ein Schreiben des Dogenten am Franz Josef Ambulatorium Dr. Pineles überreicht, in dem mitgeteilt wird, daß Wallo an einem Bauchfelleschleimleide, und worin ihm ein Landaufenthalt in Verbindung mit einer Schmirzler empfohlen wird. Wallo wurde dann noch einmal vom dem Nachfolger des Dr. Kemner, dem Sanitätskonsulenten der Staatsbahnen Dr. Föbisch, untersucht. Dieser fand bei der Untersuchung, daß Wallo dienstfähig sei. Hierauf wurde er neuerdings zum Dienstantritt aufgefordert. Wallo kam aber der Aufforderung nicht nach, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil er ihr nicht nachkommen konnte, und begab sich ins Allgemeine Krankenhaus, wo er vom 11. bis zum 29. April 1910 verblieb. Da ihn Dr. Föbisch für dienstfähig erklärte, wurden Wallo die Bezüge gesperrt und gegen ihn die Disziplinaruntersuchung eingeleitet.

Bei der Disziplinaruntersuchung wies Wallo einen Entlassungsgeschein des Allgemeinen Krankenhauses vor, auf dessen Rückseite die Diagnose „Bauchtumor“ steht.

Das Gericht gab der Klage statt und verurteilte die Staatsbahndirektion oder das Aera zur Zahlung von 684 Kr. an den Kläger. In den Gründen erklärte das Gericht, daß es auf Grund des Sachverständigengutachtens des Dr. v. Föbisch zu der Ueberzeugung gelangte, daß der Kläger tatsächlich während des ganzen Jahres zur Verrichtung seines Dienstes untauglich gewesen sei. Dieses Gutachten erhalte eine entscheidende Unterstützung durch die Zeugenaussagen der Doktoren Epstein und Pineles, während Sanitätskonsulent Dr. Föbisch, der den Kläger zur Zeit der Sperrung seiner Bezüge als diensttauglich bezeichnete, zugab, daß bei eingehenderer Untersuchung mit komplizierte

ren Untersuchungsmethoden auch er möglicherweise die objektive Bestätigung für die subjektiven Beschwerden des Klägers gefunden hätte. Damit stimmt die Angabe des Sachverständigen überein, daß nicht ausgeschlossen sei, daß bei bloß ambulatorischer Behandlung die Symptome des Leidens, die möglicherweise ungleichmäßig entwickelt waren, sich der Wahrnehmung entzogen. Es lagen jedoch damals bereits die Befunde des Dr. Epstein und des Privatdozenten Dr. Pineles sowie die Vernehmungsbilgen der Klinik Noorden vor, die das Sanitätsorgan der Staatsbahndirektion hätten veranlassen müssen, den Angeklagten eingehender zu untersuchen.

Die Verantwortung des Eisenbahners. Gegen den Kondukteur B. ist die Anklage wegen der Ueberrückung des § 432 St.-G. erhoben worden, weil er am 1. Dezember 1910 bei der Rangierung des von ihm von Bilin nach Ruperschin zu führenden Lokalzuges sich im Wechsel vergriffen hatte, wodurch es geschah, daß eine Partie Wagen auf das Heizhausgleise geriet, durch das vordere offene Tor in das Heizhaus lief, dortselbst das hintere Tor des Heizhauses teilweise hinausdrückte und hierbei einen Heizhausbediensteten verletzte, welcher einige Zeit arbeitsunfähig war.

Bei der am 3. Februar 1911 vor dem k. k. Bezirksgericht Bilin abgeführten Verhandlung, bei welcher der Angeklagte durch den künftigen Advokaten Dr. Hübsch vertreten war, wurde zur Entschuldigung von der Verteidigung vorgebracht, daß bei der damaligen Rangierung alles in Hast und Eile gemacht werden mußte, weil das Brutto von der Verschubreserve um eine halbe Stunde zu spät beigestellt worden war; daß zur Rangierung statt der vorgeschriebenen Zahl von fünf Leuten nur drei Leute zur Verfügung standen, so daß B. die Verschlebung nicht leiten konnte, sondern selbst ein- und aushängen, die Bremsen bedienen und die Wechsel stellen mußte, daß die Lokomotive nur für ganz kurze Zeit zur Verfügung stand, weil infolge der damals herrschenden Temperatur dieselbe an die Garnitur mindestens 20 Minuten vor der Abfahrt angeschoben werden mußte, um die Vorheizung des Zuges vorzunehmen, daß als der Angeklagte merkte, die Garnitur sei infolge falscher Wechselstellung auf das Heizhausgleise geraten, er sofort der Gruppe nachgehe, sich auf den Bremswagen geschwungen und gebremst habe, jedoch erfolglos, weil sich die Wagen trotz Stillstandes der Achsen noch eine Strecke weit wegen des schleifigen Wetters fortbewegten; daß an der fraglichen Stelle eine Wechselgruppe von fünf Wechsell parallel stehe, von denen keiner mit einem Wechselkörper versehen sei, so daß es in der Eile leicht möglich sei, sich zu vergriffen; daß auf den hier in Betracht kommenden fünf Gleisen kein Personenverkehr herrsche, so daß eine Gefährdung der persönlichen Sicherheit nicht vorauszu sehen sei; daß endlich der Angeklagte den eingetretenen Zwischenfall nicht verantworten könne, weil er nicht voraussehen konnte, daß der Heizhausbedienstete der Wechselgruppe entgegengehen werde, um das rückwärtige Tor des Heizhauses zu öffnen zwecks Vermeidung der Beschädigung desselben; daß nach dieser Sachlage nur eine Sachbeschädigung vorauszu sehen war, eine solche aber nach § 432 St.-G. nicht zu ahnden sei.

Diesen Ausführungen des Verteidigers Dr. Hübsch schloß sich der Richter an und ging gegen B. einem mit Freispruch vor.

Die Bedeutung des Folgeignals. Konrad P. hatte als Partieführer einen Bahnwagen vom Posten 31 zum Posten 32 Bärns-Dittersdorf zu befördern. Vor dem Passieren des Zuges 1513 hob er den Bahnwagen aus. Nun hatte dieser Wagen ein Folgeignal. Da Konrad P. in seinem Passierschein als den nächsten unregelmäßig vorkommenden Zug den Nr. 1575 eingetragen hatte, dessen Ausfahrt normalmäßig erst in 1 1/2 Stunden erfolgt wäre, so bezog er das Folgeignal auf diesen Zug, warf den Wagen ein und fuhr zum nächsten Posten. In einigen Minuten darauf brauste eine Lokomotive herein, die ohne jede Verständigung des Konrad P. eingeschoben wurde und zertrümmerte den Bahnwagen.

Konrad P. wurde vom Bezirksgericht Sternberg verurteilt mit der Begründung, daß es seine Pflicht gewesen war, auf ein Folgeignal den Bahnwagen sofort aus dem Gleise zu heben. Ueber die durch Dr. Ambros eingebrachte Berufung sprach das Kreisgericht Olmütz den Angeklagten frei unter Hinweis darauf, daß gemäß Instruktionen der Bahnwagen wohl 15 Minuten vor dem nächst zu erwartenden Zuge auszuheben ist, daß aber nirgends eine positive Vorschrift gebietet, dies sofort nach einem Folgeignal zu tun, um so mehr, als Konrad P. in seinem Passierschein als den nächsten Zug wirklich den Zug 1575 eingetragen hatte, der erst in 1 1/2 Stunden eventuell verkehrt hätte und überhaupt einem Beschreiber nicht aufgetragen werden darf, Instruktionen einer kritischen Interpretation zu unterziehen.

Ein Verdröhnungsfall am Westbahnhof. Rudolf Brecher, Beschreiber der k. k. Staatsbahnen, war am 28. Dezember 1910 vor dem Bezirksgericht Jünghaus wegen Ueberrückung nach § 432 St.-G. angeklagt. Die Anklage legte ihm zur Last, daß durch unvorsichtiges Manipulieren bei einer Verschlebung, die am 10. Oktober 1910 am Wiener Westbahnhof vorgenommen wurde, einen Zusammenstoß zweier Garnituren herbeigeführt zu haben, bei welchem Zusammenstoß ein Postbediensteter verletzt wurde.

Am genannten Tag war am Westbahnhof unter Leitung des Oberbeschreibers Arampier eine Zugsgarnitur im Verschleben begriffen, für welche die Weiche auf Gleise VII eingestellt war. Zugzwischen verfuhr Rudolf Brecher mit einer anderen Garnitur, bei welcher Verschlebung Brecher die gleiche Weiche benützen mußte. Da diese Weiche für ihn nicht gestellt war, und der Weichenwärter nicht zur Stelle war, stellte Brecher die Weiche für seine Verschlebung um, ohne sie nach Passierung in ihre Lage zurückzubringen. Kurz darauf passierte die Garnitur, deren Verschlebung Oberbeschreiber Arampier leitete, die gleiche Weiche, und es erfolgte nun ein Zusammenstoß beider Garnituren, bei welchem ein Postbediensteter verletzt wurde.

Die Anklage legte nun Brecher zur Last, daß er nach Passierung des Weiches die Weiche nicht wieder in die frühere Stellung zurückgebracht habe, wodurch eben der Unfall herbeigerufen wurde.

Bei der vor dem Bezirksgericht Jünghaus geführten Hauptverhandlung stellte der Verteidiger des Angeklagten Dr. Anton Braß unter Beweis, daß Brecher nicht verpflichtet gewesen sei, nach Passierung die Weiche wieder zurückzustellen, da diese Vorschrift nur für Weichen gelte, die in Normalstellung bleiben müssen, wozu die fragliche Weiche nicht gehört.

Bei der Verhandlung deponierte Bahnassistent Lur, dessen Ladung der Verteidiger beantragte, daß die fragliche Weiche tatsächlich zu den Weichen, für welche Normalweiche vorgeschrieben sei, nicht gehöre. Der Sachverständige Oberingenieur Dr. Kraus erklärte über Befragen des Doktor Braß ausdrücklich, er könne vom Eisenbahnstandpunkt aus in dem Vorgehen Brechers ein Verschulden nicht erblicken, und stimmte dem Verteidiger bei, daß Brecher zur Rückstellung der Weiche nicht verpflichtet war. Infolgedessen wurde Brecher gemäß dem Antrage des Verteidigers von der erhobenen Anklage freigesprochen.

Verletzung durch ein Kohlenstück. (Schiedsgericht.) Josef Götlicher hat am 10. Februar 1909 in der Station Mährisch-Schönberg einen Unfall erlitten, indem ein abfliegendes schweres Kohlenstück ihm eine schwere Verletzung an der Stirne über den Augen zuführte.

Herr Götlicher trat nach 14 Tagen den Dienst wieder an, worauf die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt jegliche Entschädigung ablehnte, mit der Begründung,

daß Folgen des Unfalles nicht vorhanden seien. Gegen diesen Bescheid brachte Herr Stöckler durch Herrn Dr. Anton Braß Klage beim Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt ein. Bei der am 3. Oktober 1910 unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap durchgeführten Verhandlung, gab der Sachverständige Herr Professor Dr. Königstein sein Gutachten dahin ab, daß der Kläger mit einem Augendefekt behaftet sei, der mit dem Unfall nicht im Zusammenhang stehe.

Der zweite Sachverständige, Herr Dozent Dr. Wischof, konstatierte bei dem Kläger das Vorhandensein nervöser Erscheinungen sowie eine gewisse Empfindlichkeit der Gesichtspartien und räumte über Befragen des klägerischen Vertreters die Möglichkeit des Zusammenhanges dieser Erscheinungen mit dem Unfall ein, die beim Kläger eine Einbuße von etwa 1/3 Prozent an Erwerbsfähigkeit hervorbrufen.

Der klägerische Vertreter stellte sodann den Antrag, dem Kläger eine Rente von 10 Prozent zuzuerkennen. In Gemäßheit dieses Antrages verurteilte das Schiedsgericht die beklagte Anstalt, dem Kläger eine Nachzahlung von 130 Kr. und sodann eine 10prozentige Rente monatlicher 7 Kr. zu bezahlen.

### Streiflichter.

„Die Eisenbahn ist ein kaufmännisches Unternehmen.“ So erklärte in seinem Antrittsakt der neue Eisenbahnminister Herr Dr. Glombinski. So wenig Formalitäten und Bureaucratismus, wie nur möglich, alles soll vereinfacht und nur dem Vorteil der Allgemeinheit angepaßt werden. Wie schaut es nun in der Praxis aus? Wie werden die Worte des allpolnischen Nationalökonomem geäußert?

Der Nachtschnellzug Wien-Lemberg-Czernowitz bekommt in Rzeszow um 6 Uhr früh einen Speisewagen; jedenfalls darum, damit die Reisenden von 6 bis 9 Uhr zwischen Rzeszow und Lemberg ihr Frühstück einnehmen können. Sehr praktisch und kaufmännisch gedacht. Als aber die Reisenden in der Nacht vom 28. auf den 29. Jänner in den Speisewagen hineingehen wollten, um zu frühstücken, konnten sie es nicht, weil zwischen dem Restaurationswagen und den übrigen im Zuge einrangierten Wagen der versperrte Salonwagen eingereiht war, in welchem der Landsmannminister von Galizien Herr Zaleski saß. Und natürlich war es nicht gestattet, die Ruhe dieses einzelnen, noch ziemlich jungen Menschen, der aber in einigen wenigen Wochen schon ein ausgedienter Minister werden kann, zu stören und den Salonwagen zu passieren.

Muß dieser „hoho“ Herr gleich einen Salonwagen haben? Könnte auch nicht ein ganzes Coupé I. Klasse genügen? Wenn Graf Potocki auf diese Weise reisen konnte, wäre es auch nicht für den neugeborenen Minister Zaleski möglich?

Und mit welchem Rechte kann Zaleski — durch Versperzung des Durchganges — Duzenden von Reisenden von den Restaurationswagen zu benützen? Der Speisewagen, für den doch die Gesellschaft Laufmiete zahlen muß, soll ja doch der Bequemlichkeit des reisenden Publikums dienen. Durch solche Extravaganzen wird das reisende Publikum schikaniert und die Schlafwagen-Gesellschaft in ihrem Gewerbe gehindert.

In übrigen werden diese „kaufmännischen Prinzipien“ des Herrn Dr. Glombinski nicht nur bei diesem Nachtschnellzug praktiziert, sondern auch bei anderen Zügen, zum Beispiel bei Zug Nr. 4, wo zwischen den vorne befindlichen drei Personenwagen und den übrigen im Zuge befindlichen Wagen die Postambulanz eincoupiert ist, so daß die Passagiere selbst im schlechtesten Wetter gezwungen sind, mehrere Wagenlängen nach rückwärts zu gehen, um ihr Nachtmahl einnehmen zu können. Freilich handelt es sich nur um Reisende III. Klasse, und die können sich schon mit einem Stück Knofelwurst und einem Schnaps begnügen. Wo bleibt das „kaufmännische Prinzip“ des Herrn Eisenbahnministers?

Unsinntige Sparerei. Aus Wächterkreisen wird uns berichtet: Laut Erlass der k. k. Staatsbahndirektion Linz vom Jahre 1908 wurde verfügt, daß auf der Linie Weiskaffau den Wächterposten mit freistehenden Dienststätten 4 Tonnen Kohle und 14 Stück alte Schwellen, und jenen Wächterposten mit angebauten Dienststätten 2 Tonnen Kohle und ebenfalls 14 Stück alte Schwellen zu verabfolgen seien. Nun konnten aber die Wächter, wo die Dienststätten an die Wächterhäuser angebaut sind, mit 2 Tonnen Kohle bei aller Sparerei nicht auskommen und wurde ihnen auch auf ihr Ansuchen noch 1/2 bis 1 Tonne Kohle gegeben. Feuer, wo wir insbesondere über einen sehr kalten Winter klagen müssen, wird unser Ansuchen rund abgelehnt und keine Kohle mehr ausgefolgt. Es bleibt uns nun nichts anderes übrig, als entweder zu frieren oder den Brennstoff aus eigenem zu beschaffen. Die Bahnerhaltungsdirektion, der wir unterstehen, vertritt gegenwärtig ein Obergeringenieur, welcher nach seiner Auffassung berufen erscheint, mit der Entziehung der erforderlichen Brennmaterialien bei den Wächtern das große Defizit der k. k. Staatsbahnen decken zu müssen. Wahrscheinlich hat ihr seine ohnehin außergewöhnlich hohe Remuneration zu Neujahr nicht voll befriedigt. Wahrscheinlich will nun dieser Herr mit seinem Sparfanatismus die Wächter in den Krankenstand treiben und ihnen mutwillig die Gesundheit rauben. Es ist aber auch interessant, daß die Herren in der Linzener selbst so sinnwidrige Erlasse fabrizieren und nicht einsehen, daß die Temperatur auch bei den angebauten Dienststätten genau dieselbe ist als bei den freistehenden Dienststätten. Wir erfragen daher die k. k. Staatsbahndirektion im Interesse des Dienstes und der Gesundheit der Wächter, die erforderliche Kohle für die Dienststätten beizustellen. Euch, Kollegen, aber rufen wir zu, organisiert euch, und dann werden solche Klagen durch eure Macht von selbst verstummen!

Die k. k. Staatsbahndirektion Willach hat ihre Streckenwächter in ebenjenseitiger wie liebevoller Weise mit folgendem Erlasse beglückt:

3. 128/III vom 23. Jänner 1911.  
Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß einzelne Streckenwächter den ihnen nach den Bestimmungen der Instruktion XXXII zukommenden Verpflichtungen hinsichtlich der Schneefäll- und Eisbeseitigung in der zugewiesenen Strecke nicht in entsprechender Weise nachkommen und daß seitens einzelner Bahnerhaltungsdirektionen diesbezüglich viel zu geringe Anforderungen an das Wächterpersonal gestellt werden. Um einen einheitlichen Vorgang im Gegenstande zu erzielen, erhält die k. k. den Auftrag, in Einklang mit den Streckenwächtern in der Nähe der Wächterhäuser eine Länge von mindestens 400 Metern zur Schneefäll- und Eisbeseitigung im Geleite (Freimachung der erforderlichen Breite für den unge-

hinderten Verkehr der Spurräume und Beseitigung des Schnees im Geleisemittel) zuzuwenden; bei geringer Zugdicke und bei kurzen Wächterstrecken kann dieses Ausmaß eventuell auch eine angemessene Erhöhung erfahren.

Von vorstehender Verfügung ist das gesamte interessierte Personal sofort nachweisbar in Kenntnis zu setzen. Schließlich wird die k. k. angewiesen, in Einklang mit aller gebotenen Strenge auf die klägliche Durchführung dieser Schneefäll- und Eisbeseitigungsarbeiten seitens der Wächter hinzuwirken und jedes ungerechtfertigte Versäumnis un-nach-sichtlich mit Geldstrafen zu ahnden.

Für den k. k. Staatsbahndirektor: Valentinitsch m. p.  
Da wäre es vor allem interessant festzustellen, wie viele Stunden der Tag haben müßte, an dem ein Streckenwächter neben seiner übrigen wahrlich nicht geringen dienstlichen Verpflichtungen auch den Aufträgen dieses Erlasses nachkommen könnte. Würde man den Geplagten auch um seine ohnehin nur lärgliche Ruhezeit bringen — in 24 Stunden läßt sich die von ihm verlangte Arbeit nicht leisten. Die Staatsbahndirektion hätte ja nur bedenken brauchen, daß ein Streckenwächter außer der Besorgung des Bahnaufsichts- und Erhaltungsdienstes noch der Praktizierung sämtlicher Signal- und Sicherheitsvorschriften zu dienen hat. Eine k. k. hätte weiter nur die Instruktion XXXII nachschlagen brauchen und sie hätte gefunden, daß der Wächter im Winter mit Dienstverrichtungen überlastet ist. Außer seiner normalen Dienstleistung hat er nach dieser noch bei außergewöhnlichem Schneefalle die Strecke so oft als möglich zu begehen, dann bei Schneehindernissen Haltsignale aufzurichten und Knallpfeifen zu legen, ferner Nachbarwächter und Stationen telephonisch oder schriftlich zu verständigen, weiters nach Möglichkeit an der Beseitigung des Schnees mitzuwirken, endlich die Anschlußschienen bei Wechsellern reinzuhalten und bei Wegüberführungen die Spurrinnen von Eis und Schnee zu entfernen.

Ist dies alles an sich schon eine Leistung, die auch bei der unmäßig langen Arbeitszeit von 18 bis 18 Stunden kaum vollbracht werden kann und die nur ein Ausbeuter seinen Angestellten zumuten kann, so treibt es die Staatsbahndirektion jetzt noch ärger und verlangt das Unmögliche von ihren Untergebenen.

Welche Geschäftigkeit schon spricht aus den Worten des Erlasses, „daß seitens einzelner Bahnerhaltungsdirektionen viel zu geringe Anforderungen an das Wächterpersonal gestellt werden“, welche Anforderungen der Dienstverhältnisse aus der Verfügung, jeder Wächter hat die Schneefäll- und Eisbeseitigung für eine Strecke von mindestens 400 Metern zu besorgen. Dazu kommt noch, daß Instruktion XXXII ausdrücklich vorschreibt, daß die Wächter nur bei außerordentlichen Schneefällen nach Möglichkeit an der Beseitigung des Schnees mitzuwirken haben. Das hindert nichts; die Staatsbahndirektion Willach kennt eben keine Möglichkeit, weiß nicht, was ein Wächter zu tun hat und was er leisten kann, verfügt daher, daß das Unmögliche geschehen muß. Ja, noch mehr, sie will das Unmögliche mit Geldstrafen erzwingen!

Leute, die nicht einmal so viel verdienen, daß sie und ihre Kinder genug zu essen haben, die will die k. k. eines Teiles ihres mühsam erworbenen Verdienstes berauben! Oder glaubt sie, es wird so wie beim Grasputzen sein, und die hungrige Familie des Wächters soll umsonst für die Schneefäll- und Eisbeseitigung sorgen? Weht sie denn wirklich auf die Ausbeutung nicht nur ihrer Untergebenen, sondern auch auf die Ausbeutung deren Familienmitglieder aus. Eine ganze Zahl von Arbeitern, die im Winter brotlos sind, würde die Schneefäll- und Eisbeseitigung mit Eifer und Freude besorgen, wenn man sie verwenden würde. Wer wie immer verkennt auch hier der Staat seine soziale Mission; nicht den Beschäftigungslosen wird eine Arbeit zugewiesen, nein, die Geplagten, ohnebess Ausgebetteten und Geschundenen, werden mit einer Mehrarbeit bedacht, die sie und ihre Familie ganz zugrunde richten muß und wird.

Dafür wird das arbeitende Volk Oesterreichs mit neuen Kanonen, mehr Soldaten und Dreadnoughts beglückt, während es selbst nichts zu essen hat.

Viel Glück wird übrigens die Staatsbahndirektion Willach mit diesem Erlasse nicht haben, denn er ist praktisch unbrauchbar und gegen überflüssige Ceffaturen werden sich die Wächter zu wehren wissen.

Das Lebensmittelmagazin der k. k. Nordbahndirektion. In Zeiten wirtschaftlicher Krisen, und der damit in innigen Zusammenhang stehenden enormen Teuerung aller Lebensmittel und Bedarfsartikel, gewinnen Anstalten oder Einrichtungen, die sonst im allgemeinen wenig Beachtung finden, erhöhte Bedeutung. Eine solche Einrichtung, die gerade in der gegenwärtigen Zeit berufen wäre, ihre Existenzberechtigung nachzuweisen, ist unter anderen auch das Lebensmittelmagazin der k. k. Nordbahndirektion.

Während einerseits die Bahnverwaltung an die Eisenbahndienststellen immer größere Anforderungen stellt, mehr und mehr erhöhte Leistungen gefordert werden, ohne daß damit auch die Entlohnung gleichen Schritt hält, wird andererseits alles unterlassen, das geeignet wäre, die Bediensteten in die Lage zu versetzen, den erhöhten Anforderungen auch entsprechen zu können. Das Lebensmittelmagazin, das berufen wäre, die Bediensteten vor dem Lebensmittelwucher wenigstens einigermaßen zu schützen, dessen Zweck es sein sollte, den Bediensteten für seine Lohntrone möglichst viel und gute Ware zu verabfolgen, und das infolge der Benesizien, das es genießt, auch imstande wäre, auf dem Lebensmittelmarkt als Preisregulator zu wirken, entspricht den Anforderungen, die man billigerweise an ein solches Institut zu stellen berechtigt ist, in keiner Weise, ja im Gegenteil, es wurden die hauptsächlichsten Konsumartikel, trotz Benesizien, trotz kleinerer Regien, trotz Engroskaufes, trotzdem laut Instruktion nicht auf Reingewinn hingearbeitet werden darf, und trotzdem diese Anstalt eine Wohlfahrts-Einrichtung zugunsten der Nordbahndienststellen ist, nicht billiger abgegeben, als in den auf Gewinn aufgebauten Privatgeschäften. Ja, es wurde die Beobachtung gemacht, daß Preissteigerungen ihre Wirkung sofort auch auf das Nordbahnlebensmittelmagazin ausübten, während Preisverabfolgungen erst in einiger Zeit fühlbar wurden. Wenn nun eingewendet wird, daß ja die Bediensteten durch nichts gezwungen sind, ihren Bedarf im Lebensmittelmagazin zu decken, so muß auch gesagt werden, daß ein großer Teil des Personals ja auf den Einkauf direkt angewiesen ist, so das ganze Streckenpersonal, das ja eigentlich Muzlunde ist, und andererseits ist es die alljährlich einmal zur Auszahlung gelangende Dividende, die, wenn auch beim Einkauf der Waren helleweise eingezahlt, doch im Haushalt des Eisenbahners eine große Rolle spielt, die dem Lebensmittelmagazin Käufer zuführt.

Daß unter solchen Verhältnissen eine Reform dringend geboten war, kam auch die Nordbahndirektion zum Bewußtsein und es wurden, um in den Konsumentkreisen den Schein zu erwecken, als ob auch sie etwas mitzureden hätten, die Lokalüberwachungsanschnisse und ein Zentralüberwachungsanschniß geschaffen, der Wirkungskreis dieser Körperschaften aber derartig eng umgrenzt, daß ihr Einfluß

auf die eigentliche Geschäftsgebarung gleich Null ist. Lediglich den äußeren Dienst (Verkauf) erhielten sie zur Ueberwachung zugewiesen. Im übrigen aber blieb das „System Zeitteles“ im vollen Umfange aufrecht, das heißt, es blieb alles beim alten. Die Verwaltung ist nach wie vor eine bureaukratische und nicht kaufmännische, die Konsumenten dürfen zwar für die ganzen Regien aufkommen, im übrigen aber haben sie zu sämigen.

Es ist begreiflich, daß unter solchen Verhältnissen die gewählten Vertrauensmänner des Personals ihr Hauptaugenmerk darauf richteten, den Konsumenten den entsprechenden Einfluß auf die gesamte Geschäftsgebarung zu sichern. Bisher jedoch waren alle unternommenen Schritte ergebnislos. Die Nordbahndirektion anerkennt wohl die Tatsache, daß die gesamten Regiekosten von den Konsumenten aufgebracht werden müssen, doch trage sie allein das Risiko und sieht sich aus diesem Grunde auch nicht veranlaßt, den Konsumenten einen größeren Einfluß auf das Lebensmittelmagazin einzuräumen.

Was vor kurzer Zeit die private Südbahn einführte, was seit einer langen Reihe von Jahren bei der Nordwestbahn sich glänzend bewährte, die paritätische Zusammenfassung der Verwaltung der Lebensmittelmagazine, ist bei der Nordbahn ein Ding der Unmöglichkeit. Kontrolle zu üben, zu wissen, was, wann, wie und wo eingekauft wird, Preisbestimmungen, das Dienst- und Lohnverhältnis der Bediensteten des Lebensmittelmagazins mitzubestimmen, das sind Dinge, für die die Konsumenten kein Interesse haben dürfen, ja, es werden ihren Vertretern Hindernisse in den Weg gelegt, die Verhältnisse im Lebensmittelmagazin beim Eisenbahnministerium zur Sprache zu bringen.

Es erscheint dringend geboten, daß das Eisenbahnministerium diese Wohlfahrts-Einrichtung einer genaueren Prüfung unterziehe und dem gerechtfertigten Wunsch der Konsumenten auf paritätische Zusammenfassung des Verwaltungskomitees Rechnung trage.

In die Unterbeamten, Diener und Arbeiter der k. k. Nordbahndirektion. In den behufs Berichterstattung der Personal-Kommissionsmitglieder abgehaltenen Versammlungen in Luffig, Böhmisch-Liepa und Brüx, die alle einen massenhaften Besuch aufwiesen, in denen aber auch einhellig die Meinung der Bediensteten dahingehend lautete, daß dieselben mit der feingezügten Antwort des Herrn Generaldirektors nicht zufrieden sein können, wurde folgende Resolution gefaßt und einstimmig angenommen:

Nach Eingegenahme des Berichtes der Personal-Kommissionsmitglieder der Sectionen II, III und IV erklärt die heutige Versammlung der Bediensteten der k. k. N. B. die ganz minimalen Zugeländnisse, welche in denselben enthalten sind, weder eine Kategorie, noch viel weniger die Gesamtheit der Bediensteten betreffen können, da die außerordentliche Teuerung aller Lebensbedürfnisse eine derartige Höhe angenommen hat, daß beinahe jeder Bedienstete heute schon an der Grenze der höchst zulässigen Einschränkung ohne Gefährdung seiner Gesundheit angelangt ist.

Die heutige Versammlung verlangt, daß die Vertrauensmänner der Bediensteten als Deputation, mit Rücksicht auf die tatsächlich bestehende Notlage des Gesamtpersonals, seitens der Verwaltung eine Teuerungszulage für alle Bediensteten-Kategorien sowie die ehestige Erfüllung unserer, von den Personal-Kommissionsmitgliedern vorgebrachten wichtigsten Anträge als dringend verlangen.

Die Deputation hat im Laufe der nächsten Woche vorzusprechen und in einer baldigst einzuberufenden Versammlung Bericht zu erstatten.

Diese Versammlung soll dann Beschlüsse über das weitere Verhalten der Bediensteten der k. k. N. B. fassen, welche die heutige Versammlung zu akzeptieren und zu respektieren verpflichtet.

Auch spricht die heutige Versammlung den Personal-Kommissionsmitgliedern ihr vollstes Vertrauen aus und versichert, in jeder Situation hinter ihren erwählten Vertretern zu stehen und ihnen die Mauer zu bilden.

Auf Grund dieser Resolution und des Gesamtbildes wurde in Luffig eine gemeinschaftliche Vertrauensmänner-Konferenz sämtlicher Bediensteten-Kategorien der k. k. N. B. einberufen. Diese am 20. November 1910 tagende Vertrauensmänner-Konferenz beauftragte die beiden Personal-Kommissionsmitglieder Kahl und Richter, beim Vorsitzenden der Personal-Kommission, Herrn Inspektor Dr. Wisgrill, vorzusprechen, um eine Vorprache der ebenfalls in dieser Konferenz bestimmten Deputation beim Herrn Generaldirektor zu ermöglichen. Dieses mündliche Ersuchen wurde am 21. November 1910 von den beiden Obgenannten an den Vorsitzenden der Personal-Kommission gestellt.

Nachdem längere Zeit auf dieses Ersuchen keine offizielle Antwort erfolgte, wurde für den 18. Dezember neuerdings eine Versammlung behufs Bericht über die gegenwärtige Situation bei der k. k. N. B. nach Teplitz einberufen. In dieser Versammlung wurden die beiden Personal-Kommissionsmitglieder Kahl und Richter neuerdings beauftragt, die deputative Vorprache beim Herrn Generaldirektor mittels Schreiben an den Vorsitzenden der Personal-Kommission zu urgieren.

Ein diesbezügliches Schreiben wurde auch von den hierzu Bestimmten an den Herrn Vorsitzenden der Personal-Kommission am 7. Jänner 1911 abgesendet. Auf dieses erhielten dieselben folgende Antwort:

Personal-Kommission der Bediensteten der k. k. N. B.

In das Personal-Kommissionsmitglied  
Herrn Lokomotivführer Josef Kahl  
in Luffig.  
Zum Ersuchen vom 7. Jänner 1911.

Bereits anfangs Dezember 1910 hatte ich Gelegenheit, den Kommissionsmitgliedern Herren Stationsmeisteranwärter Richter und Kondukteur Fiech mitzuteilen, daß mit Rücksicht darauf, daß in der Nummer 24 des „Deutschen Eisenbahners“ vom 1. Dezember 1910 der Bericht über die mündliche Vorprache der Personal-Kommission beim Herrn Generaldirektor am 28. Oktober 1910 größtenteils den Tatsachen widerspricht, der Herr Generaldirektor nicht in der Lage ist, die Personal-Kommission, beziehungsweise einzelne Mitglieder derselben neuerlich zu empfangen. Hierbei habe ich Herrn Richter ersucht, das Kommissionsmitglied Herrn Kahl hiervon zu verständigen. In Anbetracht der Vorkommnisse bei der in Teplitz am 18. Dezember 1910 abgehaltenen Versammlung und mit Rücksicht auf den Inhalt des Wahlauftrages anlässlich der Wahl in den Verwaltungsausschuß des Provisionsfonds, ist die gewünschte mündliche Vorprache beim Herrn Generaldirektor ausgeschlossen.

Teplitz, den 17. Jänner 1911.  
Der Vorsitzende:  
Dr. Wisgrill m. p.

Dieses Antwortschreiben wurde einer am 31. Jänner 1911 einberufenen gemeinschaftlichen Personal-Kommissionsmitglieder- und Vertrauensmänner-Konferenz vorgelegt. Diese faßte den einhelligen Beschluß, den ganzen Werdegang zu verlautbaren. Bestimmend für diesen Beschluß war der Umstand,

das es den Personalkommissionsmitgliedern derzeit unmöglich ist, in allen in Betracht kommenden Stationen Versammlungen abzuhalten.

Die Personalkommissionsmitglieder der Sektionen II, III und IV stellen nun an die Gesamtdienststellen der A. L. C. das Ersuchen, diesen Bericht vorläufig zur Kenntnis zu nehmen mit der gleichzeitigen Versicherung, daß dieselben auch weiterhin unentwegt für die Gesamtinteressen der Bediensteten einzutreten gewillt sind.

Für die Personalkommissionsmitglieder der Sektionen II, III und IV:

Die Personalkommissionsmitglieder  
Josef Kahl, Eduard Richter.

**Die Kanzleidiener der Einnahmekontrolle der k. k. privilegierten Südbahn.** Es wird so mancher Beamter oder Unterbeamter darüber staunen, wenn er hört, daß ein Kanzleidiener ohne Mittelschule und irgendwelche Prüfung zu so schwierigen Arbeiten herangezogen wird, wie dies in der Einnahmekontrolle der Südbahn im Bureau für in- und ausländischen Verkehr geschieht. Zur Verrichtung seines Dienstes darf er nicht nur die ganze Lage der Südbahn und sämtliche Stationen, 488 an der Zahl, kennen. Er muß sämtliche k. k. Staatsbahnlinien und deren Stationen, alle ungarischen Bahnen samt Nebenlinien, alle Uebergänge von der Südbahn auf die k. k. Staatsbahnlinien kennen und zu unterscheiden vermögen, was Zivil- und Militärrechnungen und Karten, was Einnahme- und Frachtrechnungen und Karten, was Verbands- und Anschlußrechnungen und Karten, was Grenzverkehrs- und was Auslandsrechnungen und Karten sind. Er hat das Rechnungsmaterial zu rangieren, und zwar nach Staatsbahndirektionen, die Aufgabe der Südbahn alphabetisch und deren Abgabe geographisch. Die Karten und Rechnungen sind so zusammenzustellen, daß eine jede Karte, die der Herr Beamte dann in die Hand nimmt, gleichläufig mit der Eintragung in der Rechnung, so daß der Herr Beamte nur einen Strich oder ein Mangelzeichen zu machen hat. Das sind nur die Hauptarbeiten, ins Detail läßt sich die Arbeit nicht beschreiben. Es ist genug, wenn die Kanzleidiener den ganzen Tag und das ganze Jahr bald über den Verkehr, bald über jene Karte, dann über diese Rechnung mit Antworten und Auskünften den Herren Beamten bereitstellen müssen. Dafür gibt es weder Charge noch eine andere Entlohnung, als wie den gewöhnlich kleinen Gehalt. Dabei darf man des Wesens und des Abtaubens nicht vergessen, die man uns nicht wegnimmt mag. Im Gegenteil. Es heißt: Im Dienst bist du Beamter, Unterbeamter, nach 2 Uhr nachmittags bist du Kanzleidiener und du hast dann drei bis vier Zimmer auszuweichen. Die Kanzleidiener kämpfen schon jahrelang gegen diese Behandlung. Sie waren bittlich beim Personalschef. Der versprach und versprach sie und machte nichts. Zum Schluß sagte der Herr Chef: „Ja, da müßt ihr an den Gebäudeinspektor herantreten.“ Dieser wiederum sagte: „Ja, ich gebe euch so viele Weiber als ihr braucht, aber die Kontrolle muß sie verlangen.“ Es hat aber ein Kabe dem anderen das Auge nicht aus, und daher bitten wir jetzt öffentlich den Herrn Generaldirektor, uns in unserem Ansehen zu schätzen und einige Weiber zum Reinigen der Bureaus zu geben. Ein jeder Mann ist zu einer derartigen Reinigungsarbeit nicht geeignet und sie kann von einem Bediensteten, von dem man qualifizierte Arbeit fordert, auch nicht verlangt werden.

**Von der Bahnerhaltung in der Staatsbahndirektion Villach.** Die k. k. Staatsbahndirektion Villach hat unter Zahl 128/III vom 23. Jänner 1911 einen Erlaß an alle k. k. Bahnerhaltungssektionen hinausgegeben, der in Wächterkreisen eine hochgradige Erregung, ja, eine Empörung hervorgerufen hat. Es heißt in diesem Erlaß: jedem Streckenwächter sind mindestens 400 Meter Strecke zur Schneebeseitigung anzuweisen. Bei geringer Zugsdichte und bei kurzen Wächterstrecken kann dieses Ausmaß eine Erhöhung erfahren. Zum Schluß heißt es, daß die k. k. Bahnerhaltungssektionen mit aller gebotenen Strenge auf diese Schneebeseitigung hinwirken. Jedes ungerechtfertigte Verhältnismäßig wird unmissverständlich mit Geldstrafen geahndet.

Wir wollen die heutigen Aufgaben der Wächter hier kurz skizzieren und untersuchen, ob diese neue Befestigungsprobe zur Sicherheit des Zugverkehrs beiträgt. Der Wächter hat einen 16- bis 18tägigen Dienst mit einer darauffolgenden 12tägigen Ruhezeit. Schon dieser, bei keiner Kategorie vorzukommende Turnus, ist ein Akt der Willkür. Es gibt Tiergeschubvereine, und wehe dem Pferdebesitzer, der sein Pferd Tag und Nacht ausschinden würde. Der Wächter, der geistig und physisch angezerrt ist und der eine große Verantwortung zu tragen hat, ist fast ausnahmslos vogelfrei. Mit der Peitsche „Dunger“ wird dieser arme Teufel in das Joch hineingepöckelt. Dem Wächter obliegt in seiner freien Dienstzeit (er darf auch in der freien Zeit ohne Bewilligung seines Vorgesetzten seinen Posten nicht verlassen) die Ueberwachung der zugelassenen Bahnstrecke, der Begüterungen sowie des Zugverkehrs im allgemeinen und mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit. Das Geleise muß zweimal wöchentlich gemessen, die Riegel müssen angezogen, gebrochene Rastchen ausgetauscht werden. Bei den Kuppelungsstellen müssen die Schraubenmutter stets fest angezogen sein. Die Signalisierungseinrichtungen, Telegraphen, Telephone und Signalleitungen müssen überwacht werden. Bei Schneefällen kommen dann die weiteren Vorschriften mit den Strafen im Hintergrund, als da sind: Die Brüden- und Begüterungen sind von Schnee zu reinigen, so auch die Zugstrahlen, die Häuser der Wächterhäuser und Signalhütten, die Hektometersteine, die Reserverestien und die Schwellen. Jeder Wächter hat eine sieben bis acht Meter lange Stange, zu deren Handhabung die ganze Kraft angewandt ist, und muß damit seine ganze Strecke abgehen, um den Schnee und Reif von den Telegraphen- und Telephondrähten zu beseitigen. Wir wollen unseren Standpunkt offen erklären, und zwar, daß man entweder Bahnwächter mit dem verantwortungsvollen Dienst betrauen soll oder Schneeschaufer ohne Verantwortung aufnehmen soll.

### Korrespondenzen.

**Dornbirn.** (Wohnungsnot.) Wie überall, so haben auch hier die Eisenbahner unter der Wohnungsnot zu leiden und sind auf Gnade und Ungnade den hiesigen Hausherren ausgeliefert. Am 1. Februar wurden fünf Bedienstete gekündigt, weil sie bei der Volkszählung als Umgangssprache die tschechische angegeben hatten, und jenen, welche schon vor Monaten die mündliche Kündigung hatten, wurde die freudige Nachricht vom Hausherrn gebracht, daß sie vom 1. Februar 4 bis 5 Kr. mehr zahlen müssen. Daß sich aber Eisenbahner, die Hausherrn sind, dazu hergeben werden, ihre Kollegen so zu drangsalieren, hätte doch niemand geglaubt. Herr Braun, Oberverwalter, und Herr Riedel, Kontrollwächter, besitzen je ein einstöckiges Haus, in welchem sich lauter Eisenbahner in Miete befinden. Diese zwei faulernen Herren haben sich dazu hergegeben und haben ihre Parteien um 2 bis 5 Kr. gesteigert und gerichtlich gekündigt. Die k. k. Staatsbahndirektion Prag sollte endlich einmal ein radikales Wort sprechen und den hiesigen Bediensteten, wenigstens was die Wohnung anbelangt, ein menschenwürdiges Dasein verschaffen, denn unter solchen Umständen kann und wird es nicht gehen, weil die Bediensteten ihren verantwortungsvollen Dienst nicht in Ruhe versehen können.

**Wien II.** (Geizhau.) Mit Fug und Recht behauptet das Lokomotivpersonal, daß das Heizhaus Wien II eine wahre Leidensstation desselben sei, und zwar aus dem Grunde, als die Turnusse (besonders die Gruppen 106 bis 206) derart erstickt sind, daß von einem Ausruhen keine Rede sein kann. Der Turnus ist, um die Sache mit einem Wort zu bezeichnen, geradezu unmenschlich. Der Heizer muß 2 Stunden vor der Abfahrt erscheinen und nach Ankunft mindestens 3 Stunden ausruhen. Bei schlechtem Wetter dauert letzteres bis 5 Stunden. Wo bleibt da die vorgeschriebene Ruhezeit (10 Stunden?) Zwischen Zug 2, der um 6 Uhr 50 Minuten früh ankommt, und Zug 211, der um 8 Uhr 30 Minuten abends wegfährt, ist nur die Ruhezeit von 11 Uhr vormittags bis 7 Uhr abends, also nur 8 Stunden Ruhezeit in Wien. Die Tour 317 und 302 Hg. beträgt weit über 14 Stunden und 19, 117 bis Budweis und zurück 20 und 6 Stunden. Derartige Touren sollen gar nicht in das Reich der Möglichkeit gehören. Wo sind bei diesen Touren die vorgeschriebenen Ruhezeiten? Es darf dabei nicht mit der Fahrordnung allein gerechnet werden, denn die Maschine rülpst sich nicht von selbst aus. Die Ruhezeit beginnt erst dann, wenn man die Maschine verlassen darf. Es heißt in der Vorschrift: Dem Dienstantritt in der Domizilstation muß eine zehntägige Ruhezeit vorausgehen. Wir sind zwar keine Mathematiker, aber das eine können wir konstatieren, daß diese Vorschrift auf unsere Turnusse nicht paßt. Die Heizhausleitung stellt sich bei der Turnuserstellung auf einen reaktionären Standpunkt. Nämlich auf den, daß das Lokomotivpersonal knechtisch zu gehorchen hat, sonst könnte es nicht kommen, daß ein Heizer einfach zum Turnusmachen kommandiert wird. In ganz Oesterreich werden die Turnusvertrauensmänner gewählt, nur im Heizhaus Wien II nicht. In puncto Behandlung ließen sich ganze Bände schreiben. Nur zu, es ist die beste Aufklärungsarbeit für die Zuhörer, und das durch das nur die Organisation groß und stark gemacht wird. Ein altes Sprichwort sagt: Wer Wind sät, wird Sturm ernten. Das k. k. Eisenbahnministerium will immer ein zufriedenes Personal, nun ja, wir werden zufrieden sein, aber dieses Ausbeutungssystem muß verschwinden, weg muß die inhumane Behandlung und heraus muß endlich auch ein freier Tag im Monat analog anderen Gruppen. Wir wollen Menschen sein. Wir wollen Menschen sein, die wenigstens einmal im Monat so viel frei sind, daß sie sich mit Weib und Kinder befassen können. Es kommt vor, daß man seine schulpflichtigen Kinder eine ganze Woche nicht sieht. Wollte man alles niederschreiben, brauchte man eine Tageszeitung, denn wir stecken zu tief im Sumpf. Die jüngste Qualifikation spottet jeder Beschreibung. Führer, welche jahrelang jeden Dienst versehen, werden schlecht qualifiziert, trotzdem sie auch straflos sind. Da rufen wir den unorganisierten Kollegen zu, nicht die Faust im Sack zu ballen, sondern heraus mit ihr, hinein in die Organisation, es muß und wird dann besser werden!

**Laas an der Thaya.** Bahnarzt Dr. Pöhlmann.) Schon zu wiederholtenmalen waren wir gezwungen, uns mit diesem Bahnarzt zu beschäftigen. Die Bediensteten werden, trotzdem sie rechtzeitig in der Ordinationsstunde erscheinen, ohne behandelt oder untersucht zu werden, wieder weggeschickt und sind gezwungen, sich einen Privatarzt auf eigene Kosten zu nehmen. Hier einige Fälle:

Der Oberbauarbeiter Wurmbauer wurde krank und konnte das Bett nicht verlassen. Der Vater desselben ersuchte den Bahnarzt zu wiederholtenmalen, er solle seinen Sohn besuchen, er liege in Erfindungsgefahr. Der Bahnarzt kam jedoch nicht. Der Vater ging zum Bahneinspektor, zum Streckenvorstand, um den Bahnarzt zum Besuch seines kranken Sohnes zu bewegen; alles umsonst. Der Vater war gezwungen, einen Privatarzt zu nehmen, es war leider zu spät. Im seinem Sohn zu helfen, opferte der Vater an den Privatarzt und für Medikamente 85 Kr. Endlich kam der Bahnarzt, aber zu spät: Wurmbauer hatte ausgeleitet.

Die Frau des Partieführers Leonhard Wurmbauer hatte sich in den linken Daumen geschnitten. Sie fürchtete aber das menschenfreundliche Entgegenkommen des Bahnarztes Dr. Pöhlmann und ging erst nach einigen Tagen, als sie es vor Schmerzen nicht mehr aushalten konnte, zum Bahnarzt. Pöhlmann sagte: „Er habe für Eisenbahner keine Zeit.“ Die Frau, welche auf bahnrätliche Behandlung Anspruch hatte, mußte sich zu einem Privatarzt begeben, welcher ihr bedeutete, daß es höchste Zeit sei, sonst hätte sie Blutvergiftung bekommen.

Der verunglückte Verschieber Schödt mußte mit seinem verunstalteten Fuß von Höflein nach Laas in die Ordination gehen, um die Unterschrift des Bahnarztes in der Lohnliste einzuholen, damit er seine Heilversfahrensrente ausbezahlt bekomme. Zwei- bis dreimal mußte er mit seinem krüppelhaften Fuß den langen Weg machen, um endlich die Unterschrift des Bahnarztes zu bekommen. Jetzt verweigert der menschenfreundliche Herr die Unterschrift überhaupt und der zum Krüppel Geräderte kann, wenn er will, Luft schnappen.

Die Bediensteten des Bahnhofs des Dr. Pöhlmann ohne Unterschied stellen an die k. k. Direktion das Ersuchen, eingzugreifen und sie von diesem unfreundlichen Herrn zu befreien.

**Marienburg.** Ein recht netter, liebenswürdiger Herr ist Herr Bahnarzt Steiner in Josefshütte. Derselbe wurde am 31. Jänner l. J. zu einem schwerkranken Kinde eines Oberbauarbeiters nach Plan gerufen. Es braucht wohl nicht gesagt zu werden, daß es ihm mit dem Besuche keine Eile hatte, weil es sich bloß um ein Kind und noch dazu um das Kind eines Oberbauarbeiters handelte. Dieser seine Herr ging in seinem Pflichteifer aber so weit, daß er sich bei diesem Besuche nicht einmal Zeit zum Grüßen und zum Türzumachen nahm und daß er schon in offener Tür in der bekannt liebenswürdigen Weise schrie: „Wo ist das kranke Kind?“ Da gerade eine Verwandte anwesend war, die das Kind auf den Armen herumtrug, geriet derselbe erst recht aus dem Häuschen. Ohne das Kind eines Blickes zu würdigen, machte er fehr und schrie, schon im Gehen: „Dem Kind fehlt überhaupt nichts. Ich werde Sie mit 10 Kr. bestrafen.“ Wir sind gewiß an so manches gewöhnt, aber seit wann Herrn Steiner als Bahnarzt auch das Recht zusteht, anstatt die Krankenkassenmitglieder zu behandeln, dieselben zu strafen; ist uns neu. Es dürfte auch hier bloß der Wunsch der Vater dieses Gedankens gewesen sein. Es wäre halt das einfachste und billigste Mittel, sich die Krankenkassenmitglieder gänzlich vom Leibe zu halten.

Wir müssen diesem Herrn daher in Erinnerung bringen, daß er ein von der Krankenkasse bestelltes und aus dessen Mitteln bezahltes Organ ist und daß derselbe für das angelegte Pauschale nebst den anderwärtigen Benefizien als Gegenleistung die Behandlung der Mitglieder sowie deren Angehörigen übernommen hat und daß auch den Oberbauarbeitern von dem sauer verdienten Lohn die Beiträge abgezogen werden. Falls Herr Bahnarzt Steiner wünscht, daß wir uns nicht bald wiedersehen, so möge er sein Verhalten darnach einrichten, da wir uns auf die Dauer eine solche Behandlung nicht gefallen lassen werden.

**Gzerowitz.** (Aufgabsmagazin.) Magazinsmeister Philipczuk ist ein eifriger Christlichsozialer und da wäre es seine christlichsoziale Pflicht und Scharpflicht, seinen Mitbediensteten mit Rat beizustehen und ihnen mit Wohlwollen entgegenzukommen. Das tut er aber nicht, was wir an einem Beispiel beweisen wollen. Die Eisenbahner, die verdammt sind, immer, bei Tag und bei Nacht, ob schön, ob Regen, bei Frost und Hitze im Dienste zu fronden, haben die Berechtigung auf einen freien Tag im Monat, der ihnen vom Ministerium, auf

das Drängen unserer Organisation, bewilligt wurde. Was kümmert das einen Philipczuk? Was scheren ihn seine Mitbediensteten? Einen freien Sonntag gibt es nicht und damit basta... Herr Magazinsmeister Philipczuk scheint ein sehr launenhafter Mensch zu sein, wir raten Ihnen aber, den Bogen nicht allzu straff zu spannen. Haben ihn vielleicht die zehn Kräfte Wein den Schädel derart verwirrt, daß er sich seiner Taten nicht bewußt ist? Wir wollen dies diesmal wenigstens so glauben.

Herr Philipczuk, bessern Sie sich, aber ansonsten wir gezwungen wären, uns öfters mit Ihnen zu unterhalten. Und ihr, Eisenbahner, sehet um euch und erkennet euren Feind und Freund, und tretet wie ein Mann in die sozialdemokratische Organisation.

Sed einig, denn Einigkeit macht stark, und Stärke haben wir jetzt am meisten Not in der Zeit der größten Lebensmittelteuerung und des schamlosen Wohnungsdruckes. Werdet auch einmal Hasenbewußt und tretet als Kämpfer in den Reihen des Proletariats für Freiheit und Recht ein. Lebet nicht gleichgültig in den Tag hinein, denn die Zukunft kann dies bitter rächen. Denket einmal ruhig nach, denket an eure Familie, wie sie darben muß. Wenn ihr am ersten die paar Kronen Lohn bekommt, wißt ihr nicht, wohin ihr sie früher geben sollt, dem Greisler, dem Hausherrn, Steuern bezahlen, was bleibt euch übrig? Nichts als das nackte Leben, und ihr wollt zufrieden sein? Bejammert euch eines Besseren, ihr habt die Wahl!

**Znaim.** (Bahnbetriebsamtsvorstand Doubrava.) Als vor einigen Jahren verlobt wurde, daß dieser Doubrava nach Znaim als Vorstand kommt, freute sich das Znaimer Personal, da Herr Doubrava der Aufzug ausging, ein strenger, aber gerechter Mann zu sein. Disziplin muß ein Vorstand, der so viel Personal unter sich hat als in Znaim, unbedingt erhalten, das sieht das hiesige Personal selbst ein. Aber trotzdem hat man sich in diesem Herrn sehr getäuscht. Streng ist er wohl, von einer Gerechtigkeit und einem Menschlichkeitsgefühl ist aber bei ihm nichts zu finden. Seine erste Einführung, die er traf, war, daß jede Kleinigkeit durch seine Hand gehen muß, obwohl er einen Vorstandstellvertreter und einige ältere erprobte Verkehrsbeamte hat. Die alle wurden aber beiseite geschoben, er muß von allem selbst wissen und läßt sich sogar jedes Weibergeklatsch zutrauen. Nun hätte niemand etwas dagegen, wenn jede, noch so kleine Personalangelegenheit vor den Vorstand kommen muß, aber eines müssen wir dabei verurteilen. Der Herr Vorstand hat eingeführt, daß man bei ihm nur im Laufe des Vormittags vorprechen darf und dies darf nur in sehr beschränkter Maße getan werden. Hat einer vom Personal beim Herrn Vorstand etwas zu tun, so geht gewiß der ganze Vormittag darauf und da muß man noch vom Glück sprechen, wenn man den Herrn Vorstand erwischt und wenn dieser dann einen halbwegs guten dienstlichen Ton anschlägt. Hat einer das Maß überschritten, daß der Herr nicht gut geknallt ist oder daß schon einige vorher beim Herrn Vorstand waren, so ist das erste, was man hört: Sie sind schon wieder der so und so, da kann man dann alles haben, nur keine Höflichkeit, und es muß der Bedienstete, den dies trifft, noch vom Glück reden, wenn er nicht zur Tür unangeführt hinauskomplimentiert wird. Kurz gesagt: Jeder, der etwas beim Herrn Vorstand zu tun hat, fürchtet dies, und empfindet es schon wie eine Strafe, denn der Mann hat kein Herz im Leibe. Er ist auch gegen die ganze Welt abgestumpft, was er offen zur Schau trägt. Bei so einem Personalstand wie in Znaim, ist es doch nicht ausgemacht, daß etwas vorkommt, was dringend der Erledigung bedarf. Speziell beim Zugpersonal kommt es häufig vor, daß einer etwas Wichtiges beim Herrn Vorstand zu tun hätte, und er oft die ganze Woche an einem Vormittag nicht dazu kommt, und wehe dem, der sich untersehen würde, ihn nachmittags zu belästigen, der könnte schon aufkommen, an dem würde sich der Herr Vorstand gründlich sein Mütchen kühlen. Seine Gerechtigkeit und seine Freundlichkeit zum Personal bewies er auch bei der letzten Qualifikation des Personals. Obwohl das Znaimer Personal einen gewiß strengen und aufreibenden Dienst hat, ob es sich um Zugbegleiter, Verschieber oder Magazinsarbeiter handelt, und obwohl auch alle ihren Verpflichtungen streng nachkamen, wurden, mit sehr kleinen Ausnahmen, alle, gegenüber anderen Stationen, in der Note Fünf als Kaufleute hingestellt. Ein harter Beweis, daß der Herr Vorstand sein Personal nicht kennt und alle über einen Leisten schlug. Dabei fügte er einem hohen Prozentsatz, speziell dem Zugpersonal, großen Schaden zu. Den zweiten Beweis seines Wohlwollens gegenüber dem Personal erbrachte er, als für Znaim ein Schulbeamter ausgestellt wurde. Da kam der Herr Vorstand sofort mit dem Auftrag, daß sämtliches Personal monatlich dreimal in die Schule zu gehen hat, und zwar das Zugpersonal von 11 bis 12 Uhr vormittags, wodurch der ganze Vormittag vergeben wird. Ob es auch dem Personal möglich ist, dieser Verpflichtung nachzukommen, ob dies die dienstlichen Verhältnisse erlauben, wurde nicht gefragt und darauf, daß die meisten Bediensteten auch Verpflichtungen gegenüber ihren Familien haben, wurde kein Rücksicht genommen. Der Herr Vorstand glaubt wohl, daß, wenn er selbst keine derartigen Bedürfnisse hat, sie auch sonst niemand haben darf. Oder glaubt man vielleicht, dem Personal dadurch die Zeit ganz zu nehmen, damit es nicht zusammenkommen kann, um seine Verhältnisse zu besprechen. Die Sache ist ein Stück Brutalität. Obwohl beinahe in keiner Station eine derartige Einrichtung besteht und obwohl auch bei sämtlichen k. k. Staatsbahnhaltungen eine derartige Bestimmung nicht eingeführt ist, hat der Herr Vorstand auch gleich den ersten Monat dieser Einführung seinen Strafgelüsten gefrönt, und sämtliche Bedienstete, welche nur einmal in der Schule waren, mit 60 H. bestrafte und jenen, welche nur zweimal anwesend waren, einen strengen Verweis erteilt, mit der Androhung von Geldstrafen für das nächste Mal. Herr Vorstand! Früher war dies alles nicht und das Personal hat doch seinen Dienst gut gemacht, die angeführten Akte beweisen nur Ihre Personalfeindschaft. Also, Herr Vorstand, nur so fort, damit noch der letzte Rest Vertrauen in Franken geht!

**Troppan.** (Eisenbahnerlos.) Donnerstag den 2. Februar wurde der Nordbahnbodensignalmacher Machold von dem um 12 Uhr 28 Minuten von Vennisch in Troppan einsehrenden Vennischer Zug erfasst und sechs Schritte weit fortgeschleppt. Der Verunglückte erlitt schwere Verletzungen und mußte von der Rettungsabteilung in das Spital überführt werden. Der Unfall soll sich nach Aussage des Maschinführers und Heizers folgendermaßen zugetragen haben: Der Maschinführer bemerkte den längs des Geleises gehenden Machold, gab das Warnungssignal, und als er bemerkte, daß das Signal von Machold nicht beachtet wurde, Konradampf, um den Zug zum Stehen zu bringen. Im letzten Moment sprang aber Machold über das Geleise, rutschte aus und wurde von der Maschine erfasst und mitgeschleppt. Machold soll seinen schweren Verletzungen im Spital bereits erlegen sein.

**Leipniz.** (Ein Opfer seines Berufs.) Am 17. Jänner, 2 Uhr nachmittags, wurde auf der Strecke Drahotusch-Mährisch-Weißkirchen der Streckenbegehler Genosse Anton Rozohl bei der Untersuchung und bei Arbeiten auf der Strecke von einem Lastzug erfasst und auf der Stelle getötet. Das Leichenbegängnis fand unter großer Beteiligung der Eisenbahnbefestigten und der anderen Bevölkerung statt. Um die große Beteiligung der Eisenbahnbefestigten machte sich Herr Bahnmeister Georg Lang verdient, der dafür sorgte, daß alle Wächter auf dieser Strecke frei bekamen, um ihren Genossen das letzte Geleit geben zu können. Trotz des schö-

ten Wetters nahmen am Leichenbegängnis auch der Herr Ingenieur Kopywa und die Herren Bahnmeister Lang und Schulz teil. Wir danken allen, die unserem Genossen die letzte Ehre erwiesen. Der Verstorbene war 36 Jahre alt und hinterließ eine Witwe und ein unbeforgtes Kind. Ehre seinem Angehörigen!

**Lambach in Oberösterreich.** In der Station Lambach kreibt ein Ladscheinreiber sein Unwesen, der auf den Namen Göbl hört. Genannter Göbl wurde von Attnang-Puchheim hierher versetzt und versucht hier, durch seine Quertreibern das Personal beim Vorstand zu vernadern. Erst schimpft er selbst recht über die Vorgesetzten, und sagt dann ein anderer Bediensteter auch etwas, so ist Göbl gleich beim Vorstand, um ihm alles sofort zu hinterbringen, nur das nicht, was er selbst sagte. Echt jesuitisch! Der Herr Vorstand von Lambach ist aber auch für Denunzierereien sehr zugänglich. Statt Schuft und Denunzianten einen Fußtritt zu geben, daß sie bei der Tür hinausfliegen, wie es ein vernünftiger Vorgesetzter macht, werden diese Leute geradezu geächtet. Hier in Lambach ist gewöhnlich nur die Dummheit maßgebend. Je dümmter der Herr und je mehr er dann noch zuträgt, desto leichter kommt er vorwärts. Für diesmal genug. Sollte sich diese Denunziererei und Günstlingswirtschaft nicht aufhören, werden wir mit anderen Sachen vor die Dienstlichkeit treten.

**Eichberg (Niederösterreich).** Anlässlich der Versetzung des Bahnmeisters Herrn Ludwig Pinter von Eichberg nach Brlegg in Tirol rufen die Wächter und Oberbauarbeiter denselben ein herzlich lebhaft nach. Herr Pinter war uns jederzeit ein gerechter und unparteiischer Vorgesetzter. Wir gratulieren den dortigen Kollegen zu ihrem neuen Bahnmeister und wünschen Herrn Pinter, daß es ihm an seinem Dienstort recht gut gehen möge.

**Stejregg (Von der Bahnerhaltung.)** Wiederholt ist hier schon die Frage aufgetreten, wer eigentlich im Bahnmeisterbezirk Stejregg der Verantwortliche ist, der Bahnmeister oder der Bahnrichter? Ordnet der Bahnmeister etwas an, so macht es gewiß der Bahnrichter. Um es aber anders, so geschah es auch gelegentlich einer Brückenholzauswechslung. Der Bahnmeister ordnete an, es sollen zwei Stück in einer Pause genommen werden, worauf der Bahnrichter sofort anordnete, daß sechs Stück genommen werden müssen. Wir glauben aber doch, daß der Bahnmeister für die Arbeitsverteilung maßgebend sein soll. Uebrigens spricht der Bahnrichter immer von seiner Provisionierung. Die Arbeiter wären wirklich froh, wenn dieselbe bald stattfinden würde. Um entsprechende Abhilfe ersuchen die Oberbauarbeiter des Bahnmeisterbezirks Stejregg.

**Proßnitz.** In der Nummer 4 des „Eisenbahner“ erging eine Warnung vor dem Weichwächter bratr Měoch, und nun muß auch seine Ehrlichkeit besprochen werden. Am 19. Jänner lastete bratr Měoch von dem Firmainhaber Lassa den Betrag von 2 Kr. ein. Dieser Betrag ist eine Entschädigung für die Mehrleistung der Magazinsarbeiter, welche dem Herrn Lassa bei Entladung der für ihn bestimmten Waggons Mehl, dieses nach der Qualität sortieren. Für diese Gefälligkeit zahlt der genannte Firmainhaber den Magazinsarbeitern 40 H. per Waggons. Am 19. Jänner waren fünf Waggons Mehl auszuladen, und wurden auch wieder fortiziert. Dafür sollten nun die Arbeiter 2 Kr. erhalten. Bratr Měoch steckte das Geld aber ruhig ein und erwähnte niemand davon. Tags darauf hatte Herr Lassa im Magazin zu tun und äußerte sich zu einem Magazinsarbeiter, er habe die 2 Kr. dem Weichwächter Měoch zur Verteilung übergeben. Měoch behauptete aber, nur 50 H. erhalten zu haben und die gebe er niemand. Nun wurde Herr Lassa darüber nochmals gefragt, und er bestätigte abermals, dem Měoch 2 Kr. übergeben zu haben. Was sagt nun die Direktion dazu? Ist sie gewillt, einzuschreiten, um Měoch das Handwerk zu legen oder macht man die Augen weiter zu?

**Wiese.** In der Nummer 4 vom 1. Februar erschien eine Notiz über Wahlmode, in welcher gegen Herrn Bahnmeister Blümel wegen Verleihen von Reichsbundbesetzeln der Vorwurf erhoben wird. Nach genauen Erhebungen und persönlicher Rücksprache stellen wir richtig: Bahnmeister Blümel erhielt erst am 25. Jänner, also am letzten Tag, die Stimmgeldern zugesandt, worauf er sofort einen Arbeiter mit den erhaltenen Stimmgeldern, und mit gleichzeitig in Verleihenbüro erhaltenen Klebezetteln, ohne letztere erst zu befehlen, zu den Wählern auf die Strecke sendete. Wir nehmen keinen Anstand zu konstatieren, daß dem Herrn Bahnmeister Unrecht zugesagt wurde, ferner konstatieren wir, daß Herr Blümel für keinerlei Vereinstandkandidaten agitiert hat. Mit Freuden stellen wir fest, daß Herr Bahnmeister Blümel nichts feindsüchtiger wünscht, als das gute Einvernehmen zwischen ihm und seinen Arbeitern herzustellen. Denn nach seiner Ansicht ist es für beide Teile besser, wenn sich ein Vorgesetzter auf seine Arbeiter und diese auf ihren Vorgesetzten verlassen können.

**Nudig.** (Erwiderung auf den „Deutschen Eisenbahner“ vom 1. Jänner l. J.) Den Reichsbundlern liegt unsere vorjährige Versammlung in Kaschitz, bei der sie so manches hören mußten, was ihnen nicht in den Kram paßte, arg im Magen. Im „Deutschen Eisenbahner“ konzentriert sich die ganze Wut auf unser jetziges Mitglied Schramm, dessen Angelegenheit bei der Versammlung in verdrängter Weise vorgebracht worden sei, wie der „Deutsche Eisenbahner“ behauptete, wobei Schramm, der anwesend war, jede Wichtigkeit unterließ. Nun sieht die Sache aber so, daß auch die anwesenden Funktionäre und sonstigen Mitglieder des Reichsbundes nichts zur Aufklärung des „bekannten Falles“, wie ihn der „Deutsche Eisenbahner“ nennt, vorzubringen wußten. Ferner vermag selbst der „Deutsche Eisenbahner“ nicht wegzuleugnen, daß dem Schramm eigentlich nicht geholfen wurde. Er wurde zwar in seiner Sache freigesprochen, verlor aber den Substitutionsposten. Zu was also der aufgeregte Ton im „Deutschen Eisenbahner“? Jedenfalls um seine Verlegenheit zu verdecken.

**Seltweg.** Unsere Genossen werden aufmerksam gemacht, vor jenen Leuten auf der Hut zu sein, die sich die Aufgabe gestellt zu haben scheinen, Äußerungen anderer zu erhörchen, um sie verstellte weiterzutragen. Es ist geboten, im Wiederholungsfall derartige Leute energisch zu bekämpfen und auch jene Personen zu charakterisieren, die Abnehmer derartiger Zuträger sind.

**Eisener.** Das Benehmen unseres Ausschusses aufsehers Johann Wolblechner zwingt uns, einiges über seinen der Dienstlichkeit zur Kenntnis zu bringen. Obiger Herr behandelt seine Kollegen Verschieber wie Schuljungen, er kann sie keines freundlichen Blickes würdigen, geschweige denn seine Anordnungen in einem ordnungsmäßigen Ton erteilen, wie es sich jedem anständigen Menschen gegenüber geziemt, sondern seziert und denunziert dieselben, wo er nur kann. Wahrscheinlich, um sich beim Herrn Vorstand tüchtig einzuschmeicheln. Auch den Weichwächtern gegenüber schlägt er einen Ton an, welcher einem Kavalleriewachmeister alle Ehre machen würde. Es scheint, daß ihm der § 22 der Dienstpragmatik und Artikel 5 der Vorschriften über Verschubdienst ganz unbekannt sind. Sollte dies der Fall sein, so wolle sich der Herr vorerwähnte Instruktionen ein paar mal gut durchlesen und dann seine Befehle und sein Benehmen darnach richten, denn die betroffenen Bediensteten sind nicht gewillt, sich weiter Grobheiten gefallen zu lassen. Sollten diese Zeilen zur Besserung nicht beitragen, so werden wir noch mehr über diesen Herrn hören lassen.

**Linz. (Von den Professionistenverein.)** In Linz, also am Zentralort desselben, hielt der Professionistenverein am Samstag den 4. Februar im Gasthause „zum Flugrad“ eine öffentliche Vereinsversammlung ab, von der wir ausnahmsweise Notiz nehmen, um zu zeigen, in welchem Maße dieser Verein bewegt, der sich angeblich zur Aufgabe gestellt hat, den Professionistenstand auf der L. L. Staatsbahn aus seiner misslichen Lage zu erretten. Die Versammlung war von 34 Personen besucht, mindestens die Hälfte davon dürfte dem Verein nicht angehören, es sind dies einige Pensionisten und einige alte Arbeiter, die sich wahrscheinlich hoffen, die Ernennung zum Unterbeamten durch den Verein eher zu erwirken. Obzwar auf der Tagesordnung der Punkt „Stellungnahme gegen die Werksführererennung“ stand, erklärte dennoch der Hauptreferent, daß das Wesen der Werksführererennungen sehr gut sei und er wünsche nur eine Erweiterung derselben auch auf die anderen Professionisten. Er erwähnte zwar, daß hierdurch ein Antreibersystem geschaffen würde, bedauerte aber in einem Atem, daß die Arbeiter gegen das Prämienystem waren, als die Bahnverwaltung dieses für die Werksstättenarbeiter einführen wollte. Ist sich der Arbeiter nicht klar darüber, daß dieses Prämienystem eigentlich auch nur ein Antreibersystem und noch dazu ein Mordsystem an dem eigenen Körper ist? Auf diese Art wünschen die Herren eine Abart des Affordsystems in der Staatsbahnwerkstätte eingeführt zu haben, gegen die die Arbeiter in ganz Europa kämpfen. Wegen der lumpigen 20 bis 30 Kr. Mehrverdienst im Jahre soll sich der Werksstättenarbeiter ausfinden und ausbeuten lassen, seine Gesundheit opfern und sein Leben verkürzen. So will es der Professionistenverein und es ist nur gut, daß diese paar Leute mit den Ideen allein dastehen, denn die Bahnverwaltung wäre sonst schnell bereit, die „Wohltat“ des Prämienystems einzuführen. Weiters beklagte sich der Referent, daß durch die Abschaffung der Ueberstunden den ärmsten Arbeitern der Verdienst entzogen worden sei. Also nur recht viele Ueberstunden machen, keine Erholung haben, keine Zeit für den Arbeiter gegönnt sein, sich seiner Familie zu widmen, Tag und Nacht soll er auf der Bahn seine Knochen opfern und nur höchstens zum Essen und Schlafen soll ihm ein bißchen Zeit gewährt werden. Weiß sich dieser Herr keinen anderen Ausweg, einen Mehrverdienst zu erzielen, als durch ein Prämienystem oder Ueberstundenmachen? Dann ist es mit seiner Weisheit sehr schlecht bestellt. Der Referent schloß seine Rede mit den pompösen Worten: Unser Bestreben muß es sein, den einst gegangenen Spruch: „Das Handwerk hat einen goldenen Boden“ wieder zur Geltung zu bringen. Der Mann dürfte nicht wissen, daß die Arbeiter wenig Ursache haben, diesen Spruch — der eigentlich von jenen erfunden wurde, für die die Arbeiter schaffen mußten — hochzuhalten. Wenn die Herren „Professionisten“ sich nach jener Zeit zurücksehnen, wo dieser Spruch gegolten hat, dann offenbaren sie damit nur ihre rückwärtliche Gesinnung. — Als zweiter Referent trat der aus der Organisation hinausgeworfene Malhies auf. Dieser wärmte den alten Koss auf, daß das Zentralpersonalkommissionsmitglied Genosse Kurtag sich nicht nach dem Beschlusse einer Vertrauensmännerversammlung gehalten habe, daß er nicht die Interessen der Professionisten vertrete, sondern nur die der Allgemeinheit und des Verkehrspersonals und daß ihm daher die „Professionisten“ nicht das Vertrauen schenken könnten. Dieser beantragte schließlich eine Resolution, in welcher Genosse Kurtag aufgefodert wird, seine Stelle niederzulegen. Für diese Resolution stimmten im ganzen vier Teilnehmer einschließlich des Antragstellers, der sich einen großen Erfolg erhofft hatte. Genosse Kurtag, der an dieser Versammlung teilnahm, gab nun Aufklärung über das Verhältnis der Personalkommissionen und erwähnte, daß es eine ganz irrtümliche Auffassung ist, wenn man meint, daß das Personalkommissionsmitglied irgendeinen Einfluß auf die Bahnverwaltung ausüben kann; es steht ihm bloß das Recht zu, die Wünsche des Personals in Form von Anträgen vorzubringen und zu vertreten. Daß die Werksstättenarbeiter so wenig erreichen, daran sind sie nur selbst schuld, da jede Tischgesellschaft einen Verein gründet; es entsteht hierdurch eine Gehässigkeit und Uneinigkeit unter dem Personal, was selbstverständlich das Eintreten für die Interessen des Personals nur erschwert und es fast unmöglich macht, etwas zu erzielen. Die vielen Standesvereine und Klubs sind ganz wertlos für die Eisenbahner, nur eine große, alle Kategorien der Eisenbahner umfassende Organisation kann etwas erzielen. Genosse Kurtag erwähnte dann noch die vielen im Interesse des Werksstättenpersonals eingebrachten Anträge und sagte, daß es nun Sache der Eisenbahner selbst ist, dieselben durchzuführen. Schließlich erklärte Genosse Kurtag, daß er leider dem Wunsch der vier Herren, welche für die Resolution gestimmt haben, nicht nachkommen könne, so gern er dies tun möchte, weil die Ausübung der Funktion als Zentralauschmittglied nur Verdruß und viel Arbeit mit sich bringt; aber, da er schon die Verpflichtung, für die Interessen der Eisenbahner einzutreten, übernommen habe und das übrige Personal mit seiner Tätigkeit einverstanden ist, so wolle er die Stelle bis zur Beendigung der Funktionsdauer beibehalten. Der Vorlesende Herr Winklmar dankte sodann Genossen Kurtag im Namen der Versammlung für seine sachlichen Ausführungen. Genosse Madlinger verwies darauf, daß durch die technische Entwicklung der Professionist immer entbehrlicher wird, was einige Versammlungsteilnehmer ungenügend fanden, so daß sie diese Neuerung mit Wohlgefallen aufnahmen. Ein Ausschmittglied macht Genossen Kurtag ganz ernstlich aufmerksam, daß er in dieser Versammlung nicht von Arbeitern und Eisenbahnern zu sprechen habe, sondern nur von Professionisten. Herr Krennher (1) stellte den Antrag, der Ausschuss möge die Forderungen des Vereines unter Beiziehung des Genossen Kurtag beraten, damit ein vernünftiger Antrag erzielt werde, weil sonst die Versammlung zu keinem solchen komme und die Teilnehmer unbefriedigt nach Hause gehen müßten. — Hier haben wir das Bild der Vereinstätigkeit eines Vereines, der sich zur Aufgabe gestellt hat, das Interesse eines Teiles des Werksstättenpersonals zu vertreten. Zeigt der Versuch dieser Versammlung, wie es um die angebliche Größe des Professionistenvereines an seiner Zentralstelle aussieht, so gibt die Versammlung selbst Aufschluß über den Geist, der im Professionistenverein herrscht. Obenstehend als der Professionistenverein die industrielle Entwicklung aufzuhalten vermag, ebenso wenig ist er imstande, die Verpflichtungen zu erfüllen, die er seinen Leuten macht.

**Zglau. (Bahnrätliches.)** Aus Zglau kommt uns eine Nachricht, die wir, wenn sie nicht von vollkommen vertrauenswürdiger Seite kommen würde, kaum Glauben schenken könnten. Nachdem aber diese über den dortigen Bahnarzt der L. L. österreichischen Staatsbahnen gebrachten Beschuldigungen auch schon Kunde in mehreren Blättern gemacht, ohne daß Dr. Bauer darauf reagiert hätte, können wir nicht umhin, diese trassen Vorgänge auf diesem Wege zur Kenntnis des L. L. Eisenbahnministeriums zu bringen und wünschen, daß in dieser Beziehung bald Remedur geschaffen werde, da es nicht angeht, daß die Gesundheit der Eisenbahnbediensteten und ihrer Familien der Gewissenlosigkeit dieses nach Rammon strebenden Arztes ausgeliefert wird.

Wir sind gegen Dr. Bauer in gar keiner Weise voreingenommen, aber das eine muß gesagt werden, daß es absolut unmöglich ist, daß Dr. Bauer in so vielen Funktionen tätig ist; er muß naturgemäß die Ausübung der einen oder der anderen Funktion vernachlässigen. Dr. Bauer ist städtischer Arzt und hat in dieser Funktion so viel zu tun, daß

es ausgeschlossen erscheint, bei der ausgedehnten Agenda, die mit dieser Funktion verbunden ist, auch noch andere Funktionen zu bescheiden.

Das hindert aber Dr. Bauer keineswegs, neben dem Amte eines städtischen Arztes auch noch Arzt der L. L. Tabakfabrik in Zglau zu sein, deren Arbeiterzahl nach Hunderten zählt; er ist weiter Arzt des bürgerlichen Brauhauses und noch einiger Betriebskrankenkassen größerer Industrieunternehmungen; er ist ferner Kasernenarzt der Krankenliste Zglau (Stadt) und zu alledem noch Bahnarzt der L. L. österreichischen Staatsbahnen. Es liegt auf der Hand, daß diese Vielthätigkeit des Dr. Bauer nicht zu Nutzen und Frommen der Kranken ausfallen kann und gerade die Eisenbahner haben die meiste Ursache zur Klage, die wir durch einzelne Tatsachen erhärten wollen.

1. Im Juni 1910 wurde Dr. Bauer zu dem schwer erkrankten Kinde des Bediensteten K. Bystocil in Antirod gerufen. Als er das kranke Kind oberflächlich untersucht hatte, erklärte er, daß die Krankheit sehr schwer und unheilbar ist und das Kind längstens innerhalb acht Tagen sterben muß. Ohne dem bedauernswerten Kinde auch nur ein Veränderungsmittel zu verordnen, sagte er zu den Angehörigen: „Ich komme nicht mehr, weil das Kind verloren und ihm nicht zu helfen ist.“ Mit diesen trostvollen Worten empfahl er sich von dem niedergebengenen Vater. Doch dieser, den Worten des Arztes keinen Glauben schenkend, nahm einen anderen Arzt, welcher nach einer gründlichen Untersuchung wohl auch erklärte, daß eine schwere Krankheit besteht, jedoch bei richtiger Behandlung die Krankheit beseitigt werden kann! Und siehe da! Innerhalb vier Wochen wurde das Kind gesund und ist munter und frisch. Nach Dr. Bauers Diagnose würde das Kind unrettbar verloren gewesen sein.

2. Zu Ende des vorigen Jahres wurde Dr. Bauer zu einem erkrankten Wächter namens Josef Basál gerufen; nachdem er kalte Umschläge verordnete, befahl er dem Wächter, nach vier Tagen wieder in den Dienst zu gehen. Basál konnte jedoch nicht das Bett verlassen und ersuchte den Inspektor, Herrn Großmann, er möge eine neuerliche ärztliche Untersuchung veranlassen. Dr. Bauer kam erst über persönliche Intervention des Inspektors Herrn Großmann zu dem Kranken und erklärte, „das ist nichts, das geht ja bald vorüber“. Der Kranke, der sich nicht rühren konnte, wurde durch das inhumane Vorgehen des Bahnarztes nach der Gefahr ausgefodert, von seinen Vorgesetzten als Simulant angesehen zu werden.

3. Dr. Bauer wurde der Familie des Wächters Basál zum Verhängnis. Im Dezember 1910 wurde er zu der schwer erkrankten Frau gerufen. Er kam jedoch nicht. Da kam in die Ordination des Bahnarztes Dr. Bauer der Sohn der Erkrankten und bat ihn nicht, seine Mutter zu besuchen. Der Menschenfreund Bauer meinte aber ironisch, das sei nicht notwendig, und ohne die Kranke zu untersuchen, ja ohne sie zu sehen, verschrieb er ihr ein Schwipplver und eine Einreibung. Das ist nur Rheumatismus vom „Luftzug“, erklärte der gewiegte Medikus. Die Krankheit der Frau wurde immer ernster und da berief Basál in seiner Verzweiflung den praktischen Arzt aus Zglau Dr. Pleba, welcher zur nicht geringen Ueberraschung der Angehörigen eine gefährliche und bereits weit vorgeschrittene Nierenkrankheit konstatierte. Die Krankheit war bereits zu einem Stadium gediehen, daß jede ärztliche Hilfe zu spät war. Die Gattin des Wächters und Mutter mehrerer Kinder starb am 18. Jänner d. J., weil es dem vielbeschäftigten Herrn Dr. Bauer nicht beliebte, die Kranke zu besuchen.

4. Ein Bediensteter litt an rechtsseitigem Leistenbruch und Entzündung des Winddarmes. Dr. Bauer ordnete Einreibungen und erklärte, daß sei nur ein Muskelrheumatismus, welcher den Bediensteten befähigt, weiterzuarbeiten. Eine echt Dr. Eisenbahnerische Methode! Dr. Bauer verfährt ja mit den Bediensteten bedeutend schlimmer, als der argste Regimentsarzt mit seiner Mannschaft. Er heilt eine jede Krankheit, ohne den Kranken auch zu untersuchen mit Einreibungen und Salbtpulver. Dafür ist er aber im Einlassieren seines Bahnarztshonorars in keiner Weise unpünktlich. Obwohl mehr als genügend Bescheidener von anderer Seite vorliegen, schweigen die Staatsbahnbediensteten und lassen sich ruhig die Brutalitäten dieses Arztes gefallen, weil sie fürchten, daß der Mann mit seinen Konnexionen nicht nur mit der Mathauselique, sondern auch mit anderen Faktoren in ihrer Existenz schädigen könnte. Wir machen das Ministerium auf diese schreienden Zustände hiermit öffentlich aufmerksam, weil wir nicht voraussehen können, daß dieser stellen- und geldhungrige Mensch freiwillig seinen „Abschied“ nimmt.

Sollte diese Mahnung nicht genügen, dann werden wir darum sorgen, daß über diese skandalösen Zustände an einem anderen Orte gesprochen wird. Auch die Ärztekammer sollte diesem eines Arztes unwürdigen Treiben nicht ruhig zusehen, oder sind die Herren wirklich schon so weit, daß ihnen der Mammon über Wissenschaft und Menschlichkeit geht?

**Westendorf.** Der Herr Vorstand Franz Boerger vom Westendorf ist der Meinung, daß das mit ihm in Verbindung kommende niedere Personal aus lauter Eliten bestehe. Es ist ihm ein Herzensbedürfnis, jedem Untergeordneten den Dienst und das Leben möglichst fauer zu machen. Bedienstete und selbst Parteien leiden unter seiner Tyrannie. Und doch hätte dieser Herr so nötig, vor seiner eigenen Tür zu kehren, was er auch baldigt tun möge; sonst könnte es zu spät sein. Auch der Vorstand von Westendorf hat Vorgesetzte, die nur noch nicht viele seiner jüngsten Dienstjahren kennen.

**Breitenstein am Semmering.** Herr Bahnmeister Josef Soba wurde von hier nach Bösau versetzt. Aus diesem Anlaß ruft ihm das gesamte Personal ein herzlich lebhaftes und Glückwunsch im neuen Domizil zu. Herr Josef Soba war uns stets ein gerechter und einrichtsvoller Vorgesetzter und können wir den Kollegen in Bösau zu ihrem neuen Bahnmeister bestens gratulieren.

**Maria-Rain.** Der hiesige Bürgermeister tritt den Eisenbahnern gegenüber sehr gefällig auf und neidet alt gewordenen Oberbauarbeitern ihre farge Provision. Dem Beispiel ihres Oberhauptes folgt die andere ansässige Bevölkerung von Maria-Rain und man verleidet es den Eisenbahnern sogar, wenn sie im Gasthause friedlich beisammensitzen. Gerade der Bürgermeister von Maria-Rain hat wenig Ursache, über die Eisenbahner loszuziehen. Er hat schweres Geld bei den Stein- und Schotterlieferungen zum Bahnbau verdient. Wenn er und seine Genossen sich seinerzeit so sehr bemüht, daß die Bahn an Maria-Rain vorbeigehe, muß man sich auch jetzt mit der Tatsache abfinden, daß es Eisenbahner auf der Welt gibt. Ein Bruder des Bürgermeisters bezieht als Oberst seine Pension, die er sich wohl weniger schwer verdient hat als ein alter Oberbauarbeiter seine Provision, über die sich der Bürgermeister den Mund gereicht. Solange die Bauern ihre Dienstboten so behandeln, wie dies eine Dorfgröße tat, der die Mutter seiner unehelichen Tochter, welche fast ihr ganzes Leben bei ihm im Dienste stand, aus seinem Hause wies, als ihre Tochter einen Eisenbahner heiratete, wird es niemand in den Bauerndienst ziehen. Der Bürgermeister von Maria-Rain täte, anstatt die Gemeinbewohner gegeneinander zu hetzen, besser daran, auf seine Getreuen einzuwirken, damit diese Frieden halten und ihren Haß gegen die Eisenbahner eindämmen. Wir könnten uns sonst eingeebender mit ihm beschäftigen, auf den Schulhausbau und die Straßenerhaltung

zu sprechen kommen und die Bezirkshauptmannschaft auf ihre Pflichten einem derartigen Gemeindeoberhaupt gegenüber vernahmen. Dem Bildungsniveau des Bürgermeisters von Maria-Main wäre es allerdings mehr angepaßt, wenn man zu einem handgreiflicheren Mittel der Selbsthilfe greifen würde.

**Willach (Hauptbahnhof).** Am Samstag den 11. Februar wurden infolge eines heftigen Anpralles der verschiedenen Lokomotive einige Personen des von der k. k. Staatsbahn kommenden, nach Meran rollenden Uebergangskurs(wagen) in Willach leicht verletzt. Zu diesem bedauerlichen Vorfall wird uns nachstehender Sachverhalt mitgeteilt: So wie immer sollte auch an diesem Tage der Kurswagen, welcher mit dem Schnellzug der k. k. Staatsbahn 907 kommt, auf den Personenzug 417 der Südbahn gestellt werden. An diesem Tage brachte Zug 417 auch zwei hohe Fleischwagen mit, die vor die Lokomotive gestellt wurden. Mit diesen Wagen fuhr man auf Zug 907 und holte zwei Wagen. Der Kurswagen wurde auf Zug 417 abgeköhlt, der zweite Wagen wurde auf die Seite gestellt. Als nun das Fahrsignal kam, fuhr der Lokomotivführer N. entsprechend dem Signal „Vorwärts“, und da er das später gegebene „Rangamsignal“ infolge eines großen Vogens und der zwei hohen Wagen nicht sah, prallte er so stark an, daß die vorerwähnten Verletzungen infolge Herabfallens von Gepäck z. vorkamen. Da nun seit dem letzten Eisenbahnunglück vom 24. Dezember ein Telephon die Station mit den Ärzten verbindet, wurde dieses doch nicht angewendet, sondern ein Bediensteter lief bei allen Ärzten herum zu fragen, ob kein Arzt zu treffen sei. Da natürlich die Ärzte doch nicht zu Hause warten, bis ein Unfall am Willacher Hauptbahnhof gemeldet wird, andererseits kein Arzt in die Station bestellt wurde, wurden die Verletzten in der Station Spittal an der Drau untersucht.

**Stadlau.** Die Bediensteten der St. E. G. gaben sich der Hoffnung hin, daß es durch die Verstaatlichung besser werde und daß gewisse Mängel abge schafft werden. Leider müssen sie wahrnehmen, daß sich alles zum Nachteil der Bediensteten wendet. Eine kleine Auslese davon wollen wir hier veröffentlichen. So kann man an den Kohlenabfahrlagen sehen, wie sich die Bediensteten bemühen, Regaleisen zu bekommen. Da stehen 40, 60 und noch mehr Bedienstete oder deren Angehörige beim Materialdepot und warten, ob sie nicht vielleicht doch von den vorhandenen Kohlen (ein Waggon) etwas bekommen. Doch siehe da, die Kohlen sind ausgegeben und nur wenige hatten das Glück, Kohlen zu bekommen. Die anderen gehen leer aus, wandern schimpfend und fluchend ihrer Wohnungen zu, schimpfend deswegen, weil man ihnen vier bis fünf Wochen früher das Geld für die Kohlen abgenommen hat, und fluchend, weil sie weiter teure Kohlen vom Kohlenhändler auf Schulden nehmen müssen. Andere wieder gehen zum Herrn Reichshausvorstand Ingenieur Taussig Beschwerde führen, welcher ihnen bedeutet, sie mögen nachmittags zum Materialdepot einen Spaziergang machen; wenn Kohle da ist, werden sie welche bekommen. Glaubt denn Herr Taussig, daß die Bediensteten oder deren Angehörige nichts anderes zu tun haben, als vier- bis fünfmal einen Spaziergang zum Kohlenfassen zu machen? Abhilfe wäre hier dringend notwendig.

### Veranstaltungsberichte.

**Kraufau.** Unter dem Vorsitz der Genossen Krwawicz und Gazu fand Donnerstag den 2. Februar d. J. im Saale des „Hotel Klein“ eine von Eisenbahnern aller Kategorien von Kraufau und Podgorze massenhaft besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, welche sich mit den geplanten und teilweise schon in Durchführung begriffenen „Ersparnissen“ bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie mit dem neuen Eisenbahnminister Herrn Glombinski beschäftigte. Genosse Feldmann besprach in einer mehr als einstündigen Rede die bei den k. k. Staatsbahnen seitens der Staatsbahndirektionen vorgeschlagenen „Ersparnisse“, die das bestehende Defizit beseitigen sollen. Diese Ersparnisse sollen lediglich auf Kosten des Personals durchgeführt werden. Er zählte alle die Verkürzungen und Verschlechterungen, denen das Personal ausgesetzt werden soll, um der notleidenden Verwaltung auf die Brüne zu helfen, der Reife nach auf und wies darauf hin, daß die Eisenbahner, die doch lange genug geduldig auf die versprochenen Reformen, die ihnen ihre Lage bei der enorm steigenden Teuerung aller Lebenshaltungsbedürfnisse verbessern sollten, gewartet haben, nicht gewillt sind, sich ihre erworbenen Rechte einfach wegnehmen zu lassen. Redner erinnerte auf die Hoffnungen, die sich an die Person des neuen Eisenbahnministers knüpfen und seine Versprechungen, die Herr Glombinski als Politiker den Eisenbahnbediensteten gemacht und meinte, daß er diese als Minister gewiß auch einlösen wird. Zum Schluß seiner Ausführungen beantragte Genosse Feldmann nachstehende Resolution zur Annahme:

„Die am 2. Februar 1911 im „Hotel Klein“ versammelten Eisenbahner sprechen die Hoffnung aus, daß der neue Eisenbahnminister Herr Glombinski die ihm bekannten und im Antrag der sozialdemokratischen Abgeordneten vom Jahre 1908 enthaltenen Forderungen der Eisenbahnbediensteten erfüllen wird. Die Versammelten protestieren energig gegen die von der Direktorenkonferenz vorgeschlagenen Ersparnisse auf Kosten der Bediensteten und erklären, daß sie bereit sind, ihre Rechte mit allen Mitteln zu verteidigen.“

In politischer Beziehung auf nationalem Boden stehend, anerkennen die Versammelten jedoch die Notwendigkeit der einheitlichen, zentralen Berufsorganisation und sprechen der Zentralorganisation sowie den sozialdemokratischen Abgeordneten ihre vollste Anerkennung aus für ihre bisherige Tätigkeit zur Verbesserung der Lage der Eisenbahnbediensteten.

Die Versammelten fordern den Herrn Eisenbahnminister Glombinski auf, auf den galizischen Eisenbahnen, insbesondere für die Prüfungen, die polnische Sprache einzuführen.

Genosse Dussek wies in seinen Ausführungen darauf hin, daß es nicht an der Zeit ist, die Hände in den Schoß zu legen, sondern gerade jetzt, wo alle im Staat maßgebenden Faktoren befristet sind, den Eisenbahnern das, was sie durch langjährigen erbitterten Kampf erworben haben, zu nehmen, ihnen das Koalitionsrecht noch mehr zu verschlechtern und die Organisationsmöglichkeit zu rauben, ja durch die geplante Straßengesetzreform ihnen die einzige Waffe, die sie befähigt, den wirtschaftlichen Kampf führen zu können, aus den Händen zu winden, alle Kräfte anzuspannen, um die Organisation stark, mächtig und kampffähig zu machen.

Nachdem noch die Genossen Kluczka, Grylowski, Gazu, Krwawicz und andere gesprochen haben, wurde unter stürmischem Beifall die beantragte Resolution einstimmig angenommen.

Diese imposante Versammlung hat den klaren Beweis erbracht, daß nicht nur der größte Teil der Eisenbahner im Lager der Zentralorganisation steht, sondern daß die vom national-kerikalischen Küngele angeführten Versuche, diese einheitliche Organisation zu zerbrechen, an dem gesunden Menschenverstand der Eisenbahner Schiffbruch erleiden müssen.

**Mosiergrub.** Am 8. Jänner fand hier eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Die Tagesordnung lautete: 1. Die Bedeutung der Personalkommissionen. 2. Nationale und internationale Gewerkschaften. 3. Die Lebensmittelerzeugung und die Eisenbahner. 4. Anfragen und Anträge. Die Versammlung war gut besucht. Die Referate erstatteten in deutscher Sprache Genosse H. Schiller aus Bodenbach, in tschechischer Sprache Genosse C. Bel aus Prag. Beide Referenten ernteten, insbesondere als sie über den Zusammenschluß des Reichsbundes deutscher Eisenbahner mit der Zemská Jednota sprachen, stürmischen Beifall. Zu dieser Versammlung wurden rechtzeitig die hiesigen Ortsgruppen

der nationalen Eisenbahnerorganisationen schriftlich eingeladen, die Zemská Jednota entschuldigte ihr Fernbleiben mit dem Abhalten ihrer Generalversammlung, doch der Reichsbund deutscher Eisenbahner sandte folgenden Schreiben:

Werte Vereinsleitung! In Beantwortung ihrer Einladung vom 31. Dezember 1910 betreffs der öffentlichen Eisenbahnerversammlung am 8. Jänner 1911 im Gasthaus „zum Gartenhaus“, erlauben wir uns folgendes mitzuteilen. Laut einstimmigen Monatsversammlungsbeschlusses vom 1. Jänner 1910 ist es unmöglich, mit solchen Leuten verammelt zu sein, die einer Partei angehören, die in letzter Zeit das deutsche Volk in der unfähigsten Weise beschimpfen ließ. Josef Walentin, Schriftführer; Josef F. Indeis, Obmann. Reichsbund deutscher Eisenbahner Oesterreichs, Ortsgruppe Mosiergrub.

Was die Herren mit der Beschimpfung des Volkes meinen, geht aus einem Zeitungsartikel des „Deutschen Eisenbahner“ vom 1. November 1910 hervor, der unter dem Schlagwort: „Was wir uns merken müssen“ die bekannte Verdrehung brachte, Genosse Dr. K. K. K. habe die deutschen Arbeiter „Lumpenbunde“ genannt. Diese Lüge ist schon oft genug widerlegt worden; wenn die Reichsbündler sich einmal dazu aufschwingen könnten, eine ernste Broschüre zu lesen, so würden sie in Dr. K. K. K.'s Broschüre „Der deutsche Arbeiter und der Nationalismus“ finden, daß K. K. K. der Streikbrecher, die ihren Arbeiterberrat unter dem Deckmantel des Nationalismus begehren, Lumpenbunde genannt hat. Erscheint den Mosiergruber Reichsbündlern dieses Wort als zu hart für Streikbrecher, halten sie die deutschnationalen Streikbrecher vielleicht für einen so wertvollen Teil des deutschen Volkes, daß die richtige Bezeichnung solcher Leute in ihren Augen einer Beleidigung der deutschen Nation gleichkommt? Aber wir kennen schon unsere Pappenheimer. Nicht der von ihnen in dem oben wiedergegebenen Schreiben angeführte Grund ist es, der sie von der Versammlung fern hielt, sondern die Furcht, öffentlich Rede stehen zu müssen. Wir glauben es gerne, daß sich die Herren des Reichsbundes in der Gesellschaft der Kerikalen wohler fühlen. Mit wenigen Ausnahmen sind ja die hiesigen Reichsbündler dem hiesigen Schützenkorps beigetreten, dessen Hauptaufgabe es ist, bei Kirchenfesten, Auserkühlungs- und Fronleichnamspazierungen, Rosenkranzfesten, in der Christnacht u. s. m. teilzunehmen. Wenn ein größeres Kirchenfest stattfindet, rückt der Reichsbund aus, zum Beispiel um den Empfang des Bischofes verschönern zu helfen. Wie der deutsche Freisinn herabgelassen ist, und bei den Tschechijonationalen ist es nicht anders. Auch sie weichen gerne einer öffentlichen Aussprache in weitem Bogen aus. Wahrscheinlich, sie sind einander ebenbürtig, die Nationalen haben und drüben.

**Waidhofen a. d. Ybbs.** (Oberbauarbeiterversammlung.) Am 2. Februar um 3 Uhr nachmittags fand im Arbeiterheim eine massenhaft besuchte Oberbauarbeiterversammlung statt, in welcher Zentralarbeitsausschussmitglied Genosse Schneider aus Wien referierte. Derselbe besprach eingehend die ausgetretenen Forderungen der Oberbauarbeiter. Der Referent schloß mit dem Wunsch, daß doch endlich alle erkennen möchten, daß nur eine starke Organisation imstande ist, den Forderungen Nachdruck zu verleihen. Der Redner erntete lebhaften Beifall.

**Willach.** (Wächterversammlung.) Am 22. Jänner fand um 4 Uhr nachmittags im Vereinslokal eine Wächterbesprechung statt, bei welcher Genosse Herzog über die letzten Zugeständnisse referierte.

**Wiener-Neustadt.** (Wächterversammlung.) Bei der in Wiener-Neustadt in Dampfs Gasthaus am 18. Jänner 1911 stattgefundenen Wächterversammlung sprach Personalkommissionsmitglied Genosse Franz Herzog ausführlich über die Härten, unter denen das Wächterpersonal zu leiden hat und über die Schwierigkeiten der Ueberleitung der Wächter in die Verhältnisse analog jenen der k. k. Staatsbahn. Die Versammlung faßte nachstehende

#### Resolution:

Die heutige Versammlung spricht ihren gewählten Personalkommissionsmitgliedern für ihre unermüdete aufopferungsvolle Tätigkeit im Interesse des Wächterpersonals, insbesondere bei Durchführung der mit so viel Schwierigkeiten verbundenen Ueberleitungsbestimmungen für die älteren Wächter, vollsten Dank und Anerkennung aus und hofft, daß sich in Anerkennung dessen, die Wächter bis auf den letzten Mann der Organisation anschließen werden, um so die notwendige imponierende Macht zu erlangen, unseren noch unerfüllten gerechten Wünschen zum Durchbruch zu verhelfen.

**Lemberg.** (Konferenz der Ortsgruppen und Zahlstellen in Galizien.) Am 31. Jänner und 1. Februar d. J. fand in Lemberg eine Konferenz der galizischen Ortsgruppen statt, an der außer 26 Delegierten aus 9 Ortsgruppen, die Mitglieder des Lemberger Sekretariats, auch der Genosse Reichsratsabgeordneter Josef Tomischik und die Genossen Dussek und Somitsch aus Wien anwesend waren. Ferner kamen die Genossen Reichsratsabgeordneten Witthyl und Moraczewski. Die Tagesordnung lautete: 1. Bericht des Sekretariats (Referent Genosse Kaczanowski). 2. Bericht des Zentralsekretärs über die Aktionen der Organisation (Referent Reichsratsabgeordneter Genosse Tomischik). 3. Organisation und Agitation. 4. Presse. 5. Anträge.

Zum ersten Punkt brachte Genosse Kaczanowski einen detaillierten Bericht über die Tätigkeit des Sekretariats, aus dem hervorgeht, daß die Organisation in Galizien in erfreulichem Wachstum begriffen ist. Der Bericht gab Anlaß zu einer lebhaften Debatte, die fast den ganzen ersten Tag in Anspruch nahm. Zum zweiten Punkt, Reichsratsabgeordneter Genosse Tomischik, welcher in einer großangelegten Rede die Tätigkeit der Organisation sowie die Taktik, die in den Kämpfen um die Vesserstellung der Eisenbahner beobachtet werden mußte, schilderte, und auf die Kämpfe, die uns in der Zukunft bevorstehen, hinwies. Mit einem warmen Appell an die versammelten Vertrauensmänner, in ihren Gruppen die intensivste Agitation für die Organisation zu entfalten, schloß Genosse Tomischik sein Referat, welches einen tiefen Eindruck auf die Versammelten ausübte und wiederholten lauten Beifall auslöste.

Ebenfalls der dritte Punkt: Organisation und Agitation (Referent Genosse Kaczanowski) löste eine lebhafteste Debatte aus und gab zu verschiedenen Wünschen und Beschlüssen Anlaß. Zum Schluß wurde, um die Arbeit des Lemberger Sekretariats zu erleichtern, ein viergliedriges Komitee gewählt und die Genossen Janson, Torun, Sienicki und Willmann in dasselbe berufen. Sodann wurden Fragen interner Natur behandelt und diesbezügliche Anträge gestellt und beschlossen. Zu einer geradezu stürmischen Debatte gab der vierte Punkt: „Presse“ Anlaß. Die ruthenischen Genossen wünschten, trotzdem das Blatt als selbständiges Blatt, nicht halten kann, ein zweimaliges Erscheinen in vergrößertem Format durchzuführen und Genosse Czarnicki, der interimsistische Redakteur des ruthenischen Blattes „Zelexnik“ führte eine besonders scharfe Sprache. Ihm antworteten die Genossen Tomischik und Dussek, ferner Witthyl und Kaczanowski sowie eine Reihe anderer Genossen. Beim Punkt 5 wurden verschiedene Anträge gestellt, die vom Genossen Tomischik zur Kenntnis genommen wurden.

Bei der Konferenz trat ganz klar zutage, daß die Organisation in Galizien fortgeschritten und trotz des Dramatisierens des bedauerlichen kerikal-nationalen Vereinens „Samapomoc“ festen Fuß unter der galizischen Eisenbahnerschaft faßt.

**Komotau.** (Zugbegleiterversammlung.) Am Montag den 13. Februar tagte in Herrn Georgs Gasthaus in Oberndorf eine Zugbegleiterversammlung. Das Lokal war bis auf den letzten Platz gefüllt und nahm die Versammlung

einen sehr schönen Verlauf. Der Referent Genosse Schiller erläuterte die Ungerechtigkeiten, welche bei der B. E. B. herrschen, so daß er am Schluß seiner Ausführungen reichen Beifall erntete. Nach dem Referat des Genossen Schiller wurde eine Resolution verfaßt und beantragt, diese durch den Allgemeinen Reichsschutz- und Gewerkschaftsverein der Generaldirektion der B. E. B. zu überreichen. Der Antrag sowie die Resolution wurden von allen Anwesenden ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit und Rangklasse angenommen. Genosse Schiller führte zum Schluß der Versammlung aus, daß es nur einer starken Organisation möglich ist, etwas zu erreichen. Hierauf schloß der Vorsitzende die Versammlung mit der Aufforderung, sich ebenso zahlreich wieder einzufinden, falls der Ruf an sie ergehen sollte. Es sei noch bemerkt, daß fast allen anwesenden Indifferenten ihren Beitritt zu unserer Organisation anmeldeeten.

### Aus den Organisationen.

**Salzburg.** Am Samstag den 4. Februar fand in Glaser's „Hotel Bahnhof“ die diesjährige Generalversammlung statt, bei welcher nach Erstattung des Jahresberichts durch die verschiedenen Funktionäre als Vertreter der Zentrale Genosse Adolf Müller in einem anderthalbstündigen, äußerst geliebten Referat über den Zweck der Organisation und deren Nutzen sowie über die kommenden Ereignisse bei den k. k. Staatsbahnen und bei den Lokalbahnen sprach. Die überaus wertvollen Ausführungen fanden ungeteilten Beifall und es wäre nur zu wünschen, daß solchen Versammlungen von seiten der Lokalbahner mehr Interesse entgegengebracht würde und muß man es tatsächlich den Tramwaybediensteten lassen, daß sie der Sache viel mehr Verständnis entgegenbringen als die Bediensteten der N. S. B. Bahn, welche zwar ebenjotut wie alle anderen die herrschenden Mängel empfinden, jedoch aus ganz kleinlichen, persönlichen Gründen solchen Veranstaltungen fernbleiben. — Nach dem Referat des Genossen Müller ergriff der als Gast anwesende Genosse Sosnedl das Wort und gestellte in seiner Rede das Vorgehen der gegenwärtigen Regierung und kam sodann ebenfalls auf die Lage der Eisenbahner zu sprechen und bewies an der Hand von Ziffernmaterial, daß nur durch eine gute Organisation etwas zu erreichen ist. Nachdem noch die Genossen Schoa, Kirchschlager und Stifter über interne Angelegenheiten gesprochen hatten, schloß der Obmann Genosse Nitz mit einem kräftigen Schlußwort die Versammlung. In die Vereinsleitung wurden folgende Genossen gewählt: Karl Nitz, Obmann; weiters: Kirchschlager, Schoa, Stifter, Stäffa, Solleder, Weiermann. Auch wurde zur Erledigung der übrigen Angelegenheiten ein weiterer Ausschuss gebildet und in denselben Genossen aus allen Verwendungskategorien gewählt. Zahlstellen sind zu richten an Genossen Karl Nitz, Zugführer, Jpling, Hauptstraße 3.

**Strahwalchen.** Am 2. d. M. fand in Herrn Feldbachers Gasthaus in Neumarkt eine Vereinsversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht des Delegierten über die Konferenz der Oberbauarbeiter. 2. Zweck und Nutzen der Organisation. 3. Die Interessen der Arbeiterschaft und die verschiedenen politischen Parteien. Zu Punkt 1 sprach Genosse Kachbauer anderthalb Stunden unter Beifall der Versammlung. Zu Punkt 2 und 3 referierte Genosse Witternig, Redakteur aus Salzburg, in ausgezeichnete Weise durch zwei Stunden, oft vom Beifall der Versammelten unterbrochen. Nach einem Schluß- und Dankesworten des Vorsitzenden Genossen Dimisch wurde die von zirka 100 Personen besuchte Versammlung um 8 Uhr abends geschlossen.

**Sehendorf.** Am 1. Februar 1911 fand in unserem Vereinslokal, Franz Hofers Restauration, unsere Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Rechenschaftsbericht. 2. Wahl des Ausschusses. 3. Vortrag des Genossen Schneider. 4. Anträge und Anfragen. Als Vorsitzende wurden die Genossen Lawiska und Oppeler gewählt. Aus dem ersten Punkt: Rechenschaftsbericht für das Jahr 1910 über die Einnahmen und Ausgaben und über die Tätigkeit unseres Vereines haben wir hervor, daß fünf franten Mitgliedern eine Unterscheidung gewährt wurde. Beim zweiten Punkt: Wahl des Ausschusses, wurden folgende Funktionäre einstimmig gewählt: Die Genossen Ferdinand Lawiska, Zahlstellenleiter, Josef Stangl, Stellvertreter; Albert Oppeler, Schriftführer, Jgnaz Straßer, Stellvertreter; Georg Freiler, Kassier, Johann Palek, Stellvertreter; Franz Brunner, Franz Hanslik, Kontrolliere; Johann Baumgartner, Johann Grill, Bibliothekare, und Rudolf Münz, Thomas Kowalek, Ausschussmitglieder; ferner wurden die Genossen Rudolf Münz, Franz Leitner für Sehendorf und Leopold Kern, Anton Weg für Oberlaa als Vertrauensmänner gewählt. Zum dritten Punkt wurde dem Zentralarbeitsausschussmitglied Genossen Ferdinand Schneider das Wort erteilt. Genosse Schneider hielt ein sehr vortreffliches Referat über die letzte Sitzung des Zentralarbeitsausschusses und über die Reichskonferenz der Bahn-erhaltungsarbeiter sowie über die Lage derselben. Genossen Schneider wurde nach anderthalbstündiger Rede der beste Dank der Anwesenden ausgesprochen. Zu bemerken ist, daß dieser Vortrag so wirksam war, daß sich sofort mehrere Arbeiter unserer Organisation anschlossen. Unter dem vierten Punkt: Anträge und Anfragen, wurden mehrere Vereinsangelegenheiten und die Dienst- und Arbeitsverhältnisse besprochen. Zum Schluß richtete der Vorsitzende einen Appell an die Versammlung, unfesten fälligen Freunden kein Vertrauen zu schenken, denn diese Leute sollen uns immer in den Rücken, wenn es für unsere gute Sache gilt. Nur durch Einigkeit und gemeinsames Zusammenwirken können wir unsere Lage verbessern und unsere Organisation ausbauen. Er schloß um 10 Uhr abends diese sehr gut besuchte Versammlung.

**Amstetten.** (Generalversammlung.) Am 28. Jänner hielt die Ortsgruppe des Allgemeinen Reichsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich in Amstetten in Brunners Gasthaus seine ganzjährige gut besuchte Generalversammlung mit folgender Tagesordnung ab: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl. In den neuen Ausschuss wurden gewählt: Wilhelm Schneckenteitner, Obmann, Rudolf Wigner, Stellvertreter; Johann Wolf, Kassier; Thomas Zemanek, Schriftführer; Rupert Kampfmüller, Ewidenzführer; Jgnaz Winkler und Franz Stamme, Bibliothekare; Leopold Alsböck und Josef Schmied, Revisoren; Schneckenteitner, Rupert Kampfmüller, Franz Stamme, Michael Wolflehner und Franz Kernstol, Subkassiere. Weiters sind noch in den Ausschuss gewählt: Ludwig Sigmeth, Johann Doser, Josef Breiting, August Kochinger und Josef Daubinger. Nachdem dem alten Ausschuss das Absolutum erteilt wurde, ging man zum dritten Punkt „Vortrag“ über. Als Referent war Genosse Adolf Müller aus Wien erschienen. Er besprach in ausführlicher Weise die heutige Lage der Eisenbahner und verwies insbesondere auf das durchgeführte Koalitionsgesetz in Deutschland und daß gar bald auch wir in Oesterreich vor die gleiche Alternative gestellt werden können. Um ein Gesetz zu verhindern, welches geeignet ist, unsere geringe Freiheit noch mehr zu beschränken, ermahnte er der Pflicht, uns solidarisch zu vereinigen und auch die heute unserer Organisation noch fernstehenden in die Organisation zu bringen, nachzukommen.

**Meran.** Sonntag den 5. d. M. fand im Vereinslokal „Englischer Hof“ die öffentliche Generalversammlung mit der üblichen Tagesordnung statt. Die Berichte des Ausschusses wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und dem Ausschuss das Absolutum erteilt. Die Neuwahl der Ortsgruppenleitung ergab folgenden Resultat: Es wurden gewählt: Matthias Wai, Obmann, Josef Gobeß, Stellvertreter; Johann Achoinig, Schriftführer, Johann Stangl, Stellvertreter; Johann Bernhart, Kassier, Josef Huber, Stellvertreter; als Subkassiere: für die Strecke: Heinrich Duß; für die Station: Johann Wale-

**rini;** für die Werkstätten und das Heizhaus: Josef Schlechter; als Delegierte zum Bezirksverband: Josef Würtinger, Alfred Drexler; Alfred Stein, Johann Heide, Josef Götter, Ferdinand Wilmet, Franz Strobl, Johann Warth, August Bernus und Leopold Meister, Ausschussmitglieder; Johann Dorner, Johann Unterkircher und Josef Heide, Kassarevisoren. Die gut besuchte Versammlung wurde nach dreiwöchiger Dauer mit einem warmen Appell an die neugewählten Funktionäre sowie an die Mitglieder, rastlos weiterzuarbeiten, vom Obmann geschlossen.

**Obertraun.** Bei der am 5. Februar abgehaltenen Generalversammlung der Zahlstelle Obertraun wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Josef Hinterer, Obmann, Ludwig Eggenreiter, Stellvertreter; Matthias Ellmer, Kassier, Franz Rapp, Stellvertreter; Josef Bernkopf, Schriftführer, Ignaz Rapp, Stellvertreter; Josef Binder, Kontrolleur, Leopold Bernkopf, Stellvertreter; Tobias Zauner, Bibliothekar. Für die Genossen in Steiermark wurde Franz Geisberger als Substitut gewählt. Alle Zuschriften sind an Josef Hinterer, Bahnarbeiter in Obertraun am Hallstättersee Nr. 72, zu senden.

**Wien XIV.** Bei der am 4. Februar 1911 in Freys Restauration stattgefundenen Generalversammlung der Ortsgruppe wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Johann Hartmann, Karl Hofbauer, Hubert Kolibal, Josef Schaffernigg, Josef Eltmann, Jakob Fiedler, Emil Bortisch, Johann Herzog, Josef Pollat, Franz Lamprecht, Matthias Huber, Sebastian Migsch.

Die Vereinsabende finden immer den ersten Samstag nach dem 3. und 17. jeden Monats statt. Sollte der 3. oder 17. auf einen Samstag fallen, so ist am selben Tage um 1/8 Uhr Vereinsabend im Vereinslokal, XV., Mariaböserstraße 176.

**Zetschen.** Bei der am 12. d. M. im Gasthaus „zur Tanne“ abgehaltenen Generalversammlung der Ortsgruppe Zetschen des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Fode, Obmann, Altmann Fieber und Eduard Ahne, Stellvertreter; Robert Schröder, Schriftführer, Josef Müller, Stellvertreter; Franz Ervdy, Kassier, Rudolf Rapp, Stellvertreter; Robert Wildner, Bibliothekar, Franz Minnich, Stellvertreter; Anton Hönig, Franz Heinrich, Eduard Böhm, Adolf Behr, Stanislaus Keller, Wenzel Woloun und Rudolf Jäger, Beisitzer; Gustav Staudacher und Andreas Fode, Revisoren.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Franz Fode, Zetschen, Wiesengasse 379, zu richten.

**Klagenfurt.** Bei der am 5. d. M. stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Funktionäre gewählt: Ignaz Braz, Bahnamer der Südbahn, Klagenfurt, Kanalstraße 1, Obmann, Franz Wabrig, Magazinsmeister der k. k. Staatsbahn, Klagenfurt, St. Ruprecht, Rennstraße 3, Matthias Tschinkl, Oberkondukteur der Südbahn, Klagenfurt, Anfallhaus 13, 2. Stock, Stellvertreter; Johann Waidich, Lokomotivführer der k. k. Staatsbahn, Klagenfurt, Rudolfsstraße 46, Schriftführer, Alois Bichler, Kondukteur, Südbahn, Rudolfsbahngürtel 16, Andreas Blatnig, Stationsarbeiter der k. k. Staatsbahn, St. Ruprecht, Sonnwendgasse, Stellvertreter; Josef Florian, Plagmeister der k. k. Staatsbahn, Klagenfurt, Achazgasse 8, Kassier, Gottfried Pollack, Kondukteur der Südbahn, Klagenfurt, St. Ruprecht, Feldhofgasse 4, Stellvertreter; Benjamin Strausz, k. k. Postdirektor, Klagenfurt (Bahnhof), Bibliothekar, Valthasar Strausz, Wächter der Südbahn, Ebenhart bei Klagenfurt, Wächterhaus Nr. 88, Post Rimerlach, Josef Köthel, Verschieder der k. k. Staatsbahn, Klagenfurt, Achazgasse 8, Stellvertreter; Matthias Ortner, Lokomotivführer der k. k. Staatsbahn, Wifring, Schmelzhütte 6, Anton Feh, Telegraphenmeister der Südbahn, Klagenfurt, Josef Haslmeier, Kondukteur der Südbahn, Klagenfurt, Kontrolleur, Benjamin Bindner, Wächter der k. k. Staatsbahn, Klagenfurt, Rupert Pantzich, Weichenwärter der k. k. Staatsbahn, Klagenfurt, Johann Wieser, Zimmermann, Bahnerhaltungssektion Klagenfurt (k. k. Staatsbahn), Franz Blatnig, Hilfsmeister der Südbahn, Klagenfurt, Georg Rathgeb, Bremser der Südbahn, Klagenfurt, Ausschussmitglieder.

**Selzthal.** Vereinsversammlung am 2. Februar fand hier in Submanns Gasthaus eine freie Vereinsversammlung statt, bei welcher Genosse Hammerstorfer aus Steinach über „Jude und Entstehung der Organisation“ sprach. Anlässlich des Todes des Genossen Paul Singer wurde durch Erheben von den Sitzplätzen das Beileid der Versammlung ausgedrückt.

**Schwarzach-St. Veit.** Am 12. Februar fand die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe statt, wo Landtagsabgeordneter Profsch einen lehrreichen Vortrag über: „Kapital und Arbeit“ hielt.

**Zglau.** Die Ortsgruppe Zglau hielt am 11. Jänner 1911 um 2 Uhr nachmittags die ganzjährige Generalversammlung ab, wo folgende Genossen in den Ausschuss gewählt wurden: Anton Swoboda, Obmann, Karl Neumann, Stellvertreter; Anton Fuchs, Kassier, Josef Dulcsch, Stellvertreter; Josef Laschka, Schriftführer, Josef Homolka, Stellvertreter; Josef Horowitz und Heinrich Kratochwil, Ausschussstellenleiter und Bibliothekar; Kieseling und Kurka, Kontrolleur, Erziehungsausschüsse: Duffel, Anton Kratochwil, Johann Freudenreich, Zimmermeister, Johann Kuttelwischer, Leopold Rowal, Korber und Hell. Substituente: Für Polna Vaitl, für Hubjörk Feuz, für k. k. Staatsbahn Pruga, für Wiese Konwalina und Smetal, für die Werkstätte Kral, für die Station De. N. W. B. Kasal.

Weiters wurde der Beschluss gefasst, daß von nun an die Monatsversammlungen jeden ersten Sonntag im Monat und die Ausschusssitzungen jeden zweiten Montag im Monat stattfinden.

Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Genossen Anton Swoboda, Pohlweg 19, in Geldangelegenheiten an den Kassier Genossen Anton Fuchs, Stürzergasse 25, zu richten.

**Heiligenstadt.** Am 3. Februar um 8 Uhr abends hielt die Ortsgruppe Heiligenstadt ihre diesjährige Generalversammlung ab, welche sehr gut besucht war und bei welcher Genosse Dagoftini von der Unterrichtsorganisation einen Vortrag über: „Die Entstehung der Erde“ hielt. Seine trefflichen, wissenschaftlichen, mit Humor begleiteten Ausführungen ernteten ihm den höchsten Beifall. Weiters erhaltete der alte Ausschuss seinen Tätigkeitsbericht über das abgelaufene Vereinsjahr und wurde diesem für seine Tätigkeit das Absolutorium erteilt. Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen zu Funktionären gewählt: August Hutterer, Obmann, Dominik Drexler und Josef Auer, Stellvertreter; Willibald Kloss, Schriftführer, Johann Meierhofer, Stellvertreter; Adolf Rotrb, Kassier, Karl Hausknopf, Stellvertreter; Franz Matous, Adolf Bavelka, Bibliothekar; Anton Birnbanner, Kontrolleur. Nachdem noch Genosse Hutterer in kurzen, kräftigen Worten sämtliche Anwesenden zur Agitation aufhorberte und Genosse Rotrb in längeren trefflichen Ausführungen den Wert der Arbeiterpresse speziell für die Eisenbahner hervorhob und die Anwesenden zum Abonnement der „Arbeiter-Zeitung“ aufforderte, schloß der Vorsitzende Genosse Gjerzat um 1/11 Uhr nachts die imposante Versammlung. Sämtliche Zuschriften sind zu richten an den Genossen August Hutterer, XIX/6, Rudolfsstraße 17, und in Geldangelegenheiten an den Genossen Adolf Rotrb, XIX/2, Dofschstraße 41.

### Literatur.

Unsere März-Zeitung. Bald nahen wieder die Gedentage des März! So viele Jahre auch seit dem 18. März 1848 verfloßen sind, so ist noch immer nicht abgebläht die Erinnerung an die große Zeit, an den mühevollen Widerstand und Widerstand der Wiener und Berliner gegen den rücksichtslosen, den Willen der Völker knebelnden, die Initiative der Menschen in Ketten werfenden Absolutismus. Wir gedenken im März aber auch der proletarischen Erhebung der Pariser Arbeiter, wir erinnern uns an die vor vier Jahrzehnten erfolgte Proklamierung der Pariser Kommune. Die Wiener Volksbuchhandlung hält die Erinnerung an die großen Gedentage der Revolutionen von 1848 und 1871 wach, indem sie auch in diesem Jahre eine Gedentnummer unter dem Titel Märzfeier 1911 herausgibt. Symbolisch wird die proletarische Revolution durch das Titelbild dargestellt: Arbeiter mit gewaltig viel Licht spendenden Fackeln erklimmen einen hohen Berg und erhellen damit die Welt der Febrilchornsteine und der Kirchtürme. Ein großes doppelseitiges Bild zeigt uns den Schmelzer Friedhof mit dem Denkmal derer, die am 18. März 1848 ihr Leben gelassen haben für die Freiheit Oesterreichs und Deutschlands. Außerdem enthält das Gedentblatt treffliche Vorträge von Casar Wenzel Meisenhauser, des letzten Kommandanten der revolutionären Wiens, und ein Bild der opferfreudigen Luise Nidel, der tapferen Kämpferin der Pariser Kommune. Ihr widmet Adelheid Popp ein liebevoll geschriebenes Gedentblatt, während Leopold Winiarsky Meisenhausers Aufstieg und mutigen Tod darstellt. Karl Renner wirft einen kurzen Rückblick auf die Revolution und weist dann den Arbeitern den Blick in die Zukunft. Franz Schumacher erzählt dafür aus vergangenen Tagen, er erinnert daran, wie schwer es den Wiener Arbeitern gemacht wurde, ihre Ehrfurcht und ihren Dank auszudrücken vor den Gräbern der Märzgefallenen. Ein Bild der geistigen Wüste des Vormärz zeichnet uns zum Verständnis der notwendig gewordenen Revolution Karl Leuthner. Die Märzrevolution der Pariser anlässlich des 50. Gedenttages der Kommune schildert uns Otto Pohl. In eigenartigen kraftvollen Versen zeigt uns Hans Bilz die letzten Kämpfe der Wiener Arbeiter im Oktober 1848. Adelheid Popp schreibt über der Frauen Erwachen, sie verweist auf den 19. März 1911, an dem die Frauen Oesterreichs für die volle Gleichberechtigung eintreten sollen. So sehen wir, daß die März-Zeitung auch in diesem Jahre durch ihren reichen Inhalt wertvolle Anregung, wichtige Belehrung und neue Begeisterung verbreiten wird. Sie ist bei allen Kolporturen der „Stühliedter“ erhältlich. Wo dies ausnahmsweise nicht der Fall sein sollte, versendet die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp., Wien, VI/1, Sumpendorferstraße 18, gegen Einsendung von 25 Sch. in Briefmarken die Zeitschrift franco per Kreuzband.

### Eingelendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

### Ueberraschende Erfolge bei Nervenleiden.

Was Nervenleiden sind, das spüren viele, es wissen es aber nur wenige. Das Nervensystem besteht in seinen wichtigsten und der Menge nach größten Teilen aus dem Gehirn und Rückenmark, die in die einzelnen Organe des Körpers aufs feinste verzweigten Nervenfasern vermitteln nur die Verbindung zwischen diesem sogenannten Zentralnervensystem und den Organen. Die weitaus meisten Nervenleiden haben ihren Sitz im Gehirn und Rückenmark, selbst wenn sie sich in ganz anderen Teilen des Körpers sichtbar und fühlbar äußern. Symptome von Nervenleiden sind zum Beispiel Kopfschmerzen, Gliederzittern, Zuckungen, Rücken- und Gesichtsschmerzen, Schmerzen im Hals, Armen und Gelenken, Augenschmerzen, Blutwallungen, Herzklappen, Schlaflosigkeit, schwere oder scharfliche Krämpfe, Beklemmungen, Schwindelanfälle, Angstgefühle, übermäßige Empfindlichkeit gegen Gerüche, Reizbarkeit, besonders früh nach dem Aufstehen, Launenhaftigkeit, Verlagen des Gedächtnisses, gelbe Hautflecke, Klaffen in den Nägeln, Gefühl von Taubheit in den Gliedern, Zittern der Hände und Änien bei Erregungen, blaue Ringe um die Augen, Ohrensausen, sonderbare Gerüche und Abneigungen, Impotenz, Schreckhaftigkeit, Neigung zu Trunksucht und anderen Ausschweifungen u. s. w.

Nervenleiden sind meistens Erschöpfungszustände der Nerven, entstanden entweder durch Ueberanstrengung derselben (Ueberarbeitung, Aufregung, Angst, Sorge, Kummer) oder auch oft durch Ausschweifungen aller Art, ferner durch ungeeignete Ernährung.

Zur Beseitigung gibt es zwei Wege: Entweder unbedingte Ruhe, also vor allen Dingen Beseitigung der Ueberarbeitung, Aufregungen, des Kummers, der Sorgen u. s. w., oder Kräftigung der Nerven durch Zuführung geeigneter Stoffe. Noch besser ist es natürlich, wenn man beides, Ruhe und stärkende Mittel zugleich anwenden kann. Reiz- oder Betäubungsmittel, wie zum Beispiel Alkohol, Kaffee, Brom u. s. w. können niemals stärkende Mittel sein, sondern höchstens für kurze Zeit eine Besserung vortäuschen, der aber natürlich sofort eine Verschlimmerung folgt.

Wenn man eine schädliche Pflanze kräftigen will, so mengt man dem Boden diejenigen Stoffe bei, die der Pflanze zum richtigen Gedeihen fehlen. Dann wächst sie wieder und trägt Blüten und Früchte. Genau so verhält es sich mit den Nerven. Auch die beste Nahrung enthält nicht genug derjenigen Stoffe, deren die erschöpften Nerven bedürfen, um sich wieder zu erholen, wieder leistungsfähig zu werden. Die Stoffe müssen aber eigens in konzentriertem Zustande zugeführt werden.

Es sind dies vor allem anorganische Phosphorsäureverbindungen, wissenschaftlich Lecithine genannt. Sie bilden den wirksamen Hauptbestandteil des bekannten Dr. Gerhard'schen „Visnerbins“, über dessen Wirksamkeit bei Nervenleiden unter anderem Herr Sekretär J. Weiß in Reunkirchen folgendes schreibt:

Durch den Gebrauch Ihres „Visnerbin“ habe ich ganz überraschende Erfolge erzielt und kann dasselbe jedem Nervenleidenden nur aufs wärmste empfehlen. Seit August litt ich fast ununterbrochen an heftigen Schmerzen im Rücken, welche sich zeitweilig auf Hüften und Oberschenkel ausdehnten, verbunden mit Kopfschmerzen, Schwindeln vor den Augen, so daß ich sehr häufig während des Dienstes alles Leiden und Schreiben vollständig einstellen mußte, weil mir die ganze Seite als eine verschwommene schwarze Masse erschien. Einzelne Buchstaben oder Wörter zu entziffern, war mir in solchen Momenten nicht möglich. Am schlimmsten waren für mich jedoch die schlaflosen Nächte und die starke Aufregung bei der allgeringsten Veranlassung. Seit dem Gebrauch Ihres Präparates sind nun alle diese Erscheinungen fast spurlos verschwunden. Trotzdem will ich Ihre letzte Sendung noch ganz einnehmen, indem ich gleichzeitig die feste Zusage mache, daß ich dann von der weiteren Einnahme der Präparate absehen kann. Ihr „Visnerbin“ kann nur als eine Wohltat für jeden Nervenkranken bezeichnet werden. Indem ich Sie meines aufrichtigen Dankes versichere u. s. w.

Wie Ärzte darüber urteilen, das beweist folgendes Schreiben des Karmeliterinnen-Klosters Sankt Peter b. Mařtich:

Senden Sie uns weitere sechs Dosen „Visnerbin“. Unser Hausarzt hat das Präparat als ein sehr gutes bezeichnet und empfohlen, es weiterhin zu nehmen.

Tausende solcher Zuschriften liegen vor und soeben erst wieder ist ein ganzes Buch voll solcher aus letzter Zeit herausgegeben worden, welches jeden Nervenleidenden in höchstem Grade interessieren wird.

Noch größeres Interesse aber wird die Tatsache erregen, daß jeder Interessent das Mittel versuchen kann, ohne Geld dafür auszugeben. Wenn man nämlich unter Hinweis auf diesen Artikel eine Postkarte an Dr. Arthur Gerhard G. m. b. H., Berlin 35, Postfach 18. 108, schreibt, so erhält man außer einem belehrenden Buche auch eine Probebox „Visnerbin“ gratis zugesandt. Allerdings darf man nicht allzu lange zögern, bis man schreibt, auch schon deshalb nicht, weil Erschöpfungszustände der Nerven eine recht ernste Sache sind.

### Zehn Jahre Volkshheim.

Sonntag den 26. Februar 1911 feiert das Wiener Volkshheim, die erste Volkshuniversität des Kontinents, sein zehnjähriges Bestehen. Ein Strom von Wissen ging seit das Volkshheim seine schlichten Pforten öffnete, in die Türe der Wiener Bevölkerung und Abend um Abend holen sich Hunderte von Arbeitern aus den Hörsälen und Laboratorien dieses reichen Bildungsinstituts neue Erkenntniskräfte und Lebensfreude. Die offizielle Feier findet Sonntag um 1/11 Uhr vormittags statt; nachmittags werden sämtliche Lehrräume und Bibliothekssäle zur Beichtigung frei offenstehen. Zahlreiche Veranstaltungen, Einzelausstellungen und Aufführungen werden veranstaltet, was die Wiener Bevölkerung dem Volkshheim an innerem Leben und Anziehung verleiht. Es ist zu wünschen, daß seitens der Gewerkschaften die Beteiligung an dem Feste des Volkshheims eine recht rege sein möge.

Bei Veranstaltung von Vällen und Festen aller Art empfiehlt den P. T. Genossen sein reichhaltiges Lager in Festtagsartikeln und Zugbaragern (Siehe Inserat) Berthold Fuchs, Wien II/2, Nordbahnstraße 44.

Die Ermüdung, wie sie bei schwerem Dienst eintritt, bekämpft man am besten durch eine Tasse Rindsuppe, die alle anregenden Eigenschaften des Alkohols besitzt, aber ohne dessen schlaffende Folgewirkung. Früher war die Herstellung einer guten Rindsuppe teuer und zeitraubend. Heute überwiegt man einfach einen Maggis Rindsuppenwürfel (à 5 Sch.) mit kochendem Wasser. Der bewährte Name Maggi bürgt für beste Qualität.

### Mitteilungen der Zentrale.

Zentralausschusssitzung am 9. Februar 1911. Berichterstattung über die am 31. Jänner, 1. und 2. Februar 1911 in Lemberg stattgefundenen Konferenzen und Beschlusfassung hierüber. — Herausgabe einer Beilage zum politischen Fachblatt in ruthenischer Sprache. — Beilegung einer Streitsache zwischen mehreren Vertrauensmännern. — Festsetzung einer Konferenz der Wiener Arbeiterausschüsse; einer gemeinsamen Sitzung mit den gewählten Vorstandsmitgliedern der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt sowie einer separaten Sitzung zwecks Beratung über die separatistische tschechische Bewegung unter den Eisenbahnern in Böhmen und Mähren. — Erledigung des Einlaufes.

### Sprechsaal.

### An das gesamte Personal der österreichischen Privatbahnen.

Eisenbahner! Genossen! Kollegen!

Infolge Ablaufes der Funktionsdauer der von den versicherten Eisenbahnbediensteten im Jahre 1908 gewählten Delegierten und deren Erbgymänner hat der Vorstand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt in Gemäßheit des § 9 des Statuts die Neuwahl der Delegierten und deren Erbgymänner für die Gesamtheit der Mitglieder vertretende Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen ausgeschrieben.

Laut §§ 8 und 9 des Statuts ist von den der Unfallversicherungsanstalt als Mitglieder angehörenden Eisenbahnbediensteten jeder einzelnen Eisenbahnunternehmung ein Delegierter zur Generalversammlung sowie ein Erbgymann deselben zu wählen.

Es ist somit von dem gesamten Personal (Beamten, Unterbeamten, Maschinen- und Zugbegleitungspersonal, Wächtern, Stationsbediensteten, Werkstätten-, Heizhaus-, Magazins- und Oberbauarbeitern zc. zc.) der österreichischen Privatbahnen je ein Delegierter und ein Erbgymann für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen zu wählen.

Wir empfehlen daher sämtlichen Bediensteten der österreichischen Privatbahnen ohne Unterschied der Kategorie nachfolgende Kandidaten zur Wahl:

#### Agensseebahn.

Delegierter: Anton Schuntner, Maschinenmeister Jenbach.

Erbgymann: Anton Kainrath, Lokomotivführer, Jenbach

#### Auffig-Zephriner Eisenbahn.

Delegierter: Franz Kobl, Lokomotivführer, Komotau.

Erbgymann: Josef Schiller, Schmied, Werkstätte Auffig an der Elbe.

#### Gaisbergbahn.

Delegierter: Alois Huber, Lokomotivführer, Parfch.

Erbgymann: Josef Rauchenschwandter, Werkführer, Parfch.

#### Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol.

Delegierter: Ferdinand Rindlmann, Kondukteur, Innsbruck.

Erbgymann: Ludwig Eder, Lackierer, Innsbruck.

#### Friedländer Bezirksbahn.

Delegierter: Karl Seeliger, Stationsleiter, Haindorf.

Erbgymann: Stanislaus Kaim, Ranglist, Friedland.

Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

Delegierter: Robert Kirschlager, Wagenführer, Salzburg.

Erbgymann: Rupert Solleeder, Zugführer, Salzburg.

#### Stauding-Stramberger Lokalbahn.

Delegierter: Leopold Gindra, Magazinsaufseher, Neßelsdorf.

Erbgymann: Franz Kutac, Kondukteur, Stauding.

#### Südbahn.

Delegierter: Robert Scherbaum, Zugstreifer, Wien.

Erbgymann: Ludwig Beer, Lokomotivführer, Müggelslag.

Leset die „Arbeiter-Zeitung“!

Eisenbahn Wien-Aspang.

Delegierter: Wenzel Ruzel, Werkstättenarbeiter, Wien
Erfasman: Josef Handler, Stationsaufseher, Willendorf.

Wiener Lokalbahnen.

Delegierter: Franz Moser, Kondukteurzugsführer, Mähleinsdorf.
Erfasman: Josef Pelikan, Lokomotivführer, Inzersdorf.

Salzkammergut-Lokalbahn.

Delegierter: Karl Nib, Zugsführer, Salzburg.
Erfasman: Josef Vochbichler, Lokomotivführer, Nöchl.

Buschthierader Eisenbahn.

Delegierter: Josef Saller, Lokomotivführer, Bubna.
Erfasman: Wenzel Truta, Werkstättenarbeiter, Komotau.

Brünner Lokalbahn-Gesellschaft.

Delegierter: Johann Szegurek, Motorführer, Mährisch-DStrau.
Erfasman: Alois Huletschny, Kondukteur, Mährisch-DStrau.

Schmalpurbahn Königshof-Koneprus.

Delegierter: Franz Koranda, Bahnmelder, Beraun.
Erfasman: Josef Verdych, Bahnwächter, Beraun.

Lokalbahn Brünn-Bisch.

Delegierter: Franz Dvorkal, Lokomotivführer, Schimig.
Erfasman: Josef Misch, Weichensteller, Cernowitz bei Brünn.

Eisenbahner! Genossen! Kollegen! Wähler!

Es gilt alles daranzusetzen, daß unsere Kandidaten bei allen Privatbahnen gewählt werden. Die Regierung plant gegen die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt ein Attentat; man will anstatt verbessern noch verschlechtern; wir müssen daher auf der Hut sein. Jeder einzelne muß für unsere Kandidaten agitieren, damit die Mameluden, "Ja"-sager oder Demagogen, die unsere Feinde sind, in diesem Wahlkampfe neuerlich unterliegen.

Verfümt eure Pflicht am Wahltag nicht und laßt euch nicht einschüchtern, ihr habt das freie Wahlrecht. Jeder Wähler hat einen unausgefüllten Stimmzettel zu bekommen.

Jeder Bedienstete, welcher seitens seiner Vorgesetzten in ungesetzlicher Weise deshalb, weil er frei wählen will, beeinflusst wird, oder wenn ihm gedroht wird, wenn er frei wählt, soll sofort, ohne sich in eine lange Debatte mit einem solchen Vorgesetzten einzulassen, die Aufnahme eines Protokolls verlangen. Dieses Protokoll ist nur dann zu unterschreiben, wenn es wahrheitsgemäß abgefaßt ist.

Über jede Wahlbeeinflussung, respektive Wahlschwindel wolle man sofort unter Angabe von Zeugen u. wahrheitsgemäß an die Redaktion des "Eisenbahner", Wien, V. Zentagasse 5, berichten.

Eisenbahner, Kollegen und Genossen! Wählt nur die oben angeführten Kandidaten, um jede Stimmenzersplitterung zu vermeiden. Die oben angeführten Kandidaten sind erprobte Männer, die jederzeit, soweit ihre Macht reicht, für die Rechte der Mitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen eintreten werden.

An unsere Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen der Privatbahnen.

Bezüglich der im Laufe der letzten Woche zur Versendung gebrachten Flugblätter zur Wahl der Delegierten und deren Erfasman der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt auf den österreichischen Eisenbahnen und auf den österreichischen Privatbahnen stellt die Zentralleitung an alle Ortsgruppen- und Zahlstellenleiter sowie an die übrigen Genossen Vertrauensmänner das Ersuchen, kräftig und eifrig zu agitieren und die Verteilung der Flugblätter zweckmäßig vorzunehmen, damit nicht in einer Station die Verteilung doppelt und in der anderen gar nicht erfolgt. Zu diesem Behufe haben sich die Genossen mit den Nachbarortgruppen rechtzeitig zu verständigen, damit nichts veräußt wird und der Sieg auf unserer Seite ist.

Die Kandidatenlisten sind von den Flugblättern abzutrennen und in die Stimmzettel einzukleben.

Bezüglich der Stationsstrutinen, wo solche vorgenommen werden, ist es Pflicht unserer Vertrauensmänner, sofort Vorkehrung zu treffen, damit für das Strutinium zum mindesten in jeder Station, wo strutiniert wird, zwei Vertrauenspersonen nominiert und den maßgebenden Vorgesetzten bekanntgegeben werden. Die Ortsgruppen und Zahlstellen am Orte der Direktion haben ebenfalls sofort mindestens zwei Vertrauenspersonen zu nominieren, welche der Direktion für das Hauptstrutinium in Vorschlag zu bringen sind und um deren Zuziehung zu ersuchen ist.

Druckfehlerberichtigung.

Die in der Nummer 5 veröffentlichte Kandidatenliste der Ausflugs-Eisenbahn ist folgend richtigzustellen:

Delegierter:

Franz Kohl, Lokomotivführer, Komotau.

Achtung, Wächter und Ablöswächter der Strecke Stadlau-Marchegg und Stadlau-Grubbad.

Sonntag den 26. Februar um 1 Uhr nachmittags findet in Herrn Josef Rothadsbergers Gasthaus, Wahnstraße Nr. 205 in Wolkersdorf, eine § 2-Versammlung für sämtliche Wächter (Wahnerhaltung und Verkehr) statt. Wir ersuchen die Genossen und Kollegen, sehr zahlreich zu erscheinen.

Blockpuffer der k. k. Staatsbahndirektion Linz.

Am 5. März findet in Altnang, Gumers Gasthof, eine Besprechung der Blockpuffer des Direktionsbezirktes Linz statt. Anfang 2 Uhr nachmittags. Die Kollegen Blockpuffer werden ersucht, sich zahlreich an dieser wichtigen Besprechung zu beteiligen. Referent: Freischlag aus Linz.

Offene Anfragen.

An die Bandirektion der Südbahn.

Die im Südbahnpersonalhaus in Spittal an der Drau wohnenden zwölf Parteien haben schon vor längerer Zeit ein Gesuch um Aufhebung des Gartenpachtvertrages gemacht, da sie ohnehin sehr viel Wohnungszins zahlen müssen und da der Garten sehr schlecht ist. Obwohl sie das Gesuch im Dezember v. J. dem Herrn Stationschef überreichten, sind sie bis heute ohne Erledigung und ersuchen auf diesem Wege um günstige Erledigung desselben. Die Betroffenen.

An die k. k. Direktion der Staatseisenbahngesellschaft in Wien.

Vor Jahresfrist haben mehrere Oberbauarbeiter an die Streckenleitung Mischbach ein Gesuch um Aufnahme in den Provisionsfonds eingereicht. Da bis heute keine Erledigung gekommen ist, so vermuten die Bittsteller, daß ihr Gesuch gar nicht an die k. k. Direktion in Wien gesendet wurde. Um eine baldige und günstige Erledigung wird gebeten.

An die löbliche k. k. Direktion für die Linie der Staatseisenbahngesellschaft in Wien.

In der Strecke Olmütz-Hochstein wurden für die jetzige Winterperiode bloß je 500 Kilogramm Kohle und 20 alte Schwellen zur Beheizung der Dienststätten verabfolgt. Die Schwellen sind durchwegs vollkommen morsch und durchnäht, so daß sie beinahe unverwendbar sind. Bei der rauhen Witterung auf der genannten Strecke haben die Wächter sehr stark unter der großen Kälte zu leiden.

Aus diesen Gründen ersuchen die Betroffenen um schleunige Abhilfe.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Ist einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß in der Station Röhersdorf der Weichenwächter zu Reinigungsarbeiten, wie Abortwaschen u. s. w. vom dortigen Herrn Stationsvorstand kommandiert wird. Nachdem für derartige Reinigungsarbeiten an jeder Station ein bestimmter Betrag angewiesen wird und zu diesen Arbeiten zumeist weibliche Personen verwendet werden, so wird eine k. k. Staatsbahndirektion gebeten, zu veranlassen, daß der in allen anderen Stationen übliche Vorgang auch in der Station Röhersdorf eingehalten werde.

An das k. k. Eisenbahnministerium Wien.

Die Blocksignaldienner des Bahnbetriebsamtes Bilin der k. k. Staatsbahnen erlauben sich die Anfrage zu stellen, ob einem hohen Ministerium bekannt ist, daß die Blocksignaldienner nach dem zwölftägigen Nachdienst sofort die Reinigung der Weichen und das Schmierieren der Lauf- und Wintelloren und das Reinigen der Stellriegel und Drahtzüge besorgen müssen, was eine Zeit von fünf bis sechs Stunden täglich in Anspruch nimmt.

Von Seiten der Betroffenen wurde bereits am 1. November 1910 ein Gesuch an die Staatsbahndirektion Wien um Abstellung dieser Arbeiten eingereicht, bis heute warten die Blocksignaldienner aber noch auf die Erledigung desselben.

In Anbetracht dieser Dienstleistung, die einem zehnjährigen Dienst mit zwölfjähriger Ruhezeit gleichkame und da für diese Dienstleistung ein zwölfstündiger Dienst und zehnjährige Ruhezeit festgesetzt ist, lehnen bei dem überaus starken Verkehr und Verkehr in dieser Station die Betroffenen jedwede Verantwortung ab.

Die Blocksignaldienner der Station Bilin ersuchen ein hohes Ministerium um Unternehmung der Angelegenheit in der Station und um Abnahme der außerordentlichen und über den normalen Dienst zu leistenden Arbeiten.

Die Blocksignaldienner der Station Bilin.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Bärn und Umgebung. Sonntag den 12. März l. J. um 1 Uhr nachmittags findet im Gasthaus „zur guten Hoffnung“ in Andersdorf eine frei zugängliche Eisenbahnerversammlung statt, wozu alle Kollegen höflich eingeladen werden. Auch Frauen sind mitzubringen. Referent Genosse Koranda aus Brünn.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Bökstein. Die Mitglieder der Zahlstelle werden aufgefordert, die Versammlungen und Besprechungen besser wie bisher zu besuchen.

Es ist Pflicht aller dienstfreien Kollegen, die von der Leitung der Zahlstelle anberaumten Versammlungen jederzeit pünktlich zu besuchen, damit ein jedes Mitglied über die eingeleiteten Aktionen der Organisation informiert ist.

Zahlstelle Mauthausen. Am 26. Februar um 8 Uhr vormittags findet hier eine Versammlung der Eisenbahner statt. Zahlreiches und pünktliches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Dur. Am 12. März findet eine freie Vereinsversammlung statt. Referate deutsch und tschechisch. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Klostergrab. Die Generalversammlung findet am 5. März um 1/9 Uhr abends im Gasthaus „zum Gartenhaus“ mit äußerst wichtiger Tagesordnung statt. Die Kollegen wollen sich zahlreich an dieser Versammlung beteiligen. Ferner werden die Mitglieder ersucht, ihre Mitgliedsbücher und Interimskarten behufs Kontrolle an den Kassier Genossen Gautsch abzugeben.

Ortsgruppe Spittal a. d. Drau. Die Ausschüßungen finden jeden ersten Donnerstag des Monats statt. Die Monatsversammlungen jeden darauffolgenden Samstag des Monats nach der Ausschüßung. Einzahlungen sind ab 15. Februar an Genossen Sidor Soffer, Wagenmeister der Südbahn, zu richten, da derselbe als Hauptkassier gewählt wurde.

Ortsgruppe Brün. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß am 5. März 1911, abends 8 Uhr, in Suds Restaurant, Ringstraße, die ganzjährige Generalversammlung stattfindet. Zahlreiches Erscheinen ist Pflicht. Sollte jedoch zur gegebenen Zeit und Stunde die nötige Anzahl von Mitgliedern nicht erschienen sein, so findet unter allen Umständen und ohne Rücksicht auf die Anzahl der anwesenden Mitglieder eine Stunde später eine zweite Generalversammlung statt.

Zahlstelle Jelenika. Die Mitglieder werden ersucht, die Beiträge rechtzeitig abzuführen.

Ortsgruppe Wien XV. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die diesjährige Generalversammlung am 7. März um 1/7 Uhr abends im Vereinslokal, Salomons Gasthaus, XV., Gasgasse 3, stattfindet. Nach der Generalversammlung gemütliche Unterhaltung und Vorträge. Alle dienstfreien Mitglieder werden eingeladen, möglichst zahlreich und pünktlich zu erscheinen und eventuell auch die Frauen mitzubringen.

Ortsgruppe Komotau. Es wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß bedürftige Mitglieder, welche bei der Ortsgruppe um eine Unterstützung ansuchen, das Mitgliedsbuch dem schriftlichen Ansuchen beizulegen haben, widrigenfalls dieses unberücksichtigt bleibt. Alle Geldsendungen sind an den Kassier Genossen Jugo Stüß in Oberdorf, Wlleestraße Nr. 252 bei Komotau, zu richten.

Um Unregelmäßigkeiten bei der Zustellung des „Eisenbahner“ hintanzuhalten, werden die Mitglieder nochmals ersucht, jede Wohnungsveränderung dem Kolporteur Genossen Anton Wagner rechtzeitig bekanntzugeben.

Zahlstelle Furth im Walde. Die Generalversammlung wird am 5. März um 3 Uhr nachmittags im Bahnhof „zum goldenen Stern“ mit wichtiger Tagesordnung abgehalten. Referent aus Prag.

Die Mitglieder werden ersucht, sich zahlreich und pünktlich an der Versammlung zu beteiligen.

Zahlstelle Lichtenau. Bei der am 3. Februar l. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden sämtliche Genossen, welche voriges Jahr in der Leitung waren, einstimmig wiedergewählt. Genosse Koranda referierte über die neuen Strafgesekentwürfe, welche im Parlament in Vorberatung stehen und die geeignet sind, die Eisenbahner in ihrem Koalitionsrecht zu beschränken; ferner über die Stellungnahme unserer Organisation diesen gegenüber sowie über die Fleischsteuerung, wofür ihm reicher Beifall gezollt und der Dank ausgesprochen wurde.

Zahlstelle Biersdorf. Die Zahlstelle Biersdorf hält am 26. d. M. ihre ganzjährige Generalversammlung ab.

Ortsgruppe Brünn II. (Kaiser Ferdinands-Nordbahn). Die Generalversammlung findet am Sonntag den 5. März um 4 Uhr nachmittags im Restaurant Wschendner, Jelle 15, statt.

Im Falle Beschlusunfähigkeit wird selbe um eine halbe Stunde später eröffnet. Genossen, agiert daher alleits, auch bei den noch indifferenten Kollegen, und sorgt für einen zahlreichen Besuch.

Ortsgruppe Selthal. Es diene den Mitgliedern der Ortsgruppe Selthal folgendes zur Kenntnis. Als Vertrauensmänner, beziehungsweise Substanzier sind folgende Genossen aufgestellt, und zwar: Ferdinand Schimel, Wilhelm Ganfer, für Ordnung Johann Pölkauer, für Reizen Josef Podesser, für Notennmann Jgnaz Saubach. Die Bücherausgaben finden jeden Sonn- und Feiertag von 1/9 bis 10 Uhr vormittags statt. Die Einzahlungen finden vom 1. bis 5. jeden Monats von 8 bis 10 Uhr vormittags und von 6 bis 8 Uhr abends im Vereinslokal statt. Die Mitglieder werden ersucht, die Einzahlungen stets nur im Vereinslokal vorzunehmen sowie die Versammlungen besser zu besuchen.

Ortsgruppe Tannwald-Schumburg. Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß laut Beschluß der am 5. Februar l. J. stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung als Substanzier für die Strecke Tannwald-Eisenbrod Genosse Michl, für die Strecke Morchenstern Genosse Welda, für Bessendorf Genosse Kovár und für Gröntal Genosse Kaza bestimmt wurden. Befuß Anfragen, Informationen u. s. w. haben sämtliche Mitglieder beim Genossen Derman vorzusprechen. Die Vereinsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat statt.

Zahlstelle Bieditz. Die Generalversammlung findet am 12. März 1911 um 2 Uhr nachmittags im Vereinslokal in Möben statt. Die Tagesordnung lautet: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl der Vereinsleitung. Es ist Pflicht eines jeden Mitgliedes, wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung zu erscheinen. Einladung erfolgt weiter feine.

Ortsgruppe Weiskirchlit. Sonntag den 12. März 1911, 7 Uhr abends, findet im Vereinslokal die ganzjährige Generalversammlung statt; sollte selbe zur festgesetzten Stunde nicht beschlusfähig sein, so findet eine zweite Stunde später, ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen statt. Es ist Pflicht aller dienstfreien Genossen, zu dieser wichtigen Versammlung pünktlich am Plage zu sein, bei welcher ein Referat anwesend sein wird. Gleichzeitig werden die Genossen ersucht, ihre Frauen in diese wichtige Versammlung mitzubringen.

Ortsgruppe Parkersdorf. Den Genossen von Retawinkel und Umgebung diene zur Kenntnis, daß am Dienstag den 28. Februar 1911, um 8 Uhr nachmittags, in Schmöb Gasthaus, Retawinkel, eine freie Eisenbahnerversammlung abgehalten wird. Referenten aus Wien und Parkersdorf. Nach Schluß der Versammlung Langkränzen. Regiebeitrag 20 H.

Ortsgruppe Goding. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet Sonntag den 5. März 1911, um 5 Uhr nachmittags im Vereinslokal, Gasthaus „zum goldenen Kreuz“, statt. Die Mitglieder werden ersucht, vollzählig zu erscheinen sowie eventuelle Rückstände bis dahin zu begleichen.

Zahlstelle Liebschitz. Freitag den 24. Februar 1911 findet im Gasthaus des Herrn Josef Laube in Simmer eine § 2-Versammlung mit sehr wichtiger Tagesordnung statt. Anfang 1/9 Uhr abends. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Braunau am Inn. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnisnahme, daß von nun an jeden 1. des Monats die Mitgliederversammlung und jeden 15. des Monats der Diskussionsabend stattfinden wird.

Die Genossen werden daher aufgefordert, von dieser neuen Einführung ausgiebig Gebrauch zu machen, indem sie sich regelmäßig an den Versammlungen und Diskussionen beteiligen mögen. Fort mit der grenzenlosen Gleichgültigkeit, auf zur positiven Arbeit für die Organisation und zur Erweckung des Klassenbewußtseins der Eisenbahner.

Zahlstelle Priesen. Am 4. März 1911, um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus „zur Stadt Priesen“, eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Die Kollegen werden ersucht, sich zahlreich zu beteiligen.

Kathreiners Kneipp-MalzKaffee
wird seiner unerreichten Vorzüge wegen von Millionen täglich getrunken. Einzig wirklicher Familienkaffee! Billig u. gesund.

Inhalt der Nummer 5. vom 10. Februar 1911.

Artikel: Lehren der Volkszählung. Zur Verstaatlichung der Eisenbahn Wien-Wipac. Ein Hauptquell der Feuerungskreuz und quer unter den deutschen Eisenbahnern. Zugbegleiter-Reichstagen für alle Bahnen Oesterreichs. Die Dienstverteilung der Zugbegleiter bei der Südbahn. Von den Signalmeistern. Vom Arbeiter-Zentralauschuss der L. I. Staatsbahnen. Protokoll der Sitzung des Arbeiter-Zentralauschusses. Einführung eines IV. Anhangs zum Pensionsstatut der Südbahn. Feuilleton: Erlös der Erlösung. Die geheiligte Schulter. Inland: Die deutsch-österreichische Sozialdemokratie 1910. Die Neubeschreibung der Qualifikationstabellen bei der D. N. B. W. Bahnmotive bei der A. T. E. Ausland: Der französische Westbahnstandal. Technische Errungenschaften im Dienste der Gewerkschaften. Eisenbahnerstreik in England. Die christlichen Gewerkschaften in Deutschland. Aus dem Gerichtssaal: Die Gefahren des Arbergstunnels. Ueber die Instruktion hinaus. Ein eingegangener Christlichsozialer. Streiflichter: Vorträge der Arbeiterauschüsse der St. E. G. und D. N. B. W. beim Eisenbahnminister. Deputation der Ranggehilfen und der Signalmeister in der Direktion der St. E. G. Die erste Eisenbahnerversammlung auf der Südtalbahnen. Lebensgefährliche Verhältnisse in der Station Stauding. Von der Salzammergut-Lokalbahnen. Akademische Bildung. Die Leiden eines Wagenreinigers. Von der Bahnerhaltungsfektion Windischgraz. Schwere Zusammenstoß auf der Südbahn. Aus den Amtsblättern: Dienstkleiderersatz. Wahlauschreibung der Südbahn für die Delegiertenwahl der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. Korrespondenzen: Jglau. Triest-Freihafen. Falkenau a. d. Eger. Linz a. d. Donau. Graz. Mittelteuf. Willach. Wien-Südbahnhof. Stauding. Wien-Praterstern. Versammlungsberichte: Pragergarten. Gassein. Wien. Aus den Organisationen: Komotau. Szafowa. Mannersdorf. Komotau. Mann. Pragerhof. Hütteldorf. Attnang. Töppeles. Rimburg. Bischofshofen. Verschiedenes: Arbeiterbüchungen. Die Steigerung der Heereslasten. Technisches: Eine Erfindung zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs. Patentbericht. Literatur: Volksbildung - Zukunftsglaube. Das Recht. Der Kampf. In freien Stunden. Mitteilungen der Zentrale: Zentralauschuss-Sitzung. Sprechsaal: An das gesamte Personal der österreichischen Privatbahnen. An die Genossen Signalmeister. An alle Krankentassenmitglieder der Südbahn. An die Arbeiter der Staatsbahnverwaltungen in Simmering. Freie Eisenbahnerversammlungen: Marchegg. Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein: Willach I. Teufchen. Wodenbach. Linz. Wdmont. Jägerndorf. Falkenau a. d. Eger. Steyr. Linz. Warburg III. Salzburg I. Nieder-Indenwiese. Bischofshofen. Brün I. Parschnitz. Neuhaus. Umfetten. Waidhofen a. d. Ybbs. Apling.

Briefkasten der Redaktion. Nach Bischofshofen. Wenn einigen dortigen offenbar christlichsozialen Herren der Faschings-Courier auf die Herzen ging, so zeigt das nur, daß wir ins Schwarze trafen. Lassen sie also die guten Leute toben; für das Blatt ist das wirklich zu nebenächlich.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Inferate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.

MAGGI Würfel à 5h sind die besten! Kreuzstern MAGGI Rindsuppe Würfel

Achtung! Durch Übernahme einer Konkurrenzmasse von sechs 3000 Rollen Herbst- und Winterleibern für Herren und Knaben, wie auch aus Verlagsämtern elegant, neuere Verhältnisse, Winterrode, Widenster, Stadt- und Jagdbüchse, Frad, Smoking- und Salouanzüge etc. gelangen zum Detailverkauf erstaunlich billig. G. Dittler, f. h. handelsgerichtlich bestellter Schlichter, Wien, III., Löwengasse Nr. 20. Provinzialverband prompt.

Gegen bequeme Teilzahlungen liefern wir Photogr. Apparate all. Systeme in allen Preislagen, ferner Original-Goerz Trieder-Binocles f. Reise, Jagd, Militär, Sport etc. Illustrierter Katalog gratis. Bial & Freund Wien 26 Mariahilferstr. 103

Grässlich hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Private vermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Waschwaren direkt vom Fabrikplatz deckt. - Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Frühjahrs- und Sommer-Musterkollektion und geben Sie gefl. an, ob Sie feine oder billigere Ware zu kaufen beabsichtigen. Führe nur erstklassige Erzeugnisse. Tuchverandhaus Franz Schmidt Jägerndorf Nr. 76, Oest.-Schles.

Gemsbart Antiker Fischbart, neu, mit echter Silberhaare, l. l. punziert, 18 cm, nur 5 Kronen. Daar und Rest garantiert naturdicht. - Nur nachnahme. - Seblaget. Willenbecker, größte Gemsbartbinderei, Krottschach bei Graz Nr. 16.

Beste Bezugsquelle! Billige Bettfedern 1 Kilo neue graue, geschlossene Bettfedern Nr. 2-40 halbweiße Nr. 2-80, weiße Nr. 4-100, bessere Nr. 6-100, Perlefedern (schneeweiß) Nr. 5-100, Damen, weiß Nr. 6-100, 7-100 und 8-100, Daunenn, weiß Nr. 10-100, Brusthaum Nr. 12-100, Kaiserhaum Nr. 14-100 von 5 Kilo an franco. Fertige Betten aus dichtabigem roten, blauen, gelben oder weißen Kanten, eine Tuchent 180x118 cm samt zwei Kopfpollern, diese 80x68 cm genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern Nr. 16-100, Halbdaunen Nr. 20-100, Daunenn Nr. 24-100, Tuchent allein Nr. 18-100, 15-100 und 16-100, Kopfpollern allein Nr. 3-100, 3-50 und 4-100, Tuchent 180x140 cm groß Nr. 15-100, 18-100 und 20-100, Kopfpollern 90x70 cm groß Nr. 15-100, 18-100 und 20-100, Unterbett 180x116 cm groß Nr. 15-100, 18-100 und 20-100, Kinderbetten, Bettüberzüge (festig gef. / mit oder ohne Stoff), Reintücher, Planchetten, Bettdecken, Matratzen u. s. w. billigt verpackt gegen Nachnahme, Verpackung gratis von Nr. 10-100 an franco. Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald). Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. - Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franco.

Männerkrankheiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Rumler. Außerst lehrreicher Vortrags- und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Geklein- und Rückenmarkserkrankungen, Geschlechtskrankheiten, Folgen nervenärztlicher Leiden, Nerven- und Geklein- und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitslichem Nutzen. Für Krone 1.60 Briefmarken franco von Dr. med. Rumler, Genf 881 (Schweiz).

Billige Bettfedern Fertige Betten 5 Kilo: neue geschlossene K 9-60 bessere K 12-100, weiche bauneweiche geschlossene K 18-100, K 24-100, schneeweiße bauneweiche geschlossene K 30-100, K 36-100, K 42-100 aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Duedent oder 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10-100, K 12-100, K 15-100 und K 18-100, 2 Meter lang, 140 cm breit K 18-100, K 15-100, K 18-100, K 21-100, 1 Kopfstücken 80 cm lang, 58 cm breit K 9-100, K 9-60, und K 4-100, 90 cm lang, 70 cm breit K 4-50 und K 5-80. Unterlegung auch nach jeder beliebigen Maßnahme 3-reihige Haare-Matratzen auf 1 Bett à K 12-100, bessere K 23-100. Versandt franco bei Nachnahme von K 10-100 aufwärts. Umtauscht und Rücknahme gegen Postverpflichtung gestattet. Benedikt Sackel, Lobes Nr. 170 bei Bilsen, Böhmen.

Mechanische Stridereien u. Stridgarnhändler Kaufleute und Konsumvereine taufen Stridgarn (Baumwoll- oder Schafwollgarn) am besten und am vorzuziehlichsten in der Ersten Stridgarnfabrik Brosche & Cie., Reichenberg in Böhmen. Filiale: Wien, VII., Schottenfeldgasse 21. Musterkarten gratis.

Sprechmaschinen u. Platten Jeder Apparat mit 3 Jahre Garantie. Ohne Anzahlung 3 Kronen monatlich. Jedes Werk und Platte ein Meisterstück: direkt ab einigiger Spezialfabrik Oesterreichs. LEOP. KIMPINK Wien VII, Kaiserstrasse 65. Kein Cassenladen (Ausstellungsstätte der Fabrik). - Man verlange nur ausdrücklich Katalog 100 (gratis überallhin).

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit! Diese hochfeine, echt silb. Remontoir-Herrenuhr, mit doppeltem Goldrand, kostet nur K 21.-. Derselbe Uhr mit echt silbernem Staubdeckel kostet nur K 31.-. Diese hochfeine Remontoir-Damenuhr kostet in echt Silber mit doppeltem Goldrand nur K 21.-, in echt Gold nur K 42.-. Die Uhren sind von erstklassigen Großstadtuhrenmachern genau abgelesen und gehen auf die Minute! 3 Jahre Garantie! Nur diese vier erstklassigen Uhren werden geführt, daher die große Bekanntheit! Franco Zusendung, hochfeines Glas zu jeder Uhr gratis! Keine Nachnahme, 3 Monate Kredit, und bei sofortiger Barzahlung keinen Heller länger! Die Herren Besuchen können sich durch die Annahme der gelegentlichen Vertretung großen Lebensverdienst verschaffen! Schreiben Sie gleich bei der Großfirma Paul Alfred Goebel, Wien, VIII., Albertgasse 3.

Dankagung. Für die vielen Beweise der Teilnahme anlässlich des Ablebens meines teuren Gatten Virgilus Schöberl, Stredenwächter, sowie für die zahlreiche Beteiligung am Leichenbegängnis spreche ich meinen innigsten Dank aus. Insbesondere danke ich dem Herrn Ingenieur der Bahnerhaltungsfektion in Kuffler, den Beamten von Kladau, dem Streden- und Stationspersonal. Die trauernde Witwe Marie Schöberl und Kinder.

Achtung! Um mich meinen P. T. Kunden erkenntlich zu zeigen, habe ich mich entschlossen, die nach Inventurschluss übriggebliebenen Waschechte Prima fehlerfreie Reste mit Verlust abzugeben. Selbe bestehen aus: Weiss starke Leinen für Herren- und Damenwäsche. Französische Zepherine für Hemden, Blusen und Kleider. Oxford, strapazierbare Qualität, für Herrenhemden. Blaudruck für Schürzen und Kleider. Ganevas (Bettzeug) für Bettüberzüge in modernen Farben. Crisette für Damenröcke. Die Reste sind 3 bis 12 Meter lang, garantiert fehlerfrei, waschecht und kann ein jeder Rest bestens verwendet werden. Mindestabnahme 40 bis 45 Meter um 16 Kr. gegen Nachnahme. Achtung! Wollen meine Ware mit der von der Konkurrenz angebotenen nicht vergleichen, da ich nur das Beste versende und für Nichtpassendes sofort das Geld retourniere. S. Stein, Weberei, Nachod in Böhmen

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigem billigen in gros-Preis ohne Nachnahme auf Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monat! Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeiterleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! - Schreiben Sie sofort an: Paul Alfred Goebel, Wien, VIII., Albertgasse Nr. 3. Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur die Telephonnummern 2364 oder 3545 der modernst eingerichteten DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS“ Wien, V. Wienstrasse 89A

Kollegen! Eisenbahner! Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei eurem eigenen Geldinstitut „Flugrad“, Wien, IV., Kleine Neugasse 8. Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut „Flugrad“ übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und verzinst dieselben mit 4 1/2 Prozent vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung. Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse beim „Flugrad“ erreicht ihr ausser der guten Verzinsung den idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingelegten Gelder werden für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet. Vertrauensmänner werden gesucht.

Möbel MÖBEL Anruf an die Herren Eisenbahner! Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o Fünfhauser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142 Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142 (neben der Löwendrogerie Schawerda) polsterte Zimmer Einrichtungen à Str. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Str. 34 aufwärts. - Stühle, Sessel, Sofas, und Speisezimmer von Str. 250. - Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Str. 70. - Patentbetten von Str. 9-100 und Matratzen, dreiteilig von Str. 12-100 aufwärts. - Eine gute Gegenstände billigst in großer Auswahl. - Kleiner Preisvermerk für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franco. Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl. Zutritt an allen Bahnhöfen und Bezirks Wien kostenfrei. Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch die genaue auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis misshandelt, um meine P. T. Kunden zu täuschen. Schreiben Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftspokal. Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahner-Konduktor“ in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen. Bester Herr! Teile Ihnen mit, daß ich die bestellten Möbelstücke schon am 23. Oktober 1910 erhalten habe und hierüber meine vollste Zufriedenheit ausdrücke; werde mich daher beim nächsten Bedarf wieder an Sie wenden. Hochachtungsvoll J. Johannannes, Konduktor-Zugführer. Euer Wohlgebornt! Mit den mir im vorigen Jahre geordneten Möbeln war ich sehr zufrieden und erlaube Sie, mir nachstehende Möbel zu senden u. s. w. Hochachtungsvoll Johann Kuit. Marienbad.

Parteigenossen! Bestellet Euch jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanevas, starke Hemdenleinswand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität 40 Meter um 16 K per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4-10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren. LEOPOLD WLČEK Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen. Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Um die Konkurrenz zu übertreffen, will ich einen verschenken ich liefere diese vier extra starken, echten, hochmodernen, reinen Aluminium-Kochtöpfe m. Deckeln für nur Kr. 27.- und gebe diese wunden Gr. 24 = 5 L., 22 = 4 L., 20 = 3 L., 18 = 2 L. rolle Aluminium-Kuchenform und einen Patent-Topfrenner amsonst dazu. Keine Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit! Niemand verakume diese Gelegenheit! Paul Alfred Goebel, Wien, VIII., Albertgasse 3

**Nehmen Sie,** wenn Sie verschluckt, heiser, verschleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. M. „Eisfluid“. Wir überzeugten uns selbst bei Brustschmerzen, Halsweh etc. von seiner heilenden, hustenstillenden, erfrischenden Wirkung. Probedenkend 5 Kronen, zwei Dugend 8 Kronen  
 60 Heller franco. Erzeuger nur Apotheker C. B. Feller in Stubica, Esaplatz Nr. 191 (Kroatien).

**Schöne Wäsche**

Herrenunterhosen la um K 2.—, 2.20, 3.—  
 Herrenhemden la um K 2.20, 2.80, 3.40  
 Damenhemden la um K 1.40, 2.—, 2.50  
 Damenhosen la um K 1.30, 1.50, 2.—  
 Damenunterwäsche la um K 1.40, 2.—, 3.—  
 40 Meter Reste schöner Stoffe K 17.—  
 Schreiben Sie um Muster und illust. Preisliste.

**Kabell: Dsw. Beled, Welohrad in Böhmen.**

**Meine Sahara-Kamelhaar-Decken Orig. Tiger-Schlaf-Decken Original Eisbären-Decken**

Größe 124x200 Zentimeter  
 Gewicht circa 1050 Gramm, Preis Kr. 2.15  
 Größe 124x200 Zentimeter  
 Gewicht circa 1050 Gramm, Preis Kr. 3.40

Haben sich ganz besonders gut bei meiner Kundschaft eingeführt. Es ist auch eine wirklich schöne, haltbare, weiche und warme initiierte Kamelhaar-Decke, welche sich als Reise-, Schlaf-, Wagen- und Sofa-Decke eignet.

Größe 124x200 Zentimeter. Gewicht circa 1100 Gramm. Preis Kr. 2.75.

**Täglicher Saisonverkauf circa 600 bis 800 Decken. Tausende Anerkennungs-schreiben seitens zufriedener Kunden. — Minderwertige Nachahmungen existieren und bitte deshalb, nur von mir direkt zu beziehen.**

Kein Risiko, weil nicht gefaltene Ware gegen Erstattung des gezahlten Betrages anstandslos zurücknehme. Ein Postpaket = 4 Decken liefert portofrei. Versand per Nachnahme.

**Theodor Müller, Deckenfabrik, Oberhonnertsdorf bei Rumburg (Böhmen).**

**Die Weltmeisterschaft in der Uhren-Industrie endlich erobert!**

Die Übernahme des alleinigen Vertriebes setzt mich in die Lage für nur Kr. 4.90 eine elegante, extralichte, amerikanische 14 Jar. Gold-Double Schweizer Taschenuhr zu offerieren. Dieselbe besitzt ein gut gehendes Gehänd. Unterwert prämiertes Marie „Speciosa“ und ist auf elektrische Wege mit echtem Golde überzogen. Garantie für präzisen Gang 4 Jahre. 1 Stück Kr. 4.90, 2 Stück Kr. 9.30. Jeder Uhr wird eine fein vergoldete Kette umsonst beigelegt. Risikolos, da Umtausch erlaubt, eventuell Geld retour. Versand per Nachnahme.

**E. Holzer, Krafnau, Stradom Nr. 18/51.**

**Die „Patent-Korkkappe“**

ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken  
**Wilhelm Beck & Söhne**

Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.  
 Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

**ECHTES KORNBRÖT**

von anerkannt vorzüglichster Qualität und Preiswürdigkeit versendet unter den allergünstigsten Bezugsbedingungen die Firma

**JOS. REDER, DAMPPBÄCKEREI UND KUNSTMÜHLE GARSTEN BEI STEYR**

Oberösterreich. Seit mehr als 30 Jahren Lieferant der k. k. Eisenbahnbediensteten!

**Im Leben nie wieder!**

Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!

Durch billigen Verkauf in einer großen Uhrenfabrik verkaufe ich meine Metall-

**„Gloria“ Silber-Smit-Remontoir-Uhr**

Doppelmantel, vollständiges vorzügliches Rem.-Werk, in Etzinen laufend, prachtvoll schönes Gehäuse, entwed. Wappen-, Herz-, Hirsch- oder Löwen-Gravierung, solange der Vorrat reicht, um den Spottpreis von

**6 Kronen per Stück!**

Passende „Gloria“-Kette 1 Krone.

3 Jahre Garantie. Versand per Nachnahme. Vom Uhren-Exporthaus  
**Max Böhnel, Wien IV, Margaretenstrasse Nr. 27/9.**

**Petroleum-Heizofen**

neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu benutzen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft, garantiert hochfeine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur K 27.—, und zwar nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit, daher kein Risiko.

**Paul Alfred Goebel**  
 WIEN, VIII. Alibertgasse Nr. 3.

**Billige Bettfedern u. Daunen!**

1 Kilo graue geschlossene Kr. 2.—, halbmilch Kr. 2.80, weiße Kr. 4.—, prima daunenweiße Kr. 6.—, hochprima Schick, beste Sorte Kr. 8.—, Daunen, grau Kr. 6.—, weiß Kr. 10.—, Brusthamm Kr. 12.—, von 5 Kilo an franco.

**= Fertige Betten =**

aus dichtstofftem, roten, blauen, gelben oder weißen Jute (Wanling), eine Leinwand, Größe 180x116 cm. und 2 Koppkissen, diese 80x68 cm. genäht gefüllt, mit neuen grauen geräumigen fülligen und dauerhaften Federn Kr. 16.—, Daunenbetten Kr. 20.—, Daunen Kr. 24.—, Zudecken allein Kr. 12.—, 14.—, 16.—, Koppkissen Kr. 2.—, 3.50, 4.—, Tummel, 180x140 cm groß, Kr. 15.—, 18.—, 20.—, Koppkissen 90 x 70 oder 80x80 cm Kr. 4.50, 5.—, 5.50, Unterbetten aus Gradil, 180 x 116 cm Kr. 13.—, 15.—, verbunden gegen Nachnahme, Verpackung gratis von 10 Kr. an franco.

**Max Berger in Deschenik Nr. 1092 (Röhmerwald).**

Preisliste über Matratzen, Decken, Ueberzüge und alle anderen Bettwaren gratis und franco. — Nichtkonvenientes tausche um oder gebe Geld zurück.

**Gratis!**

Neuer illustrierter Katalog!  
 (Verschlossen für 20 Heller-Marko.)

**Pariser Gummi-Spezialitäten**

Neuheit für Herren: Stück K 2.—, Dauernd verwendbar! 2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4.—, 6.—, 8.—, 10.—

Olla-Depot, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

Die schönsten

**Turbazare sowie sämtliche Faschingsartikel**

bei **Bertold Fuchs**  
 Wien II/2, Nordbahnstraße Nr. 44.

Bezahlung nach dem Feste. — Provinzaufträge prompt.

**Grammophone auf Teilzahlung**

ohne jedweden Preisaufschlag.

Nebenstehendes wirklich feines Grammophon (Modell B), Kasten 80x80x18 cm, mit prachtvollem, goldverziertem Blumentrichter von 66x46 cm, ganze Höhe des Grammophons 76 cm, mit Präzisionslaufwerk, Tonarm und Ideal-Konzertmembrane, von kräftigster, reinster Wiedergabe, nebst 10 grossen, doppelseitigen, garantiert neuen Platten in jeder gewünschten Sprache erhalten Sie um nur

**75 Kronen**

bei 20 K Anzahlung und 5 K Monatsraten, also bei ganzjähriger bequemer Abzahlung und dreijähriger Garantie. Die Anzahlung wird nebst 8 K für postfähige Verpackung (also zusammen 28 K) der Sendung unmittelbar nachgenommen. — Bei eventueller sofortiger Ausbezahlung gewähren wir 5 Prozent Nachlass.

**Landstrasser Grammophon-Versandhaus**  
 Wien, III. Thomasplatz 8.

Größtes und reellstes Exportgeschäft der Monarchie. Viele Anerkennungs-schreiben aus Kreisen der Herren Bahnbediensteten liegen auf.

**!!! Von Versahämtern !!!**

Die schönsten Herren- und Knabenanzüge, Ueberzieher 7 Kr., Mäntel, Besterkragen 6 Kr., Wintermäntel, Bodenmäntel, Hosen von 4 Kr. aufwärts, feine Pelze, Wind, Smoking, Saloranzüge etc., feinste Herrenhemden Kr. 1.70, Unterhosen Kr. 1.30, Damenhemden Kr. 1.40, Hosen Kr. 1.60, Korsetten, Unterwäsche Kr. 1.90, 1 kombierte Kleidwäsche Kr. 4.80, mit Säumchen Kr. 6.50, Silberbesteck Kr. 8.50, Reintücher Kr. 1.50, in Leinen Kr. 2.20, schwere Bettzeuge Kr. 7.50, Betten Kr. 8.50, Gradil Kr. 9.20, Angline, Tischens, Bettdecken, feine Bett- und Tischdecken Kr. 8.50, Teppiche, Spigen, Vorhänge sowie feinste Brautausstattungen. Alles in größter Auswahl flammend billig. Nur bei Goldstein, Wien, Kaiserstr. 40. Provinzialwir. sehr reell.

**Zur Probe**

mit Rücksendungsrecht bei Nichtgefallen, also ohne jede Kaufverpflichtung, lediglich gegen bequeme Teilzahlung

liefern wir Sprech-Apparate in all. Größen u. Preislagen mit Pathé-Platten, ohne Nadelwechsel spielbar.

**Echte Pathé-Platten** werden mit einem Saphirstift gespielt, beseitigen mithin den lästigen Nadelwechsel u. nützen sich im Gegensatz zu den übl. Nadelplatten niemals ab. Lieferung zum **Original-Fabrikpreis**

Verlangen Sie unseren illustrierten Katalog gratis. — Postkarte genügt.

**Bial & Freund, Wien 48 Mariahilferstr. 103**

**Jeder Parteigenosse**

der den Wert unserer wirtschaftlichen Organisation würdigt, unterstützt diese durch rege Agitation, ständigen Warenbezug und verlangt immer und überall nur das Brot aus unserer Parteibäckerei

**Hammerbrot**

Ein Laib schwarz oder gemischt kostet 46 Heller

Schutzmarke auf jedem Laib.

Verkaufsstellen sind durch Schilder kenntlich.

**Hammerbrotwerke und Dampfmühle**  
 SKARET, HANUSCH & CO.  
 BUREAU: Wien, II. Zirkusgasse 21.  
 Telephon 23240.

Ein Laib schwarz oder gemischt kostet 46 Heller

**Goldstein**

Uhren Gold-, Silber- und Alpakasilberwaren

Grammophone Theater- u. Reisegläser

**Wolffstein**

Uhrmacher und Schmied  
 Grumman a. d. Moldau  
 Schmied- u. Eisenhandlung gratis und franco. — ein sehr angenehmes Geschäft.