



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Stammtont 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. 15.

Wien, den 20. Mai 1911.

19. Jahrg.

Sobald erschienen:

„Die Feinde der Eisenbahner.“

Gesammelte Dokumente und Beweisstücke.

Von Franz Hill.

In gedrängter Kürze bietet die kleine Schrift reichliches Material für den Kampf mit unseren Gegnern und ist so zur Massenverbreitung für die Wahltagung bestimmt. Preis per Einzel exemplar 6 Heller. Bestellungen an den Verlag Wiener Volksbuchhandlung Jg. Brand, Wien VI, Gumpendorferstraße 18.

Der Achte Deutsche Eisenbahnerstag.

Vor ein paar Tagen hielt der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ in Wien seinen sogenannten Achten deutschen Eisenbahnerstag. Man könnte den Paradeaufzug der neuesten Schützlinge der Börse- und Presse stillschweigend übergehen, wenn nicht einige Momentbilder aus den „Verhandlungen“ in geradezu plastischer Deutlichkeit den plumpen Schwindel neuerdings aufzeigen würden, die in dem Arrangement der sogenannten nationalen Eisenbahnerbewegung liegt.

Zunächst verdient wohl die Tatsache einiges Interesse, daß der Klassenstandpunkt, der einst mit so viel Wärme vom ersten Vorsitzenden des Reichsbundes verkündet wurde, mit keinem Wort erwähnt wurde, und daß man sich stillschweigend in den Widersprüchen, die seither die Taktik der deutsch-nationalen „Arbeiterführung“ offenbarte, zurechtfindet. Daß Herr Ertl die Politik der Deutschbürgerlichen vor Jahresfrist noch in Grund und Boden verdammt und als einzigen Weg sich von der Führung jener freizumachen, „die Wienerh und seine Amtsgenossen lieber haben als die eigenen arbeitenden Volksgenossen“ — die Verabschiedung der nationalen Arbeiterbewegung empfahl, heute den Weg zu denselben Deutschbürgerlichen als verlorenen Sohn, der Buße tut, wieder zurückfindet — das alles ist jedoch nicht bloß für den zuschauenden Beobachter interessant, sondern sollte begreiflicherweise auch die Mitglieder des Reichsbundes ein wenig zum Nachdenken anregen. Wo nun freilich keiner von den Leuten, die da als die Vertrauensmänner der nationalen Eisenbahner zusammenkommen, von „des Gedankens Blässe angekränkt“ ist und die Kritiklosigkeit in stumpfsinniger Würstigkeit verläuft, da dürften die Macher dieses deutsch-nationalen Eisenbahnerstages schon noch eine stärkere Belastungsprobe auf die „Intelligenz“ ihrer Zuhörer unternehmen. Und so ging also Herr Jung aus Jglau her und empfahl den „deutschen Eisenbahner“ als Forderungen an das neue Volkshaus unter anderem:

„Gesetzliche Regelung der Vertragsverhältnisse; Reform des Staatsbahnwesens; schärfste Bewahrung gegen jede Verschlechterung im Unfallversicherungswesen; sofortige Maßnahmen gegen die Teuerung gegen Kartellwesen und Wohnungswucher; weiter die Reform der Schenksteuer, Wertzuwachssteuer; tatkräftige Wohnungsfürsorge; Abschaffung der ungerechten indirekten Steuern; Herabsetzung der Seeresauslagen.“

Es heißt also wirklich die Vergeßlichkeit der Menschen gar zu hoch einschätzen, wenn man jetzt vor den Wahlen eine Reihe von sozialpolitischen Forderungen erhebt und in einer Entschliebung deren Vertretung von den deutschen Abgeordneten verlangt, wo vor kaum ein paar Wochen die Deutschbürgerlichen alle dieselben Forderungen respektlos verraten haben. „Sofortige Maßnahmen gegen die Teuerung“ — ver-

langt der deutsche Eisenbahnerstag; aber am 26. November 1907 stimmten die deutsch-nationalen Agrarier gegen die Anträge Schrammel-Menner, die eine wirkliche Bekämpfung der Lebensmittelteuerung ermöglichen wollten, und am 21. Dezember 1907 stimmten die Deutschnationalen gegen die von Dr. Ellenbogen beantragte Herabsetzung der Zuckersteuer von 38 auf 22 H. für das Kilogramm.

So oft es zu einer Abstimmung kam, die über die Einfuhr von Lebensmitteln entschied, stellten sich die Deutschnationalen an die Seite der Großgrundbesitzer, die allein an hohen Zöllen und sonstigen Maßnahmen zur Erhöhung der Lebensmittelpreise eine Interesse haben.

Am 23. Juni 1909 kehrten sie sich unter dem Kommando Steinwenders gegen einen Antrag, der die Aufhebung der Zölle auf Getreide und Futtermittel bis Ende Juli 1910 verlangte. Sie setzten nach bewährtem Muster eine Verschleppung durch, indem sie die Sache einem Ausschuß überwiesen. Ebenso machten sie es mit den Teuerungsanträgen Hanusch-Johannis, die eine ganze Reihe wirksamer Maßnahmen gegen die Teuerung und die Arbeitslosigkeit in Vorschlag brachten.

Am 1. Dezember 1910 wurde über den Antrag Neumann abgestimmt, der verlangte, daß zur Behebung der Fleischnot die Einfuhr überseeischer Fleisches „quantitativ und zeitlich unbeschränkt“ gestattet werden solle. Gegen diesen Antrag stimmten die Deutschnationalen, und zwar unter anderem: Albrecht, Bachmann, Bendel, Bernkopf, Bernt, Brunner, Chiari, Damm, Funke, Glöckner, Goll, Günther, Gerold, Herzmansky, Hofmann, Hueber, Kro, Jäger, Jesser, Kindermann, Kraus, Kroy, Krühner, Köhl, Malik, Marahl, Michl, Mühlwert, Nitsche, Oberleithner, Pacher, Pirker, Prade, Redlich, Koller, Seidel, Sommer, Soukup, Spieß, Stahl, Steinwender, Stölzel, Stransky, Sylvester, Urban, Waldner, Hans Winter und Wolf. Mit den Zöllen, als deren wärmste Befürworter die Deutschnationalen im Verein mit den Christlichsozialen seit je austraten, hängt aber das ganze Kartellwesen und der Wucher in allen seinen Formen engstens zusammen. Der Zoll ist die Schutzmauer für das ungehinderte Wachstum der Kartelle.

„Herabsetzung der Seeresauslagen und Abschaffung der indirekten Steuern“ — so steht es am Programm des Achten deutschen Eisenbahnerstages. Aber, genau ausgerechnet, am 13. Mai 1908 stimmten die Deutschnationalen im Parlament für eine Erhöhung des Landwehrrekrutenkontingents um 4700 Mann, wie sie durch ihre Vertreter in der Delegation am 11. November 1910 die ungeheuerlichen Rüstungskosten des bosnischen Abenteurers und einige Wochen später Hunderte Millionen für den Dreadnoughtbau bewilligen ließen. Und so stiegen unter der Mithilfe der gesamten Deutschbürgerlichen, mit denen heute die Reichsbündler in der Wahlbewegung durch dick und dünn gehen, die Kosten des Militarismus seit 1900 bis 1911 von 420 auf 636 Millionen Kronen, was naturgemäß auf eine steigende Steuerbelastung hinwirken muß!

„Schärfste Bewahrung gegen jede Verschlechterung der Unfallversicherung“ — so steht es am Achten deutschen Eisenbahnerstag am Papier. Aber im Sozialversicherungsausschuß des aufgelösten Parlaments verteidigte Herr Kroy die Verschlechterungspläne der Regierung, und nannte die traumatische Neurose der Eisenbahner eine „Modekrankheit“. Und einträchtig stimmten am 17. September 1910 die bürgerlichen Vertreter im Sozialversicherungsausschuß den Antrag unseres Genossen Rudolf Müller auf Aufrechterhaltung des

gegenwärtigen Zustandes in der Unfallversicherung der Eisenbahner nieder!

Und die „gesetzliche Regelung der Vertragsverhältnisse“, die der deutsche Eisenbahnerstag von seinen parlamentarischen Freunden und Genossen verlangt? Auch sie ist bereits hinlänglich angebahnt durch den von den Herren Kroy, Dr. Weidenhoffer und Dr. Michl am 22. Juni 1908 eingebrachten Gesetzentwurf über die Regelung der Vertragsverhältnisse bei den Eisenbahnern, in welchem es bekanntlich im § 124 heißt:

„Mit Verker in der Dauer von einem bis sechs Monaten wird bestraft: wer vor Ablauf der Vertragsfrist zum Lohnkampf aufreizt oder zu diesem verleitet.“

So sieht die deutsch-nationale „Regelung der Vertragsverhältnisse“ aus, die als Meisterstück reaktionärer Scharfmacherkunst im „Bund der Industriellen“ nicht hätte anders ausgeheckt werden können.

Was soll also das ganze sozialpolitische Programm, das Herr Jung am Achten deutschen Eisenbahnerstag beschließen läßt? Daß niemand von den Leuten, die den Mumpitz durch ihren Beschluß sanktionierten, den Herren Machern geradewegs ins Gesicht lachte, ist ja ein hinlänglicher Beweis, wie sehr die chauvinistische Phrasologie das Denkvermögen der in ihren Dankskreis gekommenen Leute schon umnebelt hat. Aber soweit ist die allgemeine Versumpfung, Gott sei Dank, denn doch noch nicht gediehen, daß eine solche Demagogie nicht in ihrer vollen Größe erkannt werden kann. Ein Meisterstück demagogischer Täuschung, zur Aufklärung über die wahre Natur des deutsch-nationalen Charakters wie geschaffen, das ist das immerhin wertvolle Ergebnis des Achten „deutschen Eisenbahnerstages“.

Fr. L.

Ein neuer Beutezug der Brotwucherer.

Das Wesen der kapitalistischen Gesellschaft ist Wucher und Spekulation. Das, was im bürgerlichen Leben als der geschäftliche Unternehmungsgeist gilt, ist mit dem Werden und Wachsen unserer kapitalistischen Produktions- und Eigentumsordnung zu einer raffinierten Gier entartet, unter deren Einfluß fortgesetzt ganze Gruppen von Menschen wohlorganisierte Beutezüge gegen den Großteil der menschlichen Gesellschaft ersinnen. Und je weiter die heutige Eigentumsordnung ihrer Vollendung entgegenreitet, desto reichlicher bietet sich den Plusmachern Gelegenheit, auf die zweifelhafteste Art ihr arbeitsloses Einkommen zu vermehren.

Ein lehrreiches Schulbeispiel, welche parasitäre Erscheinungsformen die bürgerliche Gesellschaftsordnung in sich schließt, bot sich die letzten Tage hin durch für den Beobachter auf dem ungarischen Getreidemarkt. Wie ein Alarmsignal für die österreichischen Brotkonsumenten drang zu uns die Nachricht von einer geradezu stürmisch eingeschlagenen Aufwärtsbewegung der Getreidepreise, die mit jedem Tage neue Fortschritte zu verzeichnen hatte. Nicht bloß auf der Budapester, sondern auch auf der Wiener Börse herrschte lebhafteste Bewegung über den plötzlich eingetretenen Umschwung, der, nachdem die Teuerungspreise in den letzten Wochen etwas gesunken waren, unerwartet und jäh gekommen war. In der Refordzeit der allgemeinen Teuerung, die wir vor uns haben, klangen solche Nachrichten sicherlich wenig tröstend, und wir in der diesseitigen Reichshälfte, die wir beinahe dem unumschränkten Einfluß der ungarischen Grundmagnaten und Börsespekulanten unterliegen, hatten ganz besondere Ursache, den erregtesten Vorgängen gegenüber auf der Hut zu sein.

Was war nun in Wirklichkeit geschehen, das zu der beängstigenden Sturzquelle der neuen stürmischen Preisbewegung Anlaß bot? Den Ausgangspunkt dazu bildete der amtliche Bericht über die letzten Ernte-

ergebnisse, der vom ungarischen Ackerbauministerium ausgegeben wurde. Aus dieser amtlichen Darstellung soll sich der Nachweis ergeben haben, daß die Ergebnisse der letzten Ernte in Wirklichkeit geringer waren, als in der ursprünglich ausgegebenen Schätzung angenommen worden war. So soll die letzte Weizenernte anstatt, wie die frühere Annahme lautete, 54 Millionen Meterzentner nur 46 Millionen Meterzentner geliefert haben, so daß auf Grund dieser Minderstellungen angenommen werden muß, daß die noch vorhandenen Vorräte an Getreide weit geringer sind, als sie auf Grund der früheren Schätzungen beziffert wurden. Da also unter solchen Umständen mit der Wahrscheinlichkeit gerechnet werden muß, daß die Nachfrage nach Brotgetreide steigt und der Konsumbedarf kaum zu decken sein wird, setzte sofort eine gewaltige Preissteigerung ein, die die stürmische Bewegung auf dem ungarischen Getreidemarkt in den letzten Tagen verursachte. Schon darin, daß ein vorwiegendlicher Mehrbedarf der Bevölkerung von den wichtigsten Lebensmitteln sofort eine horrende Steigerung der Preise bewirkt, offenbart sich die ganze Un Sinnigkeit von dem, was in der kapitalistischen Welt als Gesetzmäßigkeit gilt. Aber darin erschöpfen sich die eigentlichen Ursachen solcher Vorgänge noch keineswegs. Die amtliche Feststellung über das Erntergebnis war daher auch in diesem Falle nur das auslösende Moment zu einem künstlichen Spekulationsmanöver, das von einer Gruppe ehrlicher Ventilschneider ins Werk gesetzt wurde.

Eine Gruppe von Börsenjobbern, an deren Spitze ein ungarischer Graf steht, der das erbeiratete Geld einer amerikanischen Millionärstochter zu Spekulationszwecken benützt, veranlaßte sofort den bei solchen Anlässen üblichen Zusammenkauf der verfügbaren Getreidevorräte und trieb auf solche Weise die Preise schwindelnd in die Höhe. Der Ring hochfeudaler Herren bewirkt also mit dem wichtigsten Massenkonsumartikel zum täglichen Leben daselbe, was sonst von den industriellen Kartellen unausgesetzt bezweckt wird und was der eigentliche uneingeständene Zweck aller solcher kapitalistischer Vereinigungen ist. Und was an solchen Erscheinungen besonders bemerkenswert ist, ist die Tatsache, daß hier der feudalklerikale Agrarier in harmonischer Eintracht mit den jüdischen Börsenspekulanten die Wucherpreise für die Bevölkerung diktiert. Bewirkt das Manöver an der Börse einmal ein Sinken der Preise, dann ist der christliche Großgrundbesitzer der aggressive Gegner der Börse, steigen hingegen durch dasselbe Manöver die Preise der Lebensmittel, dann teilt er sich brüderlich in den Gewinn. So ist der Kampf der Agrarier gegen die Getreidebörse in Wirklichkeit ein Kampf um hohe Getreidepreise.

Daß solche Spekulationen in einem Umfange, wie sie jetzt wieder einmal betrieben werden, möglich sind, hat freilich auch seine besonderen Gründe. Seit

der Inkraftsetzung unseres letzten durch die Mit Hilfe der Christlichsozialen und Deutschen nationalen zustande gekommenen Zolltarifes haben wir bekanntlich exorbitant hohe Getreidezölle, die die Einfuhr von fremdem Getreide unmöglich machen. Wird nun, wie jetzt, die Tatsache bekannt, daß die Getreidevorräte unter dem Bedarf stehen, so kann selbst, wenn eine solche Feststellung mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmt und nur zu Spekulationszwecken unternommen wurde, der geschlossene Ring der Vorkauswucherer ungehindert seine Tätigkeit beginnen. Das wäre natürlich in einem derartigen Umfange nicht möglich, wenn fremdes Getreide zollfrei eingeführt werden könnte. Interessant ist da das Geständnis des Börsenrates Edmund Taussig, der in der „Neuen Freien Presse“ zu den letzten Getreidepreissteigerungen bemerkt: „Es muß hervorgehoben werden, daß es niemals zu solchen außerordentlichen Preissteigerungen hätte kommen können, wenn die hohen Zölle es nicht unmöglich gemacht hätten, rechtzeitig für Waren vorzusorgen. Es ist bekannt, daß die Ernterträge der meisten übrigen Staaten sehr reich waren.“ Auf eine zweite Methode des Spekulationsgeschmiffes der Agrarier weist in demselben Blatte der Börsenrat für landwirtschaftliche Produkte, Herr Gibian hin, wenn er sagt:

„Die Landwirte sind seit dem Hochschutzzollsystem bei ihren Verkäufen vorsichtiger geworden, halten mit dem Angebot zurück und geben ihre Reserve erst dann auf, wenn durch die Preislage die Importgrenze herangerückt ist. Diese seit Jahren allgemein beobachtete Zurückhaltung hat sich verstärkt, als das reduzierte Erntergebnis bekannt wurde. Die Mühlen wurden nicht genügend versorgt und im Zusammenhang damit haben sich spekulative Vorgänge entwickelt, die beim Apriltermin in Budapest ihren schärfsten Ausdruck fanden.“

Auf dem Weltmarkt kann man heute nicht von einem ungünstigen Stand der Getreidevorräte reden. Seit dem Jahre 1907 ist die Produktion an Weizen unausgesetzt gestiegen und der Saatbestand rechtfertigt eine weitere günstige Schätzung. Der Umstand aber, daß unsere Agrarzölle jede Einfuhr verhindern, macht uns von dem Weltmarkt unabhängig und ermöglicht den Agrariern und Börsenspekulanten, in der oben bezeichneten Weise die Preise willkürlich zu „regulieren“. So kommt es, daß bei uns seit 1907 die Getreidepreise bedeutend höher waren wie überall in der Welt, was aus nachfolgender Gegenüberstellung hervorgeht. Es notierte nämlich an den maßgebenden Handelsplätzen der Welt Weizen per 100 Kilogramm in Kronen:

im Jahre	Hdessa	London	Neu-York
1907	17.46	17.91	17.45
1908	20.44	18.27	18.95
1909	20.30	21.10	22.43
1910	17.30	17.85	20.32
derzeit	16.73	17.58	17.70

Dagegen betrug der Jahresdurchschnittspreis an der Wiener Produktenbörse per 100 Kilogramm im Jahre:

1907	22.32 Kr.
1908	26.06 "
1909	31.80 "
1910	25.80 "
derzeit notiert Weizen	26.50 "

In dieser Preisdifferenz drückt sich mit aller Schärfe der Fluß unserer Agrarzölle aus, die einen Extraprofit für unsere Brotwucherer ermöglichen. Bei der ungehinderten Einfuhr von Getreide würde sich zwar der Preis im Inlande noch immer um die Transportkosten über den allgemeinen Weltmarktpreis erheben, aber er könnte niemals jene willkürliche Höhe erreichen, wie das heute, wo der Weltmarkt darauf keinen Einfluß hat, der Fall ist.

Das sind Dinge und Tatsachen, die aber auch weiterhin zeigen, daß heute zumindest das städtische Bürgertum bei der handelspolitischen Gestaltung unserer Zustände genau dasselbe Interesse hat wie die industrielle Arbeiterklasse. Eine Zollpolitik, wie sie bisher das Werk der Christlichsozialen und Deutschen nationalen war, die in ihrer Demagogie die divergierendsten Interessen unter einen Hut bringen wollten, hat dem Lebensmittlwucher Tür und Tor geöffnet und damit die Interessen der gesamten schaffenden Bevölkerung rückhaltlos preisgegeben. Die Arbeiterklasse freilich wird so ziemlich die einzige Klasse sein, die diese Erkenntnis richtig wertet und bei den kommenden Reichsratswahlen am 13. Juni geschlossen gegen die Schuttpatrone des agrarischen Wuchers entscheidet!

Gewerkschaftsbewegung und Klassenkampf.

II.

Der gewerkschaftliche Kampf ist in erster Linie ein Kampf um die Teilung des Arbeitsertrages. Der Lohn des Arbeiters ist ein selbstgeschaffenes Produkt, das durch die Vereinigung von lebendiger Arbeitskraft und toten Produktionsmitteln entsteht. Dafür, daß nun der Unternehmer die letzteren dem Arbeiter zur Verfügung stellt, behält er aus dem Ertrag der Arbeit den größeren Teil als Profit oder Mehrwert für sich. Die Tendenz seines Strebens richtet sich also aus rein menschlich-egoistischen Gründen darauf, die Quote seines Mehrwertes zu erhöhen, was ihn naturgemäß dazu zwingt, den Lohn des Arbeiters zu verringern oder aber die Leistungen in seinem Betrieb, die Produktivität der Arbeit, zu steigern. In beiden Fällen gerät aber der daraus resultierende Effekt mit dem Wesen und den innersten Gesetzen der kapitalistischen Produktion in Widerspruch. Denn was diese braucht,

Der Muck steckte seine Pfeife geduldig wieder ein. Zwischen ihm und dem Kondukteur mit der Fahrkarte. Der Muck zahlte stöhnend den Betrag. Dann sah er sich offenbar erleichtert und mit lebhafter Neugierde weiter im Coupé um.

Er fand da allehand zu bewundern. Schließlich blieben seine Blicke an dem roten Griff der Notleine und dem damit verbundenen Apparat heften.

„Was ist denn das da!“ fragte er.

„Die Notleine!“ antwortete ihm nun der andere Herr, ein stämmiger Bayer.

„Was?“ fragte der Muck noch einmal.

„Die Notleine!“ erklärte ihm der Bayer. „Da kann man ziehen dran, wenn man was braucht!“

„Wie zieht'n?“ fragte der Muck interessiert und wollte gleich einen Versuch machen.

„Lassen Sie das mal sein, guter Mann!“ hielt ihn der Herr aus Berlin zurück.

Der Muck setzte sich wieder, schaute aber unverwandt nach der Notleine. „Wie muß man denn da zieht'n?“ fragte er nach einer Weile stummer Betrachtung den Bayern.

„Ganz einfach! Du ziehst dran wie an einem Strick. Dann pfeift vorn die Lokomotiv“ und der Zug bleibt stehn!“ erklärte ihm dieser.

„Ah wohl, stehn bleib'n?“ Der Muck sperrte Maul und Augen auf. „Und nachher, was geschieht nachher?“ fragte er.

„Nachher kommt der Kondukteur nachschauen, was du willst!“ belehrte ihn der Bayer.

„Der Sakra, der versuchte!“ Der Muck grinste boshaft. „Dös hat der mir nit sagen können, der Bahneler, *) der malefizische! Da brauch' i ja lei da dran z' zieht'n, bald i aussteigen will in Pflersch! Aft **) halt' der Zug.“

„Natürlich!“ bestärkte ihn der Bayer. „Brauchst nur z' ziehen, dann haltet der Zug.“

Der Berliner warf dem Bayern einen mißbilligenden Blick zu. Er hielt es aber offenbar für nicht der Mühe wert, sich in das Gespräch einzumischen und vergrub sich völlig hinter seiner Zeitung.

„Steht dös da droben gedruckt, da i zieht'n kann, wann i mag?“ erkundigte sich der Muck nach einer Pause.

„Freilich! Kannst nit lesen?“ erwiderte ihm der Herr aus Bayern.

„Na. Dös is lateinisch! ***) Dös kann i nit lesen!“ erklärte der Muck.

Am Brenner verabschiedete sich der Bayer vom Brosler Muck und stieg aus. Der Muck setzte sich nun dem Berliner gegenüber und sah eifrig zum Fenster hinaus.

Als man in Schelleberg war und das malerisch g'füßten liegende Gossensaf sah, wurde der Muck ganz auf-

Feuilleton.

Die Notleine.

Von Rudolf Greinz.

Ein heißer Sommertag. Der Schnellzug der Südbahn fuhr soeben in die Station Steinach am Brenner.

Eine Minute Aufenthalt. Knapp vor Abfahrt des Zuges stürzte mit großen Schritten atemlos und keuchend ein hagerer, knochiger Bauer auf den Perron.

„Wia! Laßt's mi aa mit!“ schnaufte er. Der Kondukteur schob ihn zur nächsten Coupétür hinein. Ein Pfiff der Lokomotive, und dahin ging es wieder.

Der Brosler Muck stand im Korridor eines eleganten Durchgangswagens der II. Klasse.

Der Muck war ein Fünziger und hauste auf einem abgelegenen Einödhöfel im Pflerschthal drinnen. Mit der Bahn war er in seinem ganzen Leben höchstens drei- oder viermal gefahren. Diesmal hatte er wegen einem Holzhandel in Steinach zu tun gehabt.

Sonderlich kultiviert sah der Brosler Muck nicht aus. Seit mindestens vier Wochen war er nicht mehr rasiert.

In dem Korridor befanden sich zahlreiche Reisende. Sie sahen zu den Fenstern hinaus und musterten den Ankömmling gerade nicht mit freundlichen Blicken.

Der Muck läppte mit einem „Grüß' Gott!“ sein Häutl, bekam aber keine Antwort. Er schob sich ungeschickt durch die Reisenden durch und ging ins nächste Abteil. Dort ließ er sich behaglich auf dem gepolsterten Sitz nieder, streckte beide Beine von sich und machte erleichtert: „Zah wohl!“

„Sie, das ist ein Damencoupé!“ ließ sich eine ältere Dame indigniert vernehmen.

„Da?“ fragte der Muck und drehte sich verwundert nach ihr um.

„Ein Damencoupé ist das!“

„Ah wohl!“ meinte der Muck interessiert und starrte die ältere Dame verständnislos an.

„Sie sollen schauen, daß Sie hinauskommen!“ erklärte ihm eine jüngere Dame. „Da nebenan, da können die Männer sitzen.“

„Ah so!“ fing der Muck an zu begreifen. „Da is 's lei *) für die Weiberleut!“ Er erhob sich steif und torfelte ins nächste Abteil. Dort sahen am Fenster zwei Herren hinter ihren Zeitungen vergraben. Der Muck setzte sich knapp neben die Tür.

„Fahrkarten, bitte!“ Auf einmal war der Kondukteur da und hielt dem Muck die Hand hin.

„I han loa Kart'n nit!“ erklärte dieser.

„Dann müssen Sie Straf zahlen!“ sagte der Kondukteur barsch.

*) nur.

„Was muß i?“

„Straf zahlen!“

„Du kannst mi gearn hab'n!“ erklärte der Muck energisch. „Du hast mir ja loa Zeit nit lassen, a Kart'n z' kaafen! Raa, einerg'schmissen in Wagen hast mi! I zahl' loa Straf nit!“

„Wohin fahren Sie?“ fragte der Kondukteur.

„Auf Pflersch ein!“

„Also dann Karte nach Gossensaf!“

„Na! I will auf Pflersch! Hörst nit!“ protestierte der Muck.

„Sie müssen bis Gossensaf fahren! Der Sitzzug hält nicht in Pflersch!“ erklärte ihm der Kondukteur ungeduldig.

„Der Zug halt' nit in Pflersch?“ Der Muck war einen Augenblick ganz sprachlos. „Ja warum hast denn du mir dös nit glei g'sagt?“ schrie er erbozt.

„Da wird nig aufbegehrt, sondern gezahlt!“ fuhr ihn der Kondukteur an.

„Was kostet's nachher?“ fragte der Muck etwas eingeschüchtert und zog umständlich einen schmierigen ledernen Geldbeutel heraus.

„Drei Kronen siebzig mit der Nachzahlung!“

„Was? Bist narrisch?“ Der Muck war empört aufgesprungen.

„Also vorwärts mit 'm Geld! Ich habe keine Zeit!“ drängte der Kondukteur.

„I will z'erst mei Kart'n hab'n! Nachher kriagst 's Geld!“ erklärte der Muck obstinat, steckte den Beutel wieder ein und setzte sich behaglich auf seinen Sitz zurück. Der Kondukteur entfernte sich schimpfend.

Der Muck begann es auf dem weichen Sitz zu passen. „Teufel, schian is 's decht *) da, versuacht nobel!“ bemerkte er anerkennend und spie gemächlich vor sich hin auf den Boden.

Der eine Herr in der Fensterreihe zuckte nervös zusammen. „Das Spucken ist verboten!“ sagte er und deutete nach einer Aufschrift, die im Coupé angebracht war. Nach seiner Aussprache war der Fremde ein Berliner.

Der Muck kratzte sich verlegen am Schädel, zog eine kurze Stummelpfeife aus seiner Lodenjoppe und zündete sie an. Es war noch ein Rest unausgerauchten Tabaks drinnen. Der Muck tat ein paar kräftige Züge. Der Berliner hustete.

„Was für'n Teufelszeug rauchen Sie denn, Mann?“ fragte er entsetzt.

„An Roller!“ **) grinste der Muck.

„Hören Sie auf! Das riecht ja eklich! Uebrigens ist dies auch 'n Nichtrauchercoupé!“

„Da darf i alsdann nit raachen da herinnen?“ erkundigte sich der Muck.

„Neel!“

*) doch.
**) Rolltabak, billigste Sorte der österreichischen Tabakregie.

Ist ein aufnahmefähiger Markt, der sich unaufhörlich weitet und so der Produktion die Quellen des Absatzes sichert — und eröffnet. Soll also der regelmäßige Gang der Produktion keine Störungen erleiden, ist eine damit gleichen Schritt haltende Konsumtion die unerläßliche Voraussetzung, der naturgemäß das Streben der Unternehmer, möglichst niedrige Löhne festzusetzen, widerstreitet. Denn, da der Arbeiter in seiner großen Zahl zugleich auch als Konsument in Betracht kommt, wird der Verbrauch insbesondere dort, wo Massenartikel in Betracht kommen, wesentlich von der Kaufkraft der Arbeiter beeinflusst. Hohe Löhne sind daher vom Standpunkt einer gesunden Volkswirtschaft die unerläßliche Bedingung einer ruhigen und gesunden Entwicklung.

In dieser widerspruchsvollen Bewegung erscheinen nun die Gewerkschaften zunächst als sozialer Regulator. Die höheren Löhne, die sie für die verschiedenen Kategorien von Arbeitern bringen, sind in ihrer Totalität in der Volkswirtschaft infolgedessen wirksam, als sie die Kaufkraft und damit die Konsumfähigkeit der Massen erhöhen und so der Produktion weitere Entwicklungsmöglichkeiten schaffen. So werden die Gewerkschaften mit ihren auf eine höhere Lebenshaltung der Arbeiter gerichteten Forderungen gleichsam zu Sicherheitsventilen, die die soziale Spannkraft in der kapitalistischen Gesellschaft vermindern. Ihre Wirksamkeit, die in der unausgesetzten Hebung des Arbeitseinkommens besteht, verhindert das rettungslose Hinabsinken der Arbeiterklasse in die absolute Verelendung, auf die die Tendenzen der kapitalistischen Entwicklung hinauslaufen.

Das alles könnte nun gerade scheinen, als ob die Gewerkschaften sich als ausgezeichnete Konservierungsmittel für die kapitalistische Wirtschaft erweisen. Denn hier wird ihre Tätigkeit im Interesse ruhiger Produktionsentwicklung offenkundig, während der Sozialismus doch daran interessiert ist, daß die kapitalistische Gesellschaft ebenso rasch als möglich durch eine andere, sozialistische abgelöst werde. Wir gestehen, daß das sogenannte „Endziel“ des Sozialismus allerdings nicht ein programmatisches Ziel der Gewerkschaftsbewegung sein kann. Aber indem die Gewerkschaftsbewegung mit ihrer Gegenwartsarbeit eine bestimmte Aufgabe leistet, hat sie sich auch rein erkenntnistheoretisch darüber klar zu werden, wohin diese Entwicklung führt. Und da unterliegt es nun vom Standpunkt einer rein wissenschaftlich-nationalökonomischen Betrachtungsweise keinem Zweifel, daß die kapitalistische Entwicklung, ohne die psychologischen Gegentendenzen des gewerkschaftlichen Widerstandes gedacht, unaufhaltsam in die Nacht des Glanzes und damit zur vollen physischen und geistigen Degeneration des Proletariats führen müßte. Darin mag der eine raschere Ueberwindung des Kapitalismus erblicken, der eine defak-

sierte Proletarierklasse noch für fähig hält, der Träger einer geschichtlichen Entwicklung zu sein, und der geneigt ist, den endlichen und vollen Sieg des sozialistischen Gedankens auf die Karte des Zufalls zu setzen.

Von diesem Standpunkt aus hat nun die gewerkschaftliche Bewegung das oft gehörte Wort „es muß schlechter werden, ehe es besser wird“ freilich gründlich verneint. Alle gewerkschaftliche Praxis müßte der zunächst mit der bloßen revolutionären Phrasologie ausräumen, die zuweilen als Gestrüpp den freien Ausblick hinderte. Sie hat zunächst die Arbeiterklasse einen disziplinierten und strategisch geführten wirtschaftlichen Klassenkampf gelehrt, der genau so auf ökonomischem Gebiet die Arbeiterklasse von der Bourgeoisie scheidet wie auf politischem. Klassenkampf ist der Gewerkschaftskampf daher im reinsten Sinne, weil hier immer das Interesse der Besitzlosen und Abhängigen gegen das Interesse der Besitzer der Produktionsmittel und Produktionsinstrumente gerichtet ist. Daran ändert die Tatsache nichts, daß es bei einschneidendem Lohnkampf vorkommen kann, daß ein Teil der öffentlichen sogenannten bürgerlichen Meinung sich auf die Seite der Arbeiter stellt; denn immer wird das nur so weit der Fall sein, als sogenannte bürgerliche Mittelstandspolitiker, die, auf fixes Einkommen angewiesen, selbst von dem kartellierten und koalitierten Unternehmertum, als dem eigentlichen Besitzer der Produktionsmittel, in ihren sozialen Interessen bedroht sind. Andererseits aber lassen alle Arbeitskämpfe der letzten Zeit und alle Zeichen, die in den Unternehmerorganisationen wahrzunehmen sind, keinen Zweifel aufkommen, daß alle in der Zukunft den Arbeitern aufgedrungenen Lohnkämpfe mit der starren Unnachgiebigkeit eines geschlossenen Unternehmertums zu rechnen haben werden und daß die Schärfe der Gegensätze immer weiter zu ausgesprochenen Klassenkämpfen drängt.

Jeder Erfolg, den nun die Arbeiter in diesen Kämpfen erobert haben und noch erobern werden, dient aber in letzter Linie dem revolutionären Prinzip. Der Erfolg, der dem Arbeiter höheren Lohn und kürzere Arbeitszeit gewährt, versetzt diesen zugleich in die Lage, dem allgemeinen Kulturniveau näherzurücken, welcher Umstand aber zu gleicher Zeit den Anreiz zu einer neuen Bedürfnisentwicklung in sich schließt. Der Arbeiter, der aus der Enge und Dürftigkeit seiner unter dem allgemeinen Kulturgrad sich bewegenden Lebensverhältnisse herausgeführt wird, wird für die Elastizität der Bedürfnisentwicklung empfänglich und spürt den Drang der Begehrlichkeit nach neuen Lebensgenüssen in sich. Jede Erweiterung der täglichen Lebenshaltung ist daher auch nur ein Stimulus für die Erweckung neuer Kulturbedürfnisse, von deren unaufhaltsamen Entwicklung der ganze Fortschritt und der Aufstieg der Menschheit abhängt.

In jedem kleinen Erfolg, der als Wirkung einer

gewerkschaftlichen Aktion zu verzeichnen ist, ruht daher ein Teil revolutionärer Kraft, die anseuert und zu neuen Taten und Erfolgen Mut und Zuversicht gibt. Nur eine Klasse, die Schritt für Schritt emporsteigt und der sich die Quellen der Bildung und Erkenntnis auf solche Weise öffnen, wird die Ideale des Sozialismus in die Tat umsetzen können. Jede Besserung, die durch die Gewerkschaften für den Arbeiter erreicht wird, löst in diesem neue Energien aus, die den Widerstand und die Kampfesfähigkeit zu steigern geeignet sind. Gewerkschaftskampf ist daher Klassenkampf im besten Sinne, der dem Proletariat seinen Vormarsch sichert. „Der Staat und der Kapitalismus können“, wie Parvus in seiner Schrift „Der Sozialismus und die soziale Revolution“ sagt, „nicht in einem Kampf überwunden werden.“ Es ist eine Periode von Klassenkämpfen, in der wir uns befinden und die mit immer neuen Attacken zu rechnen hat, bei der schließlich auch Niederlagen unvermeidlich sind. Aber aus ihnen wird sich die proletarische Klasse immer wieder erheben und mit der Kraft einer wissenschaftlich gebildeten Ueberzeugung ihren Zielen zustreben, mit denen die kapitalistische Weltordnung überwunden werden wird.

Die Ausstellung von Amateurrbeiten der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.

Die zugunsten der Jubiläumstiftung für Kinder von Staatsbahnediensteten veranstaltete Ausstellung von Amateurrbeiten, die im Neubau des Oesterreichischen Museums für Kunst und Industrie untergebracht ist, erfreute sich einer zahlreichen Besichtigung und die ausgestellten Arbeiten können sich wirklich sehen lassen. Viele der Arbeiter erreichen in ihrer Ausführung die besten kunstgewerblichen Arbeiten des einschlägigen Faches und so es sich um Produkte der bildnerischen Fertigkeit an, als man sie bei den Angehörigen des nüchternen Eisenbahnerberufes hätte vermuten können. Es ist wohl keine Ausstellung nur von Amateurrbeiten allein, auch das Eisenbahnmuseum stellte in einer Abteilung Münzen- und Notensammlungen aus, und man wird auch bei jenen Arbeiten von Amateurrbeiten nicht sprechen können, die in Bahndienstenden stehende Kunsthandwerker und in Klüften ausgebildete Angehörige von Eisenbahnern zu Schöpfern haben. Wenn aber beabsichtigt war, zu zeigen, daß bei den Eisenbahnern viel ungenutzte manuelle Geschicklichkeit, ein großer Drang zum Schaffen und viel Kunstsinne vorhanden ist, ist dieser Zweck erreicht.

Die Ausstellung zeigt ferner an einer Unzahl ausgestellter Modelle, die allein eine kleine Ausstellung des Eisenbahnwesens abgeben würden, den regen Anteil, den der Erfindungsgeist der Eisenbahner an den Verbesserungen in der Ausgestaltung unseres wichtigsten Verkehrsmittels der Eisenbahn nimmt.

geregelt. Er erhob sich und hielt sich mit der einen Hand an dem Gepäcknetz fest, das über seinem Reisegepäck war. Als der Zug kurz darauf in einen Tunnel fuhr, wäre der Muck bei einem Haor dem Berliner auf den Schoß gefallen.

„Sehen Sie sich doch! Sie haben ja noch lange Zeit!“ meinte der ärgerlich.

„Na! I bin iah glei dahoa!“ erklärte der Muck.

„Unsiinn! Der Zug macht 'ne große Kurve und kommt dann erst nach Gossenfab!“

„I steig' in Pflersch ab!“ Der Muck sah lauend zum Fenster hinaus und griff schon an die Notleine.

„Sie werden doch nicht wirklich die Notleine ziehen!“

„Frei! Einsicht kimm i ja nit auf!“

„Aber das dürfen Sie doch nicht! Das ist ja verboten!“ Der Muck hörte gar nicht auf ihn. Der Zug fuhr in den letzten langen Tunnel ein, der vor der Haltestelle Pflersch mündet. Der Muck stand unbeweglich still und hielt die Hand griffbereit. Im Coupé war es nahezu dunkel. Dem Berliner ward ungemütlich.

„So setzen Sie sich!“ rief er. „Sie werden noch auf mich fallen!“

„I gib schon Obacht!“ Inurte der Muck.

„Hören Sie, Mann, Sie dürfen nicht ziehen! Das ist strenge untersagt!“

„Dös glaab i nit! Wann's da heroben druckt steht, oft bär i 's aa tuan!“

„Mein! Da ist nur gedruckt, daß Sie im Falle äußerster Notwendigkeit ziehen dürfen!“

„Sieht es!“ triumphierte der Muck. „Jah sagt es ja selber! Dös wird do a Notwendigkeit sein, wenn i aussteigen will!“

„Ne! Das ist noch lange keine!“ Es wurde immer härter im Tunnel. Schon konnte man draußen den weißen Rauch erkennen. Der Muck nahm seinen Mucksack und Sted'n und wollte jetzt die Notleine ziehen. Der Berliner hielt ihn am Arm fest.

„So nehmen Sie doch Vernunft an!“

„Laßt mi aus oder nit, herrischer Tropf, versuchacher?!“ Der Muck rief sich los. „Perst hast mi nit raach'n und ausspieß'n lassen! Und laßt laßest mi wieder nit ziach'n da!“

„Sie werden eingesperrt!“ Der Berliner stellte sich vor dem Fenster auf und wollte den Muck fortdrängen.

Der Muck wurde wütend. „Jah hab' i 's aber satt!“

„Du damischer Papfen!*) Geacht's di epper **) was an!“ Damit gab er dem Berliner einen kräftigen Stoß vor den Bauch, daß dieser wie betäubt in eine Ecke fiel, und riß dann aus Leibesträften an der Notleine.

Schrille Pfiffe, Aechzen der Bremsen und Knirschen der Räder. Ein schütternder Ruck. Der Zug stand still.

Man hatte gerade die Haltestelle Pflersch passiert. Draußen aufgeregte Stimmen, klangliche Rufe der Passagiere.

Der Kondukteur, gefolgt vom Zugführer und Kontrolleur, der heute zufällig den Zug begleitete, stürzte in den Waggon, wo der Muck bereits ganz ruhig am Korridor stand und wartete, bis ihm aufgemacht würde.

Der Kondukteur schob den Muck beiseite und stürzte in das Abteil, wo der Berliner ganz rot und verärgert saß.

„Wer hat die Notleine gezogen?“ herrschte ihn der Kondukteur an. „Sie haben die Notleine gezogen!“

„Jah...“ Der Berliner ist so empört, daß er borerst kein weiteres Wort herausbringt und nach Luft schnappen muß.

Der ganze Korridor ist dicht gedrängt von Reisenden.

„Warum haben Sie die Notleine gezogen?“ brüllt nun der Kontrolleur seinerseits den Berliner an.

„Das wird Ihnen teuer zu stehen kommen!“ schreit der Zugführer auf ihn ein.

„Wenn nicht ein Fall äußerster Notwendigkeit —“ ergeht der Kontrolleur. „Warum haben Sie die Notleine gezogen? Herr! Wollen Sie uns jetzt gefälligst bald antworten!“

„Jah hab' keine Notleine gezogen!“ bringt der Berliner endlich wütend heraus. „So 'ne Noheit!“

„Sie, Herr! Mäßigen Sie sich!“ schreit der Kontrolleur auf ihn ein, aus dessen dickem Gesicht die Augen vor lauter Aufregung und Ingrimm unheimlich hervorquellen.

„Jah möcht' amal auf!“ ließ sich nun die Stimme des Muck am Korridor vernehmen.

„Der Mann da —“ rief der Berliner schwer atmend und deutete auf den Muck.

„Was ist's mit dem da? Ein Raubanfall?“ Der Zugführer packte den Muck beim Stragen. Die Reisenden auf dem Korridor zogen sich scheu zurück.

„Laßt mi aus oder nit!“ Der Muck wurde fuchsteufelswild und gab dem Zugführer einen Schupfer, daß er fast der Länge nach auf den Boden gestürzt wäre.

Nun wollten sich mehrere Herren unter den Reisenden auf den Muck stürzen, der nach allen Seiten kräftige Büsse austeilte.

„Ruhe, meine Herrschaften!“ legte sich der Kontrolleur ins Mittel. „Das ist ein harmloser Bauer. Der begeht keinen Raubanfall!“ Dann wandte er sich abermals an den Berliner: „Nun frage ich Sie zum letztenmal, warum haben Sie die Notleine gezogen? Glauben Sie, daß Sie uns hier zum besten halten können! Herr? Sie werden für die Folgen aufzukommen haben!“

„Jah habe ja nicht —“ Der Berliner spuckt ordentlich vor Wut.

„I hab' anziehen!“ erklärt da der Muck vollkommen ruhig.

„Warum?“ schreit ihn der Zugführer an.

„Weil i aufi möcht'!“

„Das gibt's nicht!“ brüllte der Kontrolleur.

„I'mean was laßt's es denn nacher aufdruck'n, daß man ziach'n soll!“

„Das steht nicht droben!“ der Kontrolleur.

„Frei! steht's droben!“ der Muck.

„Haben Sie dem Mann gesagt, daß er die Notleine ziehen soll?“ herrschte der Kontrolleur den Berliner an.

„Diese Zumutung verbißt' ich mir!“ rief der Berliner empört. „Jah verlange das Bescheidbuch! Innerhört!“

„Der Herr hat mi schon ab'wehrt!“ versicherte der Muck. „Aber es hat ihm nig g'mußt!“

„nen Stoß vor'n Bauch hab' ich bekommen dafür!“ beriichtete der Berliner zornig.

„Sie werden arretiert werden!“ herrschte der Zugführer den Muck an.

„Oha!“ machte der Muck. „I steig' iah aus, und Des müßt's mi aufi lassen! Der Herr, der am Bremner ausg'stiegen is, hat mir's ganz genau erklärt, daß i grad' z' ziach'n brauch', wenn i in Pflersch aussteigen will!“

„Wer war der Herr?“ erkundigte sich der Kontrolleur.

„A recht a feiner, kommoder *) Gerrar!“ erklärte der Muck.

„Ein Spatzvogel!“ sagte der Berliner grimmig.

„Namen?“

„Weeß ich nicht!“

„I woach es aa nit!“ sagte der Muck und drängte sich plötzlich ganz unvermutet durch den Korridor. Er hatte bemerkt, daß die Waggontür nun offen stand. Im Nu war er draußen.

Kondukteur, Zugführer und Kontrolleur stürzten ihn aufgeregt nach und hielten ihn mit Gewalt zurück.

Der Bahnwärter in Pflersch kannte den Muck zufällig. Nach einem eiligen Hin und Wieder, währenddessen der Kontrolleur verzweifelt konstatierte, daß man schon über zehn Minuten Verspätung habe, wurde der Muck gegen Angabe seines Namens und Wohnortes entlassen.

Der Zug setzte sich wieder in Bewegung, nicht ohne daß dem Muck von seiten des begleitenden Bahnpersonals noch ein paar kräftige Flüche nachflogen.

Das kränkte den Brosler Muck jedoch nicht im geringsten. Er küßte sein Häutl und winkte dem Zug freundlich grinsend nach. Als er, während der Zug gerade ins Rollen kam, den Berliner an seinem Coupéfenster erblickte, der ihn finster anstarrte, da schrie der Muck mitten in das Schnauben der Lokomotive und das Rasseln der Wagen hinein, so laut er konnte, gegen den Berliner: „Nig für unquat, Gerrar!“

Die Geschichte hatte noch ein kleines Nachspiel am Sterzinger Bezirksgericht, wohin der Brosler Muck über Anzeige der Bahnverwaltung vorgeladen wurde.

Die Verhandlung endete jedoch mit seiner Freisprechung, da ihm kein Beweis erbracht werden konnte, daß er sich irgendwie des Strafbaren seines Vorgehens bewußt gewesen wäre. Den eigentlich Schuldigen hat man natürlich nicht erwischt.

*) umgänglich.

*) Kerl. — **) etwa.

Die Ausstellung führt unsere Gedanken hinaus zu dem in ländlicher Einsamkeit seinen Dienst versiehenden Eisenbahner, dem gesellschaftliche Freuden nahezu ver sagt sind. Der Betätigungstrieb läßt ihn Naturwissen schaft treiben, Käfer und Schmetterlinge sammeln und präparieren. Sammlungen von Insekten und Schmetter lingen, darunter farbenprächtige Exemplare, ausge stopfte Vögel und Jagdtrophäen, sogar eine Gemse, sind die Ausstellungsobjekte auf zoologischem Gebiete.

Gewerbliche Geschicklichkeit und das Streben, Wohnzimmer und Küche zu schmücken und mit nützlichen Dingen auszustatten, lassen den Eisenbahner die man nigfaltigsten Dinge schaffen. Was davon die Ausstellung zusammenfassen, nur nach F. F. Staatsbahndirektionsbezirken getrennt, den Augen darbietet, gibt ein buntes Bild. Kerbschnitt, Brandmalerei und Laubsägearbeiten, Schnitzereien, weibliche Handarbeiten, Glasarbeiten und solche in Stein und getriebenem und gegossenem Metall, eingelegte Holz- und Beinarbeiten, Aquarien, die ver schiedensten Gegenstände, vom kleinen Bierstück bis zum Möbelstück, Luster, Ampeln, Kassetten, Rahmen, Vogelbauer, Servierbretter, Puppenzimmer und andere Spie lerie, Tintenzeuge, Weisenköpfe, Leuchter, kurz alles, was sich Kunstfinn und Geschicklichkeit zum Objekt nehmen kann. Viele der Arbeiten stehen den besten Erzeugnissen des Kunsthandwerkes in nichts nach. Einzelne herauszu greifen und näher zu beschreiben und einzelne Namen der fleißigen Künstler zu nennen, hieße den vielen an deren, das gleiche Anrecht auf Beachtung Besizenden, un recht tun.

Die Photographie ist mit zahlreichen guten Auf nahmen vertreten. Zumeist sind dies Porträts, aber man sieht auch einige photographische Diapositive in auto chromen Farben und einige Mikrophotogramme zu Pro jektionszwecken, deren Ausführung hohe photographische Geschicklichkeit erfordert. Vorwiegend von kunstbesitzenden Familienmitgliedern der Staatsbahnbediensteten, aber auch von einigen Eisenbahnbediensteten selbst, zu meist von Beamten, sind Objekte für eine kleine Kunst ausstellung geliefert. Selbst, darunter Kopien großer Meister, Pastelle, Radierungen, Aquarelle, Kreide- und Federzeichnungen, kleine Plastiken, Plaketten, Email- und Porzellanmalerei, künstlerisch ausgeführte Diplome. Die meisten dieser Arbeiten können darauf Anspruch erheben, ernst genommen zu werden. Man hat zwar in einzelnen Fällen auch Arbeiten malerischer Autodidakten ausgestellt, wie man auch sonst mit primitiven Mitteln verfertigte Gegenstände, die gleichwohl von hohem Fleiß und Geschick zeigen, ausstellte. Diese Amateurarbeiten tun dem Gesamteindruck der Ausstellung keineswegs Abbruch. Das ernste Streben, Schönes zu schaffen, ist bei ihnen unverkennbar.

Auch das Fachliche kommt bei dieser Ausstellung auf seine Rechnung. Die technischen Bediensteten, zumeist die Werkstättenarbeiter, Lokomotivführer, Berf- und Maschinenmeister, die Bahnmeister und Signalmeister, dann auch viele andere Bahnbedienstete, liefern das Material für eine ganze Ausstellung des Eisenbahn wesen. Fast durchwegs sind diese Arbeiten mit einer be wunderungswürdigen Präzision gearbeitet. Betriebsfähige Lokomotivmodelle, dann solche aus Papier oder Holz, dann Modelle von Lokomotiven und Dynamomaschi nen, Modelle von Wagen und Geleisstückchen, Kohlenfrane, Stationsanlagen, Signaleinrichtungen und Sicherheitsvorkehrungen, Wagenverhältnisse, Registrierapparate, Schienenbruchversicherungen und Bremsvorrichtungen und vieles andere. Auch Beiträge zur Lösung des Problems der von außen zu bedienenden Kuppelung zeigt die Aus stellung. Wagenmodelle, mit von Ausstellern erfundenen Kuppelungen versehen, bei denen sich in einzelnen Fällen die Ankuppelung automatisch vollzieht, während die Ab kuppelung außerhalb der Wagen vorgenommen werden kann. Diese Kuppelungen können zum Teil neben den gegenwärtigen annonciert werden. Auch Erfinder an derer Dinge präsentieren sich auf dieser Ausstellung. So hat der eine eine eiserne Kasse mit selbsterfundener Verschluß ausgestellt. Auf einige der ausgeführten Er findungen sind Patente genommen, die der Ausnützung harren.

Es ist nicht leicht, eine vollständige Darstellung dieser vielseitigen Ausstellung zu geben. Musikinstru mente bauende Eisenbahner haben sich mit Violinen, Lauten, Harmonikas und sogar mit einem Harmonium eingestellt. Andere haben Reliefs, sogar einen Relief globus ausgestellt. Man sieht selbstgebaute Photo graphie, einen aus Papier gefertigten griechischen Tempel, Schiffsmodelle, das Modell einer Flugmaschine, der Bienenzucht dienende Gegenstände und so manches andere. Alles, was den Eisenbahner in seinen knappen Ruhestunden beschäftigt, kommt auf der Ausstellung zum Ausdruck.

Es ist eine Unsumme von Fleiß, Geduld und Kunst sinn, die diese kleinen Kunstwerke schaffen ließ, und es sind vorwiegend Eisenbahner, wohl einige aus den höheren Regionen, bei denen die Kunstliebe nicht so überrascht, aber auch Wächter und Verschieber und andere niedere Bedienstete, die diese Dinge schufen. Wie tief muß der Schaffensdrang im Menschen verwurzelt sein, wenn diesen ein schwerer Dienst, Existenzsorgen und die Nüchternheit des Berufes nicht auszurotten vermögen.

Zur Turnusfrage.

Aus den Kreisen des Lokomotivpersonals schreibt man uns: Es ist eine sehr zweifelhafte Erscheinung, daß in allen Fällen, wo Turnusse gemacht werden, zwei Momente in den Vordergrund treten und sozusagen das Zeitmotiv beider Teile in diesem ungleichen Kampf bil den, und zwar einerseits die Sucht womöglichst größter Ausnützung der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte, andererseits daß die Delegierten des Personals bemüht sind, für sich und ihre Kollegen womöglich nach mensch lichem Ermessen und Empfinden entsprechende Dienst- und Ruhezeiten zu sichern. Wir sagen ungleichen Kampf, und dies mit Recht. Denn während die Personen, welche das Interesse des Staatshaushaltes zu bewahren vor schätzen, tatsächlich aber der Sucht nach Lantimen ob obliegen, alle erdenklichen Mittel in Anwendung bringen, ist es den Vertretern des Personals verwehrt, mit den selben Mitteln zu operieren. Sie müssen obendrein noch

die durch die Gestaltung der Turnusse herbeigeführten finanziellen Mißerfolge in den Bereich ihrer Grenzen ziehen.

Kaum gelangen die Turnusse zur Kenntnis der Vertrauensmänner, so geht's ans Beraten; einzeln unter einander und in Versammlungen werden die kommenden Dienstleistungen besprochen. In den seltensten Fällen können natürlich jene von der Heizhausleitung auf gestellten Turnusse vom Personal akzeptiert werden, weil sie ja schon bei ihrer ursprünglichen Zusammenstellung derart gepreßt sind — und dies mit Rücksicht auf die Lantimen — daß eine Aenderung hinsichtlich einzelner Dienst- und Ruhepausen in Bezug auf praktische Aus nützung des rollenden Materials kaum mehr, ja oft gar nicht, und dann nur auf Kosten des beteiligten Per sonals möglich wird.

Anders verhält sich die Sache dort, wo, wie zum Beispiel in Stadlau, eigens zwei Oberbeamte auf das Heizhaus losgelassen wurden, um auf Grund ihrer reichen Erfahrungen (?) im Lokomotivfahrdienste — ein gebend der Lantimen — dem Personal Turnusse auf zuotroyieren, welche hinsichtlich der Vorschriften E. M. E. Nr. 15.956 ex 1906 geradezu ein Hohn sind. Dort be handelten die beiden angeblich akademisch gebildeten Herren Haus und Kortschak die Delegierten des Per sonals ausgeübt — patschamäßig. Die von den Ver tretern des Personals wohlwogener und in manchen Fällen sehr scharfe Touren beinhaltenden Turnusvor lagen, welche teilweise die Zustimmung der Heizhaus leitung fanden, wurden von den Herren S. und K. unter Gebärden des Unwillens und mit der Bemerkung: „Tur nusse machen wir“, weggeworfen, die Delegierten einfach brüskiert. Desungeachtet faszelten die Herren S. und K. überdies von der Macht, einzelne Dienst- und Ruhezeiten auf Grund einer Instruktion noch mehr zusammen schrauben zu können, Gut, uns kann es recht sein, aber wir bitten recht sehr, Dienst- und Ruhezeiten nur nach Paragraphen der Instruktion XXXVIII/Z zu bemessen. Diese Bestimmungen besagen klipp und klar, wie unter normalen Verkehrsverhältnissen der Dienst auf der Güterzuglokomotive zu leisten ist und überdies Rück sicht auf die Nachtruhe nehmen, welche bei Erstellung der Turnusse durch diese Herren — speziell beim Ablöse turnus — vollkommen ignoriert wurden. Die Touren im 38er Turnus können auf die Dauer unmöglich geleistet werden und bedürfen unbedingt einer Abänderung.

Die Heizervertrauensmänner, die so schwer arbei tenden Menschen, welche durch ihre Ausdauer und Be scheidenheit bei kärglichem Verdienst es zuwege brachten, daß in diesem Heizhause Touren wie 265 D. B. bis 290, 265 bis 278 vorkommen konnten, wurden bei der Turnus kommission einfach übergegangen.

Eine originelle Zusammenfassung erfährt unter anderen auch der Ablöseturnus auf der Brünner Linie; derselbe dauerte sieben Tage und müßten in selbem zwei volle Nächte auswärts, eine halbe Nacht durch die um 8 Uhr 45 Minuten erfolgte Ankunft des Zuges 278 im Domizil, die nächste sofort wieder auswärts — sämt liche im Dienste — geleistet werden. Einen dienstfreien Tag gibts überhaupt in keinem Turnusse. Ferner sind, Herr S. und K., infolge Ihrer famosen Zusam menstellung in einem Turnus Partien, welche keinen freien Sonntag haben; die Verfügung der Regiefahrt von Mähls nach Stadlau (97 Kilometer) nach einer vollbrachten Dienstaht im Güttelwagen mit einer 50 Kilometer-Stundengeschwindigkeit des Zuges 264 ist Eisenbahnsachmännern würdig.

Es wurde zwar bei jenen Zügen nach Ankunft derselben, welche über 16 Stunden dauern, das Aus rüsten von Ablösepartien befohrt, Vieh- und Lokzugs partien, welche oft eine bis zwanzigstündige Dienst leistung nachweisen können, sowie die Züge 278 und 282 müssen selbst ausrüsten.

Der 12stündige Stationsverschiebdienst wurde von den Herren gnädigt bewilligt, eingeführt wird er aber erst dann, wenn der Herr Heizhausvorstand Leute hat. Wann wird das sein? Wir wünschen bald!

Im großen ganzen waren die Herren S. und K. bemüht, durch ihre Anwesenheit ihre Unentbehrlichkeit merklicher in die Erscheinung treten zu lassen. Für die Bediensteten soll dies eine Lehre sein. Warum denn ge rade den Stadlauer Lastzugsdienst derart gestalten, daß dem Lokomotivpersonal Lust und Liebe denselben zu leisten gänzlich benommen wird? Die Bediensteten gehorchen nur mehr dem Zwange der Verhältnisse, die drückender sich kaum mehr gestalten können.

Kollegen! Es ist zur Genüge erwiesen, daß durch Positionieren unsere Lage keineswegs eine Besserung er fährt; es ist daher höchst notwendig, eine andere Taktik einzuschlagen und durch festes Zusammenstehen unserer Wünschen Geltung zu verschaffen. Aber auch jene Kollegen, die stets nur ihre eigenen Wege gehen, mögen bedenken, daß ihr Verhalten nicht nur unkolle gial ist, sondern auch dazu führt, solche Zustände zu festigen, wie sie leider in Stadlau üblich sind.

Inland.

Die „Deutsche Arbeiterpartei“ für den Nothschilf kandidaten. Herr Dr. Stephan Licht ist der Kandidat des Witkowitz Werkes, das Nothschilf und Gutmann ge hört. Das Werk verfügt über 32.000 Arbeiter — 21.000 im Eisenwerk und 11.000 im Kohlenbergbau — und der Bruchteil dieser Arbeiter, der im Ostrauer Wahlbezirk wahlberechtigt ist, ist schon im Jahre 1907 von den Werk meistern zur Wahl des Herrn Licht geführt worden. Mit ein wenig Schnaps und einigen Drohungen waren die polnischen Arbeiter unschwer zur Wahl des deutschfort schrittlichen Herrn Licht zu bewegen. Herr Dr. Licht ist aber nicht nur der Kandidat des Großkapitals, er ist auch selbst an großen kapitalistischen Unternehmungen be teiligt. Er ist Mitglied des Verwaltungsrates folgender Aktiengesellschaften:

- 1. Des „Kohlenindustrievereines“, dem der Franz Josefs-Stollen und die Lotte-Marien-Grube in Nord westböhmen, die St. Antons- und Agnes-Gruben in Falkenau, der Ludwigs-Schacht bei Rakonitz, ferner Kohlengruben in Miska (Ungarn) und Zvanec (Kroatien) gehören.

2. Der Aktiengesellschaft „Monte Romina“, die Braunkohlenwerke in Dalmatien besitzt.

Es gibt im österreichischen Abgeordnetenhaus wenig Abgeordnete, die mit den großkapitalistischen Interessen so eng verknüpft sind, wie Dr. Licht.

Die „Deutsche Arbeiterpartei“ hat nun am 7. Mai beschloffen, auf die geplante Kandidatur des Troppauer Professors Dr. Franz im Ostrauer Wahlbezirk zu ver zichten und schon im ersten Wahlgang für Dr. Licht zu stimmen!

Die „Deutsche Arbeiterpartei“ Arm in Arm mit Nothschilfs Werkdirektion für den Verwaltungsrat des „Kohlenindustrievereines“! Wer jezt noch nicht versteht, von wem, mit wessen Geld und zu welchem Zweck diese „Arbeiterpartei“ gegründet worden ist, dem ist nicht zu helfen!

Eine Lüge über Dr. Renner. Nun haben die deutsch radikalen Herren gar entdeckt, daß auch ein Sozialdemo krat die „Protektion“ des Ministeriums Wienerth ge nossen hat und ihr die Erhöhung seines Einkommens ver dankt, und zwar soll das Genosse Dr. Renner sein. Sie erzählen über ihn — ausnahmslos in allen ihren Blättern, aus denen die interessante Geschichte auch in christlichsoziale Zeitungen übergegangen ist — Doktor Renner sei „plöthlich, obwohl noch lange nicht an der Reihe, Bibliotheksdirektor geworden“, diesen Titel könne er sich unmöglich verdient haben, und sie fragen mit scheinheiligem Augenaufschlag: „Wofür und von wem also ist er in so auffälliger Weise protegiert worden?“ Sie möchten eben aus Renner einen Kroy machen. Nun ist die Geschichte von der Protektion, die der Sozial demokrat genöß, gewiß sehr rührend, nur wahr ist sie nicht. Früher hatten nämlich die Beamten der Reichsrats bibliothek Titeln, die sonst Beamte der Administrations bibliotheken führen; man hat nun die Titel dieser Be amten, die Hochschulbildung haben, in solche umgewan delt, die andere Beamte mit Hochschulbildung haben; diese Titeländerung, mit der keinerlei Avancement und Erhöhung der Bezüge verbunden war, ist ohne jedes Zutun des Dr. Renner geschehen und sie gült natür lich für alle Beamten der Reichsratsbibliothek. Von Protektion zu reden, kann also nur ein deutschradikaler Lügner zuwege bringen. Durch die Wahl zum Abgeord neten hat allerdings Dr. Renner eine Aenderung seiner Bezüge erfahren. Sie besteht aber darin, daß er die Nebenbezüge von 1600 Kr. ein geb üßt hat. So schauen die Ergebnisse der deutschradikalen und christlichsozialen Korruptionsscherelei aus.

Wahlaufruf des Arbeitgeber-Wahlkomitees. Das Arbeitgeber-Wahlkomitee, das seinen Sitz in Wien im VI. Bezirk hat, veröffentlicht einen Wahlaufruf an Ge werbetreibende, Industrielle und Handelstreibende in Oesterreich, die aufgefordert werden, bei den bevor stehenden Wahlen dafür zu sorgen, daß ihre Interessen gewahrt werden. In dem Wahlaufruf heißt es: Es ist uns fern gelegen, irgend einen Wähler beeinflussen oder haranguieren zu wollen, daß er seiner nationalen Pflicht, seiner religiösen Ueberzeugung, seiner rein poli tischen Richtung Gewalt antue. Es bleibe jeder ein treuer, energischer, opferwilliger Sohn seiner Nation. Er be künde dies auch bei dem bevorstehenden Wahlaht. Dieser Standpunkt sei nicht bloß anerkannt, er sei hervor gehoben und wir Arbeitgeber wollen diesen Standpunkt festhalten für und für. Es gibt keine Arbeitgeber, es soll und darf keine geben, die sich zur fortschrittlichen Kultur entwicklung in Gegensatz bringen. Technische Fortschritte sind gebunden an den Fortschritt der allgemeinen Bil dung und schon aus diesem Grund sind die Arbeitgeber im wahren Sinne des Wortes Männer des Fortschritts. Es wird sodann darauf hingewiesen, daß die internatio nale Sozialdemokratie mit eiserner Konsequenz das Ziel verfolgt, das individuelle Eigentum auszuschalten, die bürgerliche Gesellschaft in eine große Genossenschaft umzuwandeln. In verständliches Deutsch übersezt, heißt das, das produzierende Vürgerthum soll als Besitzer indi vidueller Eigentums zu existieren aufhören, es soll Be sitz und Eigentum an die große Zukunfts-genossenschaft abgegeben werden. Deshalb müßte die Parole sein: Schutz dem Eigentum! Schutz dem Besitz! Heraus mit einem Streikgesetz! Die verbind liche Anerkennung dieses Grundabes werde man von den Kandidaten aller Nationen und aller Parteien ver langen müssen.

43.705 Reklamationen gegen die Wählerliste. Vor behaltlich einer genaueren Nachzählung sind während der Reklamationsfrist gegen sämtliche Wiener Wählerlisten 43.705 Reklamationen beim Wiener Magistrat einge langt. Dies bedeutet bei einer Gesamtwählerzahl von in den Wählerlisten eingetragenen 380.122 Wählern einen Prozentsatz von 11.49 Prozent. Im Jahre 1907 waren bei einer Gesamtzahl von 361.901 ursprünglich in den Listen eingetragenen Wählern 38.415 Reklamationen ein gebracht worden, was einem Prozentsatz von 10.61 Pro zent entspricht.

Die deutschnationale „Arbeiter“bewegung und ihre Gönner. Soeben ist der Jahresbericht des Deutschnatio nalen Gehilfenvereines für Reichenberg und Umgebung erschienen. Dieser Verein hat angeblich den Zweck, „den deutschgefinnten Arbeitern in jeder Lage seine Hilfe angedeihen zu lassen, mag es in Arbeitslosigkeit, Krank heit, Sterbe-, Not- und sonstigen Unglücksfällen . . .“ Wie dieser Verein dem „deutschgefinnten Arbeiter in jeder Lage seine Hilfe angebeihen läßt“, zeigt am besten das dem Jahresbericht beigeichlossene Mitgliederver zeichnis. Darin figurieren als Ehrenmitglieder Freiherr Theodor v. Viebig, Burschowski und andere mehr, als stiftende Mitglieder die Herren Alfred und Willy Ginz ley, Salomon, Stiepel, Karl v. Zimmer manna, Karl Rubin, August Germinghaus, Heinrich F. Bron drak und andere der nordböhmisches Textilfabrikanten mehr. Die deutschnationalen Arbeiter befinden sich also in einer Gesellschaft, in der sie ihren untertänigen Gefühlen vollkommen freien Lauf lassen können. Die Bekanntschaft mit so hohen Herren trägt auch manchmal etwas, wie aus dem Rechenschafts bericht hervorgeht.

Ein Hirtenbrief an Wiens Arbeiterschaft. Der Kar dinal-Fürsterbischof von Wien, Dr. Gruscha, hat mit Rücksicht auf die bevorstehenden Wahlen an die Arbeiter

Wien einen Hirtenbrief gerichtet, in dem er sie auffordert, sich bei den Wahlen um die katholische Kirche zu scharen und die Wahlfonds zu unterstützen. Der Erzbischof führt aus: Die Zustände, wie sie heute die Arbeiterchaft beklagen muß, sind nicht von der katholischen Kirche verschuldet, sondern haben zur Ursache jene unchristlichen Lehrmeinungen, die sich unter dem bestehenden Titel Humanität eingeschlichen haben. So sehr wir auch den industriellen Fortschritt bewundern, so wollen wir uns doch durch diesen nicht blenden lassen, sondern mit vereinten Kräften an der Wiederherstellung der engen Verbindung zwischen Arbeiterchaft und Kirche arbeiten. — Na, also . . .

Der Wahlaufschrei der deutschösterreichischen Arbeiter ist ein köstliches Machwerk. Die Lebensmittelvertenerung wird darin nicht als eine Folge der agrarischen Zollpolitik, sondern als die Folgeerscheinung des Produktwuchers hingestellt. Der Produktwucher ist eben kein Wähler, der kann angegriffen werden, wohingegen der Agrarier als deutscher Volksgenosse Wähler ist und geschont werden muß. Die Mehrheit des Abgeordnetenhauses, die aus Regierungspolitikern besteht, heißt es, hat die Lebensmittelvertenerung und die Steuerbelastung nicht bekämpft, daß aber unter der Mehrheit der Regierungspolitiker die Wolf, Bacher, Koller, Anzinger, Kaiser und sonstige deutsche Volksgenossen sitzen, davon ist kein Wort zu lesen, man rechnete eben auf ihre Stimmen. Gegen die Institution der stehenden Heere, gegen den Militarismus enthält der Aufruf ebenfalls keine Silbe. Keine Silbe der Kritik ist gegen die Parteien zu lesen, die durch ihre Vertreter in den Delegationen für die Militärforderungen in der Höhe von 500 Millionen Kronen stimmten, dafür greift man aber die Sozialdemokraten an, weil sie es verfaßt haben, die Volksnotwendigkeiten den Militärforderungen voranzustellen. In dem Aufruf ist wohl ein indirekter Angriff gegen den Merkantilismus und den Großfeudalismus, welche beide Mächte man als mit der Sozialdemokratie verbündet darstellt, enthalten, aber kein Wort gegen das industrielle Kapital oder das Kapital an und für sich, so daß jeder Geistesblinde darauffommen muß, daß man es sich mit den Industriearbeitern nicht verderben will. So zeigt sich die Mündigkeit und Radikalität der Deutschen Arbeiterpartei. Man fordert wohl die Abschaffung des Herrenhauses und die endgültige Beseitigung des „absoluten“ § 14, aber das Ministerium Wienert wird nicht mit einer Silbe erwähnt. Es geht eben nicht, dieses Ministerium, das von dem deutschen Nationalverband gestützt wird, anzugreifen; es geht nicht, auch nur ein Wort gegen die schwarze Internationale, gegen die Christlich-sozialen zu schreiben, weil sie mit den Deutschfreiwillichen zu den Majoritätsparteien gehören und weil man auf ihre Stimmen bei den Wahlen rechnet. Dagegen richtet sich der Tenor des Aufrufes gegen die verdammten Rotten, die die Bauern verführen, das Volk verdummen und verelenden.

Kurz, wer eine vergnügte Viertelstunde haben und das eigentliche Wesen der deutschen Arbeiterpartei studieren will, der lese diesen Wahlaufschrei.

Ausland.

Organisationserfolge der englischen Eisenbahner. Der 39. Jahresbericht der wichtigsten englischen Eisenbahnerorganisation, der „Amalgamated Society of Railway Servants“, weist für das Jahr 1910 sehr günstige Resultate auf. Ganz besonders schöne Erfolge hatte diese mächtige Organisation hinsichtlich der Mitgliederwerbung zu verzeichnen, da sie im verfloffenen Jahr einen Mitgliederzuwachs von 1582 hatte, somit der Mitgliederstand mit Ende des Jahres 1910 auf 75.153 stieg. Der finanzielle Erfolg war scheinbar weniger günstig, da die Einnahmen gegen 1909 um 2191 Pfund Sterling (1 Pfund = 24 Kr.) zurückblieben; sie beliefen sich im Jahre 1910 auf rund 91.572 Pfund Sterling (2.195.728 Kronen). Die Eintrittsgebühren betragen 619 Pfund Sterling (+ 141 gegen 1909), die Beiträge 66.693 Pfund Sterling (= 371 Pfund Sterling), die Kapitalinteressen aber nur 10.366 Pfund (= 1975); es ist nämlich die Interessenzurechnung zum Teil unterblieben, woraus auch die Einnahmeverminderung resultierte. Die Ausgaben fielen von rund 88.457 Pfund Sterling in 1909 auf 79.664 Pfund in 1910, der Vermögensstand erreichte die enorme Höhe von 441.181 Pfund Sterling (10.500.000 Kr.). Daß diese Eisenbahnerorganisation, in vorteilhafter Unterscheidung von den meisten übrigen englischen Organisationen, eine Kampforganisation genannt werden kann, ergibt sich aus den bedeutenden Summen, die für Maßregelungsunterstützungen angewendet wurden. Gleichzeitig ist aber auch das Unterstützungsweisen der Organisation ganz gut ausgebaut. In einem Zeitabschnitt von 30 Jahren beliefen sich nämlich die Ausgaben der Organisation für Maßregelungsunterstützungen auf 140.000 Pfund Sterling, für Arbeitslosenunterstützung auf 111.000 Pfund Sterling, für die Altersversicherung auf 114.000, für Rechtschutz auf 101.000 Pfund Sterling und für die Witwen- und Waisenunterstützung auf 159.000 Pfund Sterling. Gegenwärtig befinden sich fast 2000 Waisen am Unterstützungsstand, die jährlich rund 10.000 Pfund Sterling Kosten verursachen. Das Unterstützungsweisen umfaßt folgende Zweige: 1. Arbeitslosenunterstützung: Mitglieder erster Klasse erhalten 15 Schilling per Woche, Mitglieder II. Klasse 12 Schilling; bei ungerechtfertigter Entlassung steigt diese Unterstützung auf 24 Schilling für Mitglieder I. Klasse und auf 15 Schilling für Mitglieder II. Klasse. 2. Rechtschutz: Dieser wird in allen Fällen für Mitglieder I. und II. Klasse gewährt, wenn sich ein Zusammenhang der Streitigkeit mit der Beschäftigung ergibt. 3. Unfall- und Altersversicherung: Mitglieder I. Klasse erhalten bei dauernder durch einen Unfall hervorgerufener Erwerbsunfähigkeit nach 12monatiger Mitgliedschaft 20 Pfund Sterling, nach 20jähriger Mitgliedschaft 20 Pfund Sterling, nach 30jähriger Mitgliedschaft 30 Pfund Sterling gewährt. Bei längerer als 20jähriger Mitgliedschaft erfolgt bei der Altersunterstützung für jedes weitere Jahr der Mitgliedschaft ein Aufschlag von einem

Pfund, jedoch nur bis zum Höchstmaß von 30 Pfund Sterling. 4. Ablebensunterstützung: Diese beläuft sich für Mitglieder I. Klasse auf 5 Pfund Sterling. 5. Waisenunterstützung: Waisen von Mitgliedern I. Klasse erhalten je nach der Dauer der Mitgliedschaft 3 bis 5 Schilling per Woche so lange, bis das jüngste Kind 14 Jahre alt ist. (Die unter 3, 4 und 5 angeführten Unterstützungsweige gelten nur für Mitglieder I. Klasse, Mitglieder II. Klasse können jedoch dem Kranken- und Wohltätigkeitsfonds beitreten.) 6. Maßregelungsunterstützung: Wird ein Mitglied I. Klasse wegen irgendeiner von der Leitung gutgeheißenen Aktion aus dem Dienste entlassen, so erhält dasselbe eine Unterstützung von 50 Pfund Sterling oder 15 Schilling wöchentlich; ein Mitglied II. Klasse erhält 25 Pfund oder 10 Schilling wöchentlich. Die Einschreibgebühr ist für die Mitglieder beider Klassen die gleiche und beträgt 1 Schilling (Kr. 1.20). Der Mitgliedsbeitrag beläuft sich für Mitglieder I. Klasse auf 5 Pence (50 S.) und für Mitglieder II. Klasse auf 3 Pence (30 S.) wöchentlich. Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß das wöchentlich erscheinende Organ der Organisation, die „Railway Review“, in der letzten Nummer fürs erste Quartal 1911 eine abermalige Mitgliederzunahme um 3000 berichtet; es ist sonach für das laufende Jahr ein bedeutender Aufschwung der Organisation gewiß.

Eisenbahnkatastrophe in Nordamerika. In der Nähe von Denver im Staate Colorado entgleiste ein mit 95 Kilometer Stundenwindigkeit fahrender Gilzug. Mehrere Wagen stürzten den Bahndamm herab, wobei zwei Personenwagen vollständig zertrümmert wurden. Es sollen 25 Personen getötet sein, man glaubt aber, daß unter den in Brand geratenen Trümmern noch mehr verunglückte Passagiere liegen.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein Neujahrsumfall in Rimbürg. Am 1. Jänner 1911 fuhr in Rimbürg der von der Lokstation Rimbürg in die Hauptstation einfallende Lokzug in die auf dem Geleise 3 stehende Garnitur des nach Jungbunzlau abgehenden Zuges. Diese Garnitur wird gewöhnlich nach 8 Uhr, nach Ankunft des Lokzuges, verschoben. Am betreffenden Tage hat jedoch der mit der Verschiebung betraute Verschieber Wenzel Odcházek diese Garnitur verschieben lassen, ohne die Ankunft des Lokzuges abgewartet zu haben. Als Odcházek darauf aufmerksam gemacht wurde, daß der Lokzug noch nicht eingetroffen ist, ließ er dem bereits einfallenden Zug entgegen und gab Haltesignale. Dieselben wurden jedoch nicht befolgt und die beiden Züge stießen zusammen, wobei einige Personen leicht verletzt wurden.

Wegen dieses Unfalles wurde die Anklage gegen Wenzel Odcházek und gegen den Lokomotivführer Josef Richter wegen Uebertretung nach § 432 St.-G.-B. beim Bezirksgericht Rimbürg erhoben.

Wenzel Odcházek gab zu seiner Entlastung an, daß der Lokzug damals verspätet war und er von der Verspätung nicht verständigt worden ist. Er war der Meinung, daß der Lokzug bereits eingefahren sei und abgestellt wurde und daß daher das Geleise für die Jungbunzlauer Garnitur frei sei. In dieser Uebersetzung war er noch dadurch bestärkt, daß auf dem Platze kein Beamter war.

Der Angeklagte Richter verteidigte sich damit, daß er mit der Maschine am Ende des Zuges war und daher keine freie Aussicht hatte; als er die von dem Bahnpersonal gegebenen Haltesignale bemerkte hat, habe er alle Anstalten zum Stehenbleiben getroffen.

Mehrere Zeugen bestätigten die Angaben der Angeklagten und insbesondere den Umstand, daß der Lokzug damals um 8 bis 10 Minuten verspätet war und daß Odcházek voraussehen konnte, daß der Lokzug bereits in der Station sich befand, daß es bereits früher einmal vorgekommen ist, daß die Jungbunzlauer Garnitur noch vor Ankunft des Lokzuges auf ihren Kösten verschoben wurde.

Der verhandelnde Richter, Bezirksrichter Neumann, fällt nach durchgeführtem Verfahren ein freisprechendes Urteil.

Die Verteidigung des Erstangeklagten Odcházek führte über Auftrag des Rechtsschutzvereines Dr. Meißner aus Prag.

Der Eisenbahnunfall der Haremsdamen. Aus Villach wird berichtet: In der Nacht vom 11. Februar 1911 fuhr ein Salonwagen, in welchem sich der Schah von Persien Mohammed Ali mit einem Teil seines Harems, fünf Haremsdamen und der entsprechenden Anzahl von Eunuchen, von Wien über Villach nach Meran. In Villach mußte der Salonwagen vom Staatsbahnzug gegen Pontafel ab- und an den Südbahnzug gegen Franzensfeste angekuppelt werden. Dabei beging ein Bahnbediensteter die Unvorsichtigkeit, den Salonwagen abzufahren, statt ihn auf den Zug zuzuführen. Infolge des heftigen Anpralles wurden die Gepäckstücke aus den Reihen geschleudert und fielen ziemlich unsanft auf die Köpfe der Haremsdamen und Eunuchen. Fünf Insassen des Waggons, Niga Eschar Agli, Aga Abborella-Khan, Kamer Ladie, Karlam Kurban und Zerihah Ladiah, wurden leicht verletzt. Der Lokomotivführer Josef Renda wurde vor dem Bezirksgericht Villach angeklagt, weil er ein Haltsignal der Verschieber nicht rechtzeitig beachtet hatte. Außer ihm waren die beiden Verschieber Jakob Karner und Jakob Eichenigg wegen der unkorrekten Durchführung der Verschiebung angeklagt. Der Richter Dr. Jakob verurteilte den Lokomotivführer zu vier Tagen Arrest, sprach aber die beiden Verschieber frei. Der Verteidiger Dr. Taush aus Wien berief gegen die Verurteilung, der staatsanwaltliche Funktionär gegen den Freispruch der beiden Mitangeklagten.

Töblicher Unfall bei Bozen. An der kleinen Personenhaltestelle Leifers bei Bozen herrscht zuweilen ein lebhafter Personenverkehr. Dies ist namentlich an Sonntagen morgens und abends der Fall, wo zahlreiche Wallfahrer, die den Gnadenort Maria-Weissenstein besuchen, das Dorf Leifers passieren. So erwarteten auch am Sonntag den 30. Oktober 1910 viele Wallfahrer und Ausflügler den Zug Nr. 30, der um 6 Uhr 14 Minuten von Süden in Leifers eintrifft und nach einem kurzen Aufenthalt von einer Minute nach Bozen fortgeht. Zur Deckung der Haltestelle und zur Sicherheit der Passagiere, die beim Einsteigen das Geleise überschreiten müssen, befindet sich 700 Meter nördlich der Haltestelle ein Distanzsignal, welches vom Stationsgebäude aus bedient wird und an dem fraglichen Tage, als der Zug Nr. 30 von Branzoll abfuhr, auf „Halt“ gestellt wurde. Als nun dieser Zug in die Station einfuhr, fuhr plötzlich vom Norden her eine Lokomotive in raschem Tempo durch die Haltestelle, über 100 Personen, welche sich zum Einsteigen aufschickten, stoben entseht auseinander und als die Maschine in der Dunkelheit verschwand, sah man auf dem Geleise den entseelten Körper eines Mannes liegen, der später als der Malergehilfe Johann Unterhofer aus Bozen agnosziert wurde. Die sofortigen Erhebungen ergaben, daß das Distanzsignal

auf „Halt“ stand und infolge des Mißverständnisses eines Stationsarbeiters an jenem Abend nicht beleuchtet war. Trotzdem wurde der Lokomotivführer Franz Krajc, welcher die durchfahrende Maschine gelenkt hatte, am nächsten Tage verhaftet und nach kurzer Haft in Untersuchung gezogen, weil er laut Instruktion bei dem unbeleuchteten Distanzsignal so lange hätte halten sollen, bis er die Ueberzeugung gewann, daß die Durchfahrt durch die Haltestelle frei sei. Franz Krajc behauptete während der Untersuchung, daß das Distanzsignal auf „Frei“ gestanden sei und weißes Licht gezeigt habe. Nach Ueberfahren des Distanzsignals, so gab er weiter an, habe ihm ein Wächter mit seiner weißen Laterne ein Vorwärtssignal gegeben und überdies sei der südlich der Haltestelle befindliche Raumablußsemaphor auf „Frei“ gestanden. Da jedoch sämtliche Zeugen angaben, daß das Distanzsignal auf „Halt“ gestanden sei, wurde gegen Franz Krajc die Anklage erhoben, über welche am 5. Mai 1911 vor dem Kreisgericht Bozen unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Ritter von Ferrari die Hauptverhandlung stattfand.

Franz Krajc, verteidigt von Dr. Leopold Kay aus Wien, änderte nunmehr seine Verantwortung. Er gab an, daß er wochenlang nach dem Unfall überzeugt gewesen sei, daß das Distanzsignal auf „Frei“ gestanden sei, müsse jedoch unter dem Eindruck der Zeugenaussagen zugeben, daß es auf „Halt“ stand. Er habe offenbar in der Dunkelheit und bei dem damals herrschenden Nebel das Distanzsignal überfahren, zumal er ja ein Licht gesucht habe, und sei durch das Vorwärtssignal des Wächters wahrscheinlich zur Meinung gelangt, daß das Distanzsignal auf „Frei“ stehe. Auch bei der Verhandlung bestätigten sämtliche Zeugen, daß das Distanzsignal auf „Halt“ gestanden war.

Der Streckenwächter Josef Dubois gab als Zeuge an, daß er infolge der trüben Witterung nicht ausnehmen konnte, ob der Semaphor die Haltestellung zeigte. Er habe dem einfallenden Zuge „Vorwärts“ gegeben, weil der Raumablußsemaphor auf „Frei“ stand.

Der Stationsmeister Koppelstädter gab als Zeuge an, daß der verunglückte Malergehilfe schon beim Kartenspielen dadurch aufgefallen sei, daß er recht angeheitert war, so daß seine Verunglückung zum Teil auch seiner eigenen Unachtsamkeit zuzuschreiben sei.

Die Sachverständigen Oberinspektor Schüle und Inspektor v. Wadenhusen, beide von der Staatsbahndirektion Innsbruck, gaben ein Gutachten ab, in welchem sie die nunmehrige Verantwortung des Angeklagten als glaubwürdig erklärten und angaben, daß er infolge des Vorwärtssignals des Streckenwächters trotz des Haltesignals des Semaphors in die Station habe einfahren dürfen. Der Staatsanwalt beantragte die Verurteilung des Angeklagten als schuldig, daß er infolge des Vorwärtssignals des Streckenwächters trotz des Haltesignals des Semaphors in die Station habe einfahren dürfen. Der Staatsanwalt beantragte die Verurteilung des Angeklagten als schuldig, daß er infolge des Vorwärtssignals des Streckenwächters trotz des Haltesignals des Semaphors in die Station habe einfahren dürfen. Der Staatsanwalt beantragte die Verurteilung des Angeklagten als schuldig, daß er infolge des Vorwärtssignals des Streckenwächters trotz des Haltesignals des Semaphors in die Station habe einfahren dürfen.

Infolge dieses dem Angeklagten günstigen Gutachtens erklärte der Staatsanwalt, die Anklage zurückzuziehen, weshalb Franz Krajc von der erhobenen Anklage freigesprochen wurde.

Beleidigung eines Untersuchungsrichters. Wir haben feinerzeit berichtet, daß der Lokomotivführer Franz Krajc aus Anlaß seiner infolge des Unfalles vom 30. Oktober v. J. erfolgten Verhaftung ein Schreiben an das Zentralkomitee des Lokomotivführervereines gerichtet hat, in welchem er sich darüber beklagte, daß der Untersuchungsrichter Dr. Stodter auf seine Frage die Verhaftung mit den Worten begründete: „Wir wissen schon, daß Sie Ihre Zeugen draußen haben, wir kennen die Lokomotivführer schon, von nun an lasse ich jeden verhaften, wenn etwas geschieht!“

Wegen des Inhalts dieses Schreibens erhob Doktor Stodter gegen Franz Krajc die Ehrenbeleidigungsklage, weshalb dieser vom Bezirksgericht Bozen am 5. April d. J. zu einer 14tägigen Arreststrafe verurteilt wurde. Die Verurteilung wurde damit begründet, daß bei der Unternehmung zwischen dem Untersuchungsrichter und Krajc angewandte Rechtspraktikant Hofner als Zeuge die Neuerung des Untersuchungsrichters in Abrede gestellt und angegeben hatte, daß Dr. Stodter, ohne den Stand der Lokomotivführer herabzusehen, lediglich gesagt habe, es sei schon öfters vorgekommen, daß man sich mit den Zeugen besprochen habe, das Gericht sei in dieser Beziehung gewöhnt. Die Verurteilung gründete sich insbesondere auch darauf, daß das Schreiben des Krajc als „verbreitete Schrift“ im Sinne des Strafgesetzes zu betrachten sei.

Zufolge der gegen dieses Urteil ergriffenen Berufung fand am 5. Mai d. J. die Verhandlung vor dem Kreisgericht in Bozen statt, bei welcher der Verteidiger Dr. Leopold Kay aus Wien in eingehender Weise ausführte, daß hier von einer verbreiteten Schrift nicht die Rede sein könne und daß die Wiedergabe der Neuerung des Untersuchungsrichters nicht den Tatbestand einer Beleidigung bilden könne. Der Untersuchungsrichter Dr. Stodter betonte in längerer Ausführung, daß er die vom Angeklagten behauptete Neuerung nicht gemacht und sich bemüht habe, durch Verwendung eines Feiertages, an welchem er die Zeugen einbernahm, die Haft des Lokomotivführers Krajc möglichst abzukürzen. Er betonte auch, daß durch die Beleidigung sein Fortkommen gefährdet worden sei. Demgegenüber betonte Herr Dr. Kay, daß Herr Dr. Stodter ja seit der letzten Verhandlung zum Bezirksrichter befördert worden sei, was nicht gerade für seine Auffassung spreche, daß durch jene Beleidigung sein Fortkommen gefährdet worden sei.

Nach langer Beratung verkündete der Vorsitzende Oberlandesgerichtsrat v. Ferrari das Urteil, wonach der Berufung infolge Folge gegeben wurde, als in dem infrimierten Schreiben nicht der Vorwurf des Mißbrauches der Amts-gewalt, sondern nur der einer unehrenhaften Handlung gelegen sei, doch sah der Gerichtshof sich nicht veranlaßt, die erdichtete Strafe zu mildern, da die Beleidigung als eine sehr schwere zu betrachten sei.

Dieses sonderbare Urteil dürfte noch Gegenstand weiterer Erörterungen bilden.

Streiflichter.

Ein Separatzug für Gopferde. Wie das „Prävo Lidu“ berichtet, ist am 28. April folgender Dienstbefehl ergangen: Dienstbefehl 3. 152.

In der Nacht vom 1. zum 2. Mai wird von Brünn nach Wien (Staatsbahnhof) ein Sonderzug von Pferden des Hofes nach dem beigefügten Fahrplan mit Anschluß von Kladrub abfahren. Mit diesem Zug werden 25 Stück Gopferde in sechs Stallwagen und ein Gopferwagen im Wagen B (II. Klasse) fahren. Das Heizhaus in Wien wird für diesen Zug nach Brünn eine Maschine Serie 23 und 35 liefern.

Den Dienstvorständen wird aufgetragen, alles Nötige für einen sicheren Transport dieses Sonderzuges zu veranlassen. Der Empfang dieses Dienstbefehles ist telegraphisch dem Verkehrschef nach Wien zu melden.

Welche Sorgfalt wird da angewendet, daß den Pferden nur ja nichts geschieht! Bei derselben Wahn ist bei Wilben-

Schwert ein Eisenbahnunglück gewesen, wobei sechs Bedienstete um das Leben kamen, und dieses Unglück ist nur dadurch entstanden, weil man einen Bremser weggenommen hatte, um einige Heller zu ersparen! Es ist besser, ein Pferd zu sein als ein Eisenbahnenbediensteter. Wenigstens kümmert sich der Staat um die Pferde mehr als um die Menschen.

Eine „Inspektionsreise“ hat angeblich der Eisenbahnminister Glombinski nach Deutschböhmen unternommen und am Donnerstag war er auch in Aussig. Die „Bohemia“ berichtet nun über die Auffiger Vorgänge folgendes:

Auf seiner Fahrt von Prag nach Bodenbach machte Eisenbahnminister Glombinski in der Station Aussig der St. E. G. Halt. Zu seinem Empfang hatten sich eingefunden die Herren Statthalter Lebedek, Bürgermeister Doktor Ohnjorg, die Stadträte Titzbach und Niederndorfer, Präsident Karl Wolfrum, Generaldirektor v. Enderes und Stationsvorstand Dittrich von der A. T. E. und die Beamten der St. E. G. Stadtrat Direktor Titzbach nahm die Gelegenheit wahr, unter Anerkennung der Stadtgebung zweier Wünsche der Auffiger: Aufhebung der Würdenmaut und Errichtung eines Auszuggeleises im Stadteil Schönprisen, auf zwei weitere Wünsche der Stadt Aussig aufmerksam zu machen, und zwar hinsichtlich der Uebergangsverhältnisse in Schönprisen und des Heizhauses in Aussig Abhilfe zu schaffen. Der Minister nahm die Wünsche zur Kenntnis, beauftragte die Wartefäle und begab sich dann auf den Bahnhofspiaz, um das Bahnhofgebäude zu besichtigen, wobei er seitens der Vertreter der Stadt ersucht wurde, dafür Sorge zu tragen zu wollen, daß das Bahnhofgebäude eine transparente, elektrisch beleuchtete Uhr erhält. Nach etwa halbstündigem Aufenthalt setzte der Minister seine Fahrt nach Bodenbach fort.

Der Herr Minister ließ also eine Ansprache und Vorstellungen über sich ergehen und doch fuhr er nach einer halben Stunde wieder fort. Da kann man sich wohl eine Vorstellung machen, was solche „Inspektionen“ wert sind.

Die Lohnregulierung für die Arbeiter bei der Staats-Eisenbahngesellschaft und Oesterreichischen Nordwestbahn. Urfreier Organisation ist es nach langen Bemühungen endlich gelungen, eine Lohnregulierung der Arbeiter bei diesen beiden Bahnen durchzusetzen. Ueber den Effekt dieser Lohnregulierung können wir natürlich erst dann berichten, bis wir über die Durchführung das nötige Material beisammen haben. Denn wir wollen diesmal nicht nach dem Zirkular, welches die Direktion über die Lohnregulierungen herausgegeben haben, urteilen, sondern nach der Durchführung der Lohnregulierung. Wir ersuchen daher die Genossen dieser beiden Bahnen, und so bald als möglich die Berichte über die Durchführung der Lohnregulierung einzusenden, worauf wir dann sofort das ganze Material im „Eisenbahner“ besprechen werden.

Von der Kaschau-Oberberger Bahn. Schon seit längerer Zeit werden auf der Kaschau-Oberberger Bahn bei den von der österreichischen Strecke nach Isolna oder Nuttka verkehrenden Zügen die von der Ausgangsstation beigegebenen Stundenpässe in Esacza (Grenzstation zwischen Oesterreich und Ungarn) abgehoben und abgegeben und für die Weiterfahrt neue angelegt, der Wagenbelastungsausweis wird doppelt geführt (kopiert), das Original bleibt mit dem Stundenpaß in Esacza und das Duplikat wird weitergeführt. Derselbe Vorgang findet bei den in entgegengesetzter Richtung verkehrenden Zügen statt, es werden nämlich den Zügen für die Weiterfahrt in Esacza neue Stundenpässe beigegeben und die Wagenbelastungsausweise ab Esacza doppelt geführt (kopiert).

Es ist im Interesse der Verkehrssicherheit gelegen, den beim Verkehrsdienst beteiligten Organen den Dienst möglichst zu vereinfachen und denselben in die Verkehrsdispositionen, insoweit sie für jeden einzelnen von Interesse sind, klare Einsicht zu geben, damit nicht etwa infolge von Dienstüberbürdung oder Mißverständnissen Unglücke herbeigeführt werden. Die auf der Kaschau-Oberberger Bahn herrschenden Verkehrsverhältnisse sind durchaus nicht geeignet, das in die Anstalt diesbezüglich gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen; das Wechseln und Kopieren der Zugdokumente ist eine überflüssige Mehrarbeit, die vermieden werden sollte, da dadurch der Geist des Zugführers und dessen Aufmerksamkeit von einer oft viel wichtigeren Obliegenheit abgelenkt wird, von deren Erfüllung die Verkehrssicherheit abhängig ist.

Eine weit größere Gefahr besteht für den Zugverkehr darin, daß das österreichische Personal die ungarische Strecke zu befahren gezwungen wird, wo die schriftlichen Verkehrsdispositionen dem den Zug führenden Personal in der ungarischen Sprache, welcher die deutschen Zugbegleiter weder mündlich noch schriftlich mächtig sind, zur Kenntnis gebracht werden, daher sehr leicht infolge der mangelnden Sprachkenntnis Mißverständnisse oder Irrtümer entstehen und Bahnunfälle verursacht werden können.

Nun erfährt man, daß seinerzeit von der österreichischen Generalinspektion der Kaschau-Oberberger Bahn die Weisung ausgegangen ist, das in Oesterreich domizilierende Personal nur auf der österreichischen Strecke und jenes in Ungarn wohnende nur auf der ungarischen Strecke (also bis und von Esacza) zu verwenden, welche Maßnahmen auch in der für den Zugverkehr eine Gefahr bildenden Verwendung des deutschen Personals auf ungarischem Gebiet ihre Begründung finden, aber von der Kaschau-Oberberger Bahn nicht beachtet werden.

Ein weiterer Nachteil erwächst für das deutsche Zugbegleitungspersonal durch das Befahren der ungarischen Strecke daraus, daß die Leute im Falle einer aus Anlaß eines Bahnunfalles erfolgenden gerichtlichen Anklage der ungarischen Justiz ausgeliefert sind und Gefahr laufen, ungerecht oder zu hart verurteilt zu werden, weil dort immer noch die Geyslogenherrschafft vorherrscht, die bei einem Bahnunfall beteiligten niederen Bediensteten als Sündenböcke hinzustellen, anstatt den wahrhaft Schuldigen zu ermitteln, was allerdings nur durch Beziehung juristischer Vertreter zu den Gerichtsverhandlungen, die sich das Studium der Instruktionen zur Pflicht gemacht haben, möglich ist, welches Rechtsmittel die österreichischen Eisenbahner sich durch ihre Organisation schon lange erungen haben.

Eine vor mehreren Jahren auf der Kaschau-Oberberger Bahn von der I. I. Generalinspektion vorgenommene Inspizierung hatte unter anderem auch zur Folge, daß bei den Manipulationsgüterzügen außer dem Zugführer noch ein Manipulant im Dienstwagen mitfahren muß, welchem die Manipulation mit den Frachtgütern und Dokumenten obliegt. Doch der alte auf Ersparnisse abzielende Mißbrauch beginnt wieder einzureißen, indem von den Manipulationszügen Nr. 57/157 und 164/64 die Manipulanten weggenommen wurden und wahrscheinlich fußfeste auch von den anderen Zügen eingezogen werden, so daß der Zugführer wieder mit diesen Arbeiten belastet wird, der doch genug andere wichtigere Pflichten hat.

Nach den vorstehend geschilderten Umständen zu schließen, wäre im Interesse der Verkehrssicherheit eine abermalige Inspizierung seitens der I. I. Generalinspektion dringend nötig.

Zwei christlichsoziale Redekünstler. Die christlichsoziale Eisenbahnerorganisation, der „Verkehrsbund“, hat einen riesigen Mitgliederzuwachs in Oberösterreich zu verzeichnen. Das muß man wenigstens glauben, wenn man die Fachzeitung des Verkehrsbandes und die katholischmachende Arbeiter-Zeitung liest oder gar in eine Eisenbahnerversammlung geht, wo die christlichsozialen „Führer“ Alois Breuer und Gummer sprechen. Das sind zwei Redner, die einfach großartig wirken. Wenn Herr Breuer, eine durch Blick und feierliche Gebärden unnachahmliche Gestalt, das Podium betritt, dann weiß jeder, daß etwas Besonderes kommt. Den Kopf hoch erhoben, würdevoll die Versammlung überblickend, öffnet nach einem leisen Neben der schwingenden Nasenflügel der berühmten Redner den Mund und mit einer Stimme, um die ihm jeder Hahn neidig ist, läßt er dann seine Rede los. Bald erst wie ein heulender Derwisch, bald heiter wie eine 90jährige Jungfrau, führt er nun den Eisenbahnern vor Augen, wie wichtig der Verkehrsbund ist. Die Sozialdemokraten bilden den meisten Stoff in seiner Rede. Wenn er von ihnen eine besondere Schlichtigkeit bloßlegt, dann überschlägt sich seine Stimme und die wenigen Notizen, die nicht von der Kraft seiner Argumente getötet sind, ertrinken in den Redewellen. Besonders rührend schildert Breuer die Zeit, wo er angeblich selbst noch rot war und wie er sich jetzt bei den Schwarzen so wohl fühle. Wir fragen, welcher Eisenbahner könnte dieser Sirenenstimme widerstehen? Keiner! Aber eins tut dem Breuer weh: wenn er daran denkt, was sich Caruso, der berühmte Sänger, verdient mit seinen Stimmbändern und wie schlecht der Verkehrsbund ihm sein Talent lohnt. Wenn Herr Breuer seine Stimme in die Tiefe und Höhe, in die Länge und Breite gedehnt und sein Kehlkopf bereits Gähneraugen hat, dann kommt Herr Gummer an die Reihe. Alles wird ruhig und zittert, besonders die Notizen, denn die Stimme von Jericho ist nichts gegen das Organ des Herrn Gummer. Mit Pathos beginnt er: „Meine geehrtesten Herren, meine geehrtesten Kollegen! Die Sozi wollen uns die Religion aus dem Herzen reißen, meine Geehrtesten. Die Notizen, meine Geehrtesten, haben noch gar nichts gemacht, meine Geehrtesten. Nur ich, meine Geehrtesten, arbeite für euch. Die Sozi, meine Geehrtesten, haben mich schon oft gerichtlich abstrafen lassen, aber lüch schaue ich einer nächsten Verurteilung entgegen. Die Wahrheit muß gesagt werden, meine Geehrtesten, und wenn ich noch so oft verurteilt werde.“ Glaubst du, lieber Leser, daß die Eisenbahner solchen Redekünstlern widerstehen könnten? Das ist einfach unmöglich! Wenn du aber meinst, daß damit die Regiekünste dieser beiden Helben zu Ende sind, dann irrst du dich gewaltig. Sollte der Fall eintreten, daß Eisenbahner auch nach solchen Reden noch nicht gesonnen sind, Mitglieder des Verkehrsbundes zu werden, dann tritt Herr Breuer mit anderen Künsten in Aktion. Er kommandiert: „Fest schauen, nur auf mich, nur fest!“ Seine Hände beschreiben geheimnisvolle Kreise, der Blick wird starr, eisige Ruhe tritt ein. Man fühlt unwillkürlich, daß geheimnisvolle Geisteskräfte ihre Wunder wirken. „Bitte, nur fest denken: ich will und muß Mitglied des Verkehrsbundes werden.“ Und siehe da, kaum läßt der Mann die Versammelten los, da zeigt sich schon die Wirkung. Alles schreit nach Beitrittserklärungen, und so wächst der Verkehrsbund an Mitgliedern. Nun kommen rasch noch einige Couplets und Dialektbildungen, zum Beispiel „Der Saumurjak als Moralprediger“, „Der dumme Schneider oder der Lois als Simandl“, schließlich einige Biter Mariagekettropfen als Lieblingsgetränk für Herrn Gummer und dann geht's eilig zum Bahnhof. Leider sind diese Versammlungen meistens nur von einigen Eisenbahnern besucht und die anderen Teilnehmer, der Herr Pfarrer, der Kaplan, der Mesner u. s. w. können für den Verkehrsbund nur als Ehrenmitglieder getauft werden. Am schönsten nimmt sich aber dann der Bericht über eine solche Versammlung im Verkehrsbundorgan aus. Waren wirklich 20 Teilnehmer beisammen, dann werden 200 dazu geschriebe, waren es weniger, dann heißt's Massenbesuch. Die Notizen werden jedesmal vernichtet und im Triumph wird eine ganze Woche davon gesprochen im Kreise der intimen Freunde. Aber sonderbar, so oft der Blödsinn auf Reisen ist mit seinem Kumpan, ebenso oft erwachen die Notizen wieder von den Toten und vermehren sich so sehr, daß es höchst notwendig für den Verkehrsbund sein wird, eine eigene Schule zu errichten, in welcher gleich einige Dugend solcher Stumpfsinnrededekünstler herangebildet werden, damit die große Arbeit, das Töten der Sozialdemokraten endgültig durchgeführt werden kann. Einstweilen unsere beste Gratulation zu diesen beiden Helben.

Von der Lokalbahn Wien-Baden. Am 6. d. M. fand im Lokal der Ortsgruppe in Inzersdorf eine Versammlung statt, bei der den Versammelten mitgeteilt wurde, daß Genosse Tomshil neuerlich in seinem Wahlbezirk kandidiere und bei der es jedem Bediensteten zur Pflicht gemacht wurde, für Genossen Tomshil zu agitieren und zu stimmen. Es wurde auch der Meinung Ausdruck verliehen, man möge betreffs der Lohnforderung den Ausgang der Wahl abwarten, um dann durch Mithilfe unserer Abgeordneten Verbesserungen leichter durchsetzen zu können, als es schon gegenwärtig auf einen ersten Kampf ankommen zu lassen, bei welchem jeder Fehlschritt im Maschinenhaus oder die Weigerung, beim Staatsbahngang eine ungebührliche Zahl von Tonnen zu nehmen, zu Maßnahmen benützt würde. Am 10. d. M. wurde der Obmann der Ortsgruppe Inzersdorf Genosse Schräfl zur Betriebsleitung vorgeladen, um betreffs seiner Ausführungen in dieser Versammlung protokolllarisch einvernommen zu werden, man hatte ihn demunziert und seine Äußerungen entstellte der Betriebsleitung hinterbracht. Die Direktion der Wiener Lokalbahn soll sich schämen, mit derartigen Mitteln zu kämpfen, das Personal auszuspielen zu lassen und sich von Leuten Zuträgerdienste leisten zu lassen, die nicht einmal bei der Wahrheit bleiben können. Den Lumpen, die sich zu Denunziationen hergeben, werden die verdienten Fußtritte nicht erspart bleiben. In der Schikanierung des Genossen Schräfl will sich der Offizial Franz, ein gewesener Hilfsarbeiter, besonders hervortun. Während Genosse Schräfl als Motorführer Dienst machte, belästigte ihn Offizial Franz, dem Genosse Schräfl nicht die Tür zum Aufspringen während der Fahrt aufgemacht hatte, unausgesetzt mit Vorwürfen. Genosse Schräfl reagierte nicht auf diese, verlangte aber in der Station Traiskirchen vom diensthabenden Beamten die Entfernung des Offizials Franz von der Plattform, da er ein Unglück befürchtete, wenn seine Aufmerksamkeit ständig von der Bedienung des Motors und der Beobachtung der Strecke abgelenkt wird. Nun will man Genossen Schräfl, der den Streit nicht provoziert hatte, aus diesem Anlaß mit einer Ordnungsstrafe belegen. Offizial Franz aber, der in dieser gang ungerechtfertigten Weise gehandelt hat, dürfte leer ausgehen. Zu erwähnen ist ferner, daß der Stationsbeamte

Strohschneider in Inzersdorf gleich Gendarmerie braucht, wenn sich die Bediensteten im Personalzimmer besprechen. Wir werden weiter den Vorgängen auf der Wien-Badener Lokalbahn unsere Aufmerksamkeit schenken und auch einem Doktor Bauer noch Malison beibringen.

Eine Deputation der Südbahnportiere. In Durchführung des Konferenzbeschlusses vom 18. Februar sprach am 29. April unter Führung des Genossen Weigl eine aus den Genossen Osmek, Wascheneder und Marx bestehende Deputation beim Generaldirektor der Südbahn Herrn Sektionschef a. D. Dr. August Ritter v. Weeber vor. Genosse Weigl schilderte in ausführlicher Weise die Verhältnisse der Portiere und hob insbesondere die Schikanen, denen die Portiere seitens einzelner Verkehrsorgane bei Durchführung des Garberobedienstes ausgesetzt sind, hervor, und bat den Herrn Generaldirektor speziell in diesem Punkte dringende Abhilfe zu schaffen und auch den betreffenden Verkehrsorganen nahelegen zu wollen, daß diese nicht gleich bei vorkommenden Versehen oder bei sehr oft unvermeidlichen Umständen eine schwindehafte oder betrügerische Abicht erklären dürfen, weil dadurch die Portiere ganz unbegründet in ihrer Ehre verletzt werden. Weiters stellte Genosse Weigl an den Herrn Generaldirektor das Ersuchen, derselbe möge sein Augenmerk den Dienstverhältnissen der Portiere zuwenden und eine gerechte Regelung derselben vornehmen sowie in allen größeren Stationen den 12/24stündigen Dienst einführen. Bei dieser Gelegenheit verwies Genosse Weigl ebenfalls auf die vielen ungerechten Strafen, welche die Portiere zu erdulden haben und bemerkte, daß es gewiß nicht in den Intentionen des Herrn Generaldirektors gelegen sein kann, daß diese Bediensteten, denen es infolge der überlangen Dienstzeit unmöglich ist, ihren Dienst ganz anstandslos zu verrichten, bestraft werden. Ferner ersuchte Genosse Weigl um Durchführung der bereits schon vor einigen Jahren gestellten und mehrmals urgierten Forderung, wonach die Portiere nach zwei in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zugebrachten Dienstjahren zu Unterbeamten zu ernennen und in das Unterbeamtenchema einzureihen sind, und betonte, daß die Ansicht der Verwaltung — wenn es nicht regnet, so tröpfelt es — eine vollständig unrichtige sei und es auch gar nicht angeht, daß eine Verwaltung mit diesem Umstand rechnet, um so mehr, weil schon lange nicht mehr von einem „regnen oder tröpfeln“ die Rede sein kann, da ja auch das reisende Publikum, durch die Verhältnisse gezwungen, seine Freigebigkeit auf das geringste Maß beschränkt. Die Deputationsmitglieder bekräftigten die Ausführungen des Genossen Weigl durch Anführung von Beispielen und ersuchten ebenfalls um dringende Durchführung der vorgebrachten Wünsche. Der Herr Generaldirektor erwiderte, daß es ihm nicht leicht möglich sei, die Portiere zu Unterbeamten zu ernennen, weil es auch noch andere Bedienstete gibt, welche den gleichen Wunsch haben und er auch dann diesen Bediensteten entsprechen müßte. Was der Wunsch nach Abschaffung, eventuell Pauschalisierung der Garberobe betrifft, sei es ihm nicht möglich, sofort ein bestimmtes Versprechen geben zu können, da der Erfüllung dieses Wunsches große Schwierigkeiten entgegenstehen. Er könne daher nur versprechen, sich mit dieser Frage eingehend zu beschäftigen. Bezüglich der Einführung des 12/24stündigen Dienstes müsse er erklären, daß diese nur in jenen großen Stationen, in welchen während des Nachdienstes nur geringe Zwischenpausen vorhanden sind, eingeführt werden könnte. Diesen Wunsch werde er ebenfalls im Auge behalten und womöglich berücksichtigen.

Indem der Herr Generaldirektor nochmals erklärte, bei bestem Willen nicht in der Lage zu sein, eine bestimmte Zusage in Bezug auf die Durchführung der Wünsche geben zu können, nahmen die Deputationsmitglieder das Versprechen zur Kenntnis, dankten für das freundliche Entgegenkommen und sprachen die Erwartung aus, daß wenigstens das gegebene Versprechen baldmöglichst eingelöst werde.

Eine leichtfertige Verächtung der Zugbegleiter leistete sich der Stationsvorstand von Schwarzenau. Er richtete nämlich an die Staatsbahndirektion Wien folgendes Dienstschreiben:

An die I. I. Staatsbahndirektion Wien!

Von der hiesigen Station ist in der Nacht vom 17. zum 18. März 1911 von den im Freien liegenden eisernen Unterlagskeilen ein Stück abhanden gekommen.

Nachdem beim Verschub des Zuges Nr. 64 am 17. März ein Wagen wegen Nichtwegnahme des Unterlagskeiles entgleist ist, so liegt die Vermutung nahe, daß der betreffende beim Verschub des Zuges Nr. 64 beteiligte Zugbegleiter diesen Unterlagskeil sich angeeignet und dann irgendwo weggenommen hat, um auf diese Weise den Nachweis seines Verschuldens unmöglich zu machen.

Ich ersuche um Abschreibung von einem Stück eisernen Unterlagskeiles aus dem hiesigen Inventarstand.

Der Vorstand: Fischl.

Also, um den Abgang eines Unterlagskeiles, welcher vielleicht schon sehr lange zurückdatiert, zu bemängeln, muß, weil beim Zug Nr. 64 eine Entgleisung eines Wagens beim Verschoben stattfand, der Zugbegleiter der Dieb sein, um den Nachweis seines Verschuldens zu verwickeln. So einfach ist die Sache nicht, Herr Vorstand. Denn wenn der Unterlagskeil an der Entgleisung schuld war, so läßt sich das ganz sicher und bestimmt noch lange nachher auf der Schiene nachweisen. Die Spuren sind so grabierbar, daß ein Leugner gar nichts nützt. Und das weiß jeder Zugbegleiter. Aber das muß auch ein Stationsvorstand wissen. Darum ist auch die Note, die an die Staatsbahndirektion gerichtet wurde, nur pure Verleumdung, die wieder einmal darzut, wie leichtsinnig manche Vorgesetzte mit der Ehre des Personals umspringen.

Wächterelend auf der Pöhrnbahn. Die Streckenwächter der Bahnerhaltungssektion Kirchdorf haben einen Dienstturnus von 18 Stunden Dienst und 12 Stunden Ruhezeit, und eine zugewiesene Strecke, die 2000 bis 2300 Meter beträgt, welche innerhalb des 18stündigen Dienstes dreimal begangen und wobei mit größter Sorgfalt der Unter- und Oberbau untersucht werden muß.

Raum war der Monat April zu Ende, hieß es schon von Seiten der Herren Bahnmänner, daß ein jeder Wächter 400 Meter der Strecke vom Gras zu reinigen hat. Daß es bei derartigen Befehlen von Seiten einiger Herren ohne Geschimpfe nicht abgetan war, zeigt eben deren Charakter, denn sie finden stets eine Freude daran, wenn sie bei jeder Gelegenheit die Wächter und Arbeiter schikanieren können.

Es wird sich vielleicht bei dieser Schilderung so mancher Leser denken: Das kann doch nicht möglich sein, daß derartiges vorkommen kann, da kann sich ja doch jeder beschweren. Ja, wo anders vielleicht, aber bei der Bahnerhaltungssektion Kirchdorf nicht. Da ist all dies fruchtlos, denn wenn ein Wächter oder Arbeiter zum Herrn Sektionsvorstand mit einer Bitte oder Beschwerde kommt, so erhält er meist die lakonische Antwort: „Ja, da kann und läßt sich nichts machen.“ Das ist Sache des Wahnmeisters.

Es ist daher selbstverständlich, daß durch eine solche Vorgangsweise seitens des Herrn Sektionsvorstandes die Herren Bahnmeister erst recht die Arbeiter und Wächter schikanieren, was schon so manchen Arbeiter um seine ganze Existenz gebracht hat.

Nachdem wir leider nirgends Gehör und Gerechtigkeit finden, sind wir gezwungen, öffentlich mit der Bitte an die löbliche k. k. Staatsbahndirektion Linz heranzutreten, mit der zuversichtlichen Hoffnung, daß diese Liebestände einer baldigen und gerechten Untersuchung zugeführt werden.

Wenn ein Oberinspektor der k. k. Staatsbahnen reist. Eine ebenso kurzweilige, als auch lehrreiche Geschichte bringt unser Bruderblatt „N. Z. D.“ aus Budweis. Unlängst stieg in der Station Budweis ein Mann in den um 1 Uhr 17 Minuten nachmittags in der Richtung gegen Krumau verkehrenden Personenzug. Als er vom Zugbegleiter aufgefordert wurde, seine Fahrlegitimation vorzuweisen, fertigte er denselben in einer barschen Weise ab. Da der Reisende seine Fahrlegitimation vorzuweisen entschieden verweigerte, war der Kondukteur gezwungen, den seinen Herrn der Instruktion gemäß dem diensttuenden Vorstand der Station Krems-Müritz zu übergeben, damit er interveniere. Der genannte Vorstand unterzog sich dieser unangenehmen Aufgabe in einer sehr taktvollen und höflichen Weise und hat den Reisenden, eine gültige Fahrlegitimation vorzuweisen. Doch er wurde sehr schlecht empfangen. Man meinte, einen Brantweinbruder vor sich zu haben, denn ohne Rücksicht auf das mitreisende Publikum hat er sowohl den Stationschef als auch den Zugbegleiter aus dem Coupé hinausgeschmissen; doch alles dies genügt diesem gebildeten Herrn nicht, er ließ noch dem Vorstand zu dem Dienstwagen nach und brüllte wie ein gereizter Stier vor dem Personal den Beamten an: „Halten Sie die Gassen, Sie sind bei mir eine große Null!“

Dieser Mann, der nicht nur die Ursache eines öffentlichen Skandals war, sondern auch sich der Uebertretung des § 312 St.-G. schuldig gemacht hatte, war niemand anderer als der den Eisenbahnern Österreichs so gut und unruhig bekannte Herr Theodor Proška, derzeit Oberinspektor bei der k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen.

Wenn Österreich wirklich ein Rechtsstaat ist, in dem der Wahlspruch Franz I.: „Iustitia regnum fundamentum“ Geltung hat, dann muß die k. k. Staatsanwaltschaft sich der im öffentlichen Dienste stehenden zwei Beamten annehmen und gegen den rohen Oberinspektor die Strafanzeige erstatten. Es steht zu erwarten, daß das k. k. Eisenbahnministerium, als oberster Hüter der Bestimmungen der Dienstordnung, von seinem Rechte Gebrauch macht und diesen Mann dort hinschickt, wo er längst schon hingehört — in den wohlverdienten Ruhestand.

Aus den Amtsblättern.

Ein Erlaß der Südbahn betreffs des Materialverkaufes. Nachstehend veröffentlichten wir auszugsweise das am 29. April 1911 herausgegebene Zirkular der Südbahn, das den Verkauf von Schwellen und anderer Materialien regelt: 160. Nr. 6081/E.

An alle Betriebsinspektorate und österreichischen Bahnerhaltungssektionen.

Materialverkäufe.

Die Bahnerhaltungssektionen werden ermächtigt, über diese Schwellen ohne vorherige Einholung einer Genehmigung der Daudirektion unter Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen im eigenen Wirkungskreise zu verfügen.

Zuerst ist das Personal der Bahnerhaltung, welches im egefulativen Dienste steht, dann aber auch das übrige Personal dieser Abteilung, soweit Ansuchen vorliegen und der Vorrat reicht, bis zu dem im Artikel 33 festgestellten Ausmaß zu betreiben.

Mit Rücksicht auf die rauen klimatischen Verhältnisse und die schwierige Beschaffung von anderem Brennmaterial können den Wächtern und Bahnrichtern in den Strecken der Bahnerhaltungssektionen Gloggnitz und Mürzzuschlag (Semmeringgebiet), St. Peter (Karstgebiet), Innsbruck, Brigen (im Bereich des Brenners) bis 100 Stück, jenen im Bereich der Strecken Klagenfurt-Franzensfeste und Sterzing-Franzensfeste, dann in der Strecke Pragerhof-Pettau bis 80 Stück anjant 60 Stück unbrauchbare Schwellen für Heizungszwecke ausgefolgt werden.

Verbleibt ein weiterer, verfügbarer Vorrat, so sind zuerst die Diener und Unterbeamten, dann die älteren Arbeiter und schließlich die Beamten des Egefulatdienstes der anderen Dienstabteilungen, also auch die Beamten der Betriebsinspektorate und die Bahnärzte, im Rahmen des bestimmten Höchstausmaßes zu betreiben. Bei einem eventuellen weiteren Reste können auch Ansuchen von Pensionisten, und zwar in erster Linie von Pensionisten des Dienerstandes berücksichtigt werden.

Ansuchen fremder Parteien um unbrauchbare Schwellen sind stets der Daudirektion zur Genehmigung vorzulegen und werden von dieser nur dann berücksichtigt, wenn alle die früher bezeichneten, im dienstlichen Verhältnis zur Bahnanstalt stehenden oder gestandenen Personen befriedigt sind, es sei denn, daß besondere Verhältnisse eine außergewöhnliche Berücksichtigung des Gesuchstellers erweisen, worauf bei Vorlage des Ansuchens in dessen Befürwortung ausdrücklich hinzuweisen ist.

Werden solche Ansuchen genehmigt, so hat der Gesuchsteller außer den vereinbarten Preisen auch noch die allfälligen Bahntransportgebühren für die gekauften Schwellen oder Holzabfälle vom Lagerplatz ab zu bezahlen.

Woberschwelle sind im Sinne des Erlasses Z.19.888/E vom 25. November 1910 ebensowenig im eigenen Wirkungskreis zu möglichst günstigen Preisen zu veräußern.

Die Einholung der Unterschriften der den Bahnerhaltungssektionen unterstehenden eigenen Bediensteten, welche unbrauchbare Schwellen oder Holzabfälle bezogen haben, ist unbedingt notwendig, weil diese Unterschriften zugleich die Erklärung des Einverständnisses zur Vornahme des Verkaufs, beziehungsweise Lohnabzuges darstellen.

Kohlenlöcher aus Deponten kann bis zu einer vollen Wagenladung (10 Tonnen) ohne Genehmigung des Betriebsinspektors abgegeben werden.

Ebenso können andere, für Bahnzwecke nicht mehr geeignete alte Materialien, wie Gebäudebestandteile (Fenster, Türen, Ofen, Gewände und dergleichen), Bruch- und bearbeitete Steine u. s. w. bis zu einem Wert von 50 Kr. ohne Einholung einer Genehmigung an Interessenten unter der Voraussetzung veräußert werden, daß für den Verkauf jener Almaterialien, welche auch die Materialmagazine verwenden, mindestens die Magazinspreise, für andere Materialien die an Ort und Stelle erreichbaren höchsten Preise erzielt werden.

Bis zum gleichen Betrag können auch aus Betriebsrückständen gefällte Baumstämme oder daraus erzeugtes Holz an Interessenten mit der Einschränkung verkauft werden, daß den Bediensteten und Pensionisten der Gesellschaft das Vorkaufsrecht zusteht, wobei jedoch im letzteren Falle mindestens die Fällungskosten hereingebracht werden müssen.

Auch alte und neue Oberbaumaterialien können bis zum gleichen Betrage ohne Einholung einer besonderen Genehmigung zu den für fremde Parteien festgesetzten Einheitspreisen verkauft werden.

Hinsichtlich der Verkäufe von Pauschschienen bleiben die bisherigen Bestimmungen aufrecht. Verkäufe von Oberbaumaterialien zu Regiepreisen an die eigenen Bediensteten der Bahnanstalt bedürfen der Genehmigung der Daudirektion.

Wien, am 25. April 1911.

Die Daudirektion: Solzer m. p.

Korrespondenzen.

Marburg, Südbahnwerkstätte. Seit geraumer Zeit gärt es unter der Arbeiterchaft der Südbahnwerkstätte ganz bedenklich, nachdem es sich die hiesige Werkstättenleitung zum Prinzip gemacht hat, die Arbeiterchaft, beziehungsweise deren Vertrauensmänner in allen Angelegenheiten zu brüskieren. Das Vertrauensmännerystem ist zwar eingeführt, seitens der Direktion auch anerkannt, jedoch der Herr Walenta versteht es, die ganze ihm unbequeme Einrichtung illusorisch zu machen. Von ihm unbequemen Vertrauensmännern wurde überhaupt keine Intervention zugelassen. Vertrauensmänner existieren ganz einfach für den Chef nicht. Dies schlug dem Chef endlich einmal den Boden aus. Die Lammsgebild der Vertrauensmänner war zu Ende, als am vergangenen Freitag anlässlich einer Intervention abermals ein dem Chef nicht zu Gesicht stehender Vertrauensmann seitens des Chefs barsch abgewiesen wurde. Die Vertrauensmänner ließen sich diese Behandlung nicht mehr länger gefallen und erklärten, unter solchen Umständen jedwede Verhandlung mit dem Chef Walenta abzulehnen. In einer am Montag den 1. Mai um 6 Uhr abends im „Kreuzhof“ stattgefundenen Versammlung, die von über 1600 Arbeitern der Werkstätte, des Heizhauses sowie auch einer Reihe von Unterbeamten und Beamten besucht war, unter Anwesenheit des Genossen Weigl aus Wien als Vertreter der Organisation erstatteten die Vertrauensmänner ihren Bericht und erklärten, ihre Mandate zurückzulegen. Der erstattete Bericht ließ einen tiefen Einblick in die bestehenden Verhältnisse zu. Der Ruf, der Herr Walenta schon lange vorausging, war kein guter. In dieser Versammlung konnte man aber erfahren, daß er in Wirklichkeit noch schlechter ist, als man glauben mochte. Herr Walenta ging in seinem unbändigen Haß gegen alles, was sich nicht vor ihm beugen will, so weit, daß er sich der Mithilfe des Bahnarztes bedienen wollte, ihm unliebame Arbeiter, die mehr als ein Jahrzehnt im Dienste der Südbahn gestanden sind, auf das Pfahler zu werfen. Da ihm jedes menschliche Gefühl gegen einen Arbeiter und dessen Familie fehlt, scheint Herr Walenta selbst vor der Vernichtung von Arbeiterexistenzen nicht zurück, um seinen unbändigen Haß gegen die Arbeiter und deren Organisation Genugtuung zu verschaffen. Die Versammlung nahm den Bericht der Vertrauensmänner mit Ausnahme der Mandatsniederlegung zur Kenntnis und nahm einstimmig folgende Resolution an: „Die heute den 1. Mai im „Kreuzhof“ tagende, von mehr als 1600 Arbeitern besuchte Versammlung der Werkstätte Marburg sowie auch vom Heizhaus ist nach Anhörung des Vertrauensmännerberichtes zu der Ueberzeugung gelangt, daß die in der Werkstätte herrschenden Verhältnisse nicht länger haltbar sind, und sehen sich daher veranlaßt, an den Maschinenchef Herrn Proška das höfliche, aber auch dringende Ersuchen zu stellen, sich persönlich von der Handlungsweise des Herrn Werkstättenchefs Walenta zu überzeugen. Zu diesem Zwecke sollen die Vertrauensmänner persönlich vom Herrn Maschinenchef und in Gegenwart des Herrn Werkstättenchefs einvernommen werden. Weiter beschließt die Versammlung, die Mandatsniederlegung der Vertrauensmänner nicht zur Kenntnis zu nehmen, sondern das Resultat obenerwähnter Einvernahme abzuwarten. Die Zentrale des Allgemeinen Arbeiterschutzes und Gewerkschaftsvereines wird ersucht, diese Resolution der Maschinenchefdirektion zur Kenntnis zu bringen und für deren dringende Behandlung einzutreten.“ — Text hat also der Herr Maschinenchef das Wort.

Iglau. Am 23. April fielen beim Verschieben einige Stücke Regieohle von einem Wagen herunter und blieben im Geleise liegen.

Ein Verschieber ließ sich von der Gelegenheit verlocken, faßte die herabgefallene Kohle in zwei Heine Säcke und trug sie vom Bahnhof weg. Am Weg überkam ihn Neue über seinen Fehltritt, doch fürchtete er sich, die Kohle zurückzutragen. Er entschloß sich, die Kohle einem eben aus dem Gasthaus heimgehenden Arbeiter als Geschenk anzubieten. Wie wertlos die Kohle war, ist daraus zu ersehen, daß der Arbeiter erklärte, selbe nur dann anzunehmen, wenn sie ihm bis ins Haus getragen wird. Der Verschieber trug die Säcke in Begleitung eines zweiten, hinzugekommenen Verschiebers ins Haus des Arbeiters. Auf Patronie befindliche Gendarmen kamen hierzu und veranlaßten, daß die Kohle der Bahn zurückgestellt wird. Der Verschieber L. erstattete selbst dem diensthabenden Beamten die Meldung über den Vorfall, worauf beide Verschieber L. und U. vom Dienste suspendiert wurden. Als die beiden einsahen, in welches Unglück sie sich und ihre Familien stürzten, wandten sie sich an die Ortsgruppe Iglau des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, an den Obmann Ingenieur Jung, doch, o welche Täuschung! Der Reichsbund ist nicht dazu da, um seinen Mitgliedern einen Rat oder eine Hilfe zu gewähren, selbst da nicht, wenn es sich um die Rettung der Existenz oder um die ungeschuldben Familien handelt!

Mit schwerem Herzen über die erlebte Täuschung mußten sie sich entschließen — da sie bereits die Vorladungen zu Gericht wegen § 460 des Strafgesetzes erhielten — zu den so oft beschimpften „Sozi“, zu ihren Gegnern um Rat und Hilfe bitten gehen. Mit Rücksicht, daß durch eine eventuelle gerichtliche Beurteilung nicht nur die beiden Bediensteten, sondern auch deren Frauen und Kinder brotlos und ins Unglück gestürzt werden, wurden ihnen von den „bösen Noten“ in ihrer Not eine nützliche Rat erteilt. Auch wurde ihnen zur Vertretung bei Gericht ein Verteidiger anempfohlen, dem es gelang, für beide Verschieber sowie für den Arbeiter, der mitangefragt war, einen Freispruch zu erzielen.

Die Mitglieder des Reichsbundes müssen sich monatlich 1 Kr. abziehen lassen, um mit diesem Geld die Liebe und Verbrüderung mit den nationalen Tischen zu erlangen. Für die Bediensteten und Arbeiter ist der Reichsbund nur zum Hezen gegen die Not da, doch wenn die Not eintritt, versagt der Reichsbund und die bösen Sozi sollen helfen. Hoffentlich wird dieser Fall dazu beitragen, Herrn Jung und seinen Knappen die richtige Antwort zu geben.

Auch in der zweiten Verhandlung am selben Tage hat der „rote“ Verteidiger es durchgesetzt, daß eine ganze Versuchspartie, die wegen einer Entgleisung einer Postambulanz angeklagt war, freigesprochen wurde. Auch diese Partie bestand nur aus Reichsbündern und einem „Bratr“ von der „Jednota“.

Gablonz. Der Herr Bahnmeister Schiller wird aufgefordert, sich im dienstlichen Verkehr mit seinen Arbeitern einer besseren Umgangssprache zu bedienen, da Titeln wie „Urochsen“ und dergleichen von sehr wenig Bildung zeugen. Die Arbeiter haben das Recht, von den Vorgesetzten eine anständige Behandlung zu fordern.

Dwiewic. (Ein eingegangener Verleumdung.) Herr Gustav Seidl, Lokomotivführeranwärter in Dzeibitz, ist ein grimmiger Haffer der Organisation und ein Stamperl Skiwotiw ist ihm lieber als jede Zeitung; dies seine eigenen Worte vor Gericht, bei dem er infolge einer Klage des Genossen Theodor Perlinger am 9. d. M. erscheinen mußte.

Trotz heftigstem Leugnen wurde er überführt, gegen S. ohne jeden Anlaß die Worte gebraucht zu haben: „Die Österreichischen Eisenbahner schwören auf S. und dieser verkauft die Vereinsgelder!“

Nur der Bitte des Herrn Dr. Haas hatte er es zu danken, daß er mit einer milden Strafe davonkam: 24 Stunden Arrest oder 10 Kr. und die gesamten Prozeßkosten.

Wären es sich diese Herren gesagt sein lassen, daß wir jeden rücksichtslos gerichtlich belangen werden und daß wir instande sind, unsere Mitglieder gegen jeden zu schützen und Denunziationen wegen Stolporage an die Direktion uns fall lassen.

Tirschnitz. (Wuschtiehrader Eisenbahn.) Wir haben uns in Nr. 10 unseres Fachblattes mit den hiesigen Verkehrsbedienten befaßt und über den Fall des seinerzeit verunglückten Weinmann geschrieben. Obwohl unsere damaligen Angaben vollständig auf Wahrheit beruhen, versuchten die Verkehrsbedienten durch eine Notiz in der „Österreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ uns der Lüge zu beschuldigen und schrieben über den Unfall Weinmann wie folgt: „Was den Fall Weinmann betrifft, so sei hier wahrheitsgetreu gesagt: Witwe Weinmann kam fünf Jahre nach dem Tode ihres Mannes zur Ortsgruppe wegen einer Rente, da Weinmann vor 12 Jahren einen Unfall erlitten hatte, wovon aber kein Mitglied etwas wußte. Daß ihrem Wunsch da nicht Folge gegeben werden konnte, wird doch der Hirnberbrannte zugeben müssen, weil nach dem bestehenden Unfallversicherungsgesetz die Witwe innerhalb eines Jahres nach dem Tode ihres Mannes ihre Rechte bei der Anstalt geltend machen mußte, in diesem Falle war daher eine Verjährung eingetreten. Der Tod muß doch mit dem Unfall im Zusammenhang stehen, was aber heute nicht mehr konstatiert werden kann.“ Liebe Verkehrsleute, das ist doch ein bißchen starker Tabak, kein Mitglied wußte etwas von dem Unfall! Weinmann war doch nach dem Unfälle lange Zeit im Krankenstand. Sein Unfall war bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt angezeigt und hatte Weinmann die Bestätigung seiner Unfallanzeige. Sämtliches Stationspersonal wußte von dem Unfall. Nach der Aussage der Witwe war der Bahnarzt der Ansicht, daß Weinmann an den Folgen des Unfalles starb. Die Witwe Weinmann ging nach dem Tode — wohlge merkt, nach dem Tode — ihres Mannes zu den Herrn Verkehrsbedienten in Tirschnitz und stellte wiederholt an diese Leute die Frage, was sie jetzt nach dem Tode ihres Mannes alles tun solle. Unter anderem fragte sie wiederholt, ob sie die angebotene Abfertigung annehmen soll oder nicht. Unter den Häuptlingen der Tirschnitzer Christlichsozialen befand sich auch der Bruder des verstorbenen Weinmann. Sollte dieser Mann von dem Unfall und dem Tode seines Bruders auch nichts gewußt haben? Um diesbezügliche Antwort bitten die redigierenden Notizen in Tirschnitz.

Süßenbrunn. Endlich hat sich das hohe k. k. Eisenbahnministerium wieder einmal der Wächter erinnert und diese mit dem Ministerialerlaß vom 28. März 1911, D.-Z. 64670/19 ex 1910 betreffs ordnungsmäßige Bedienung der Zugschranken (Amtsblatt Nr. 26, Alt. Nr. 43079/V, Zirkular Nr. 113) befehrt. Aus Raumersparnisrücksichten wollen wir aus obigen Erlaß nur folgende Punkte näher beleuchten:

Punkt 1. Die Erhebungen über die in letzter Zeit sich häufenden Klagen und Beschwerden über ungerichtetes langes Geschloßhalten der Schlagbäume der Zugschranken bei Niveauüberzügen haben in vielen Fällen die Berechtigung dieser Klagen ergeben, weil konstatiert wurde, daß das Öffnen der Schlagbäume nicht rechtzeitig und auch das Schließen derselben viel zu früh erfolgte und an den in der Nähe der Stationen befindlichen Niveauüberzügen die vorgeschriebenen Unterbrechungen bei den Verschiebungen nicht eingehalten werden.

Punkt 7. Gemachten Wahrnehmungen zufolge wird aber auch der Unwille des vor geschlossenen Wegschranken angehaltenen Publikums oft dadurch erregt, daß sich die Organe, welche die Bedienung der Wegschranken zu besorgen haben, mit dem Publikum in unliebsame Auseinandersetzungen einlassen, welche oft in einen rüden Ton ausarten, anstatt daß diese Organe trachten würden, in taktvoller Weise beruhigend einzuwirken, wodurch wohl manche dieser Beschwerden vermieden würde.

Punkt 8. Infolge Offenlassens oder zu spätem oder unvollständigen Schließens von Wegüberzügensschranken zur Zeit des Zugverkehrs haben sich in der letzten Zeit die bedauerlichsten Unglücksfälle gehäuft. Dienstwidrigkeiten dieser Art sind auf das strengste zu ahnden, und zwar jeder Bahn-, Weichen-, Moch- oder Abfahrschalter, welcher sich des erwähnten Dienstvergehens schuldig macht, für den ersten Fall mit 2 Kr., für den zweiten Fall mit 6 Kr. und für den dritten Fall mit 10 Kr. Gehalts, beziehungsweise Lohnabzug zu bestrafen. Die Bestrafung für weitere Fälle dieses Dienstvergehens hat in Gemäßheit der einschlägigen Bestimmungen des § 95 der neuen Dienstordnung zu erfolgen.

Es ist eine alte Tatsache, daß über das Anhalten bei Zugschranken stets Beschwerde geführt wird. Jeder Wächter, der einen Schranken zu bedienen hat, kann solche Beschwerden jeden Tag des öfteren anhören, und gerade dann, wenn der Wächter seine ihm anvertrauten Schranken vorchriftsmäßig bedient, da manche Fuhrleute noch, wenn sich auch schon ein Zug auf 6 bis 7 Hektometer nähert, noch immer die Ueberzeugung passieren möchten. Sehr lehrreich in dem Erlaß ist Artikel 1 und Artikel 8. Auf der einen Seite wird man durch zu frühem, auf der anderen Seite wieder wegen zu spätem Schließen der Schranken mit Strafen bedacht. In diesen zwei Punkten kommt der Spruch, Wasch mir den Pelz und mach ihn nicht naß“ voll und ganz zum Ausdruck. Dieser ganze Erlaß wäre zur Plakatierung in den Wirtschaftern geeignet, wodurch sich die Beschwerden gewiß um das Doppelte vermehren würden.

Weiters heißt es im Artikel 7, daß sich jene Organe, welche einen Schranken zu bedienen haben mit dem Publikum in unliebsame Auseinandersetzungen einlassen. Hierüber sei erwähnt, daß ein solches Organ, im Falle es das Publikum auf seine Dienstvorschriften aufmerksam macht, gleich mit allen möglichen Inszenierungen, wie „G a u n e r, E i n b r e c h e r, b ö h m i s c h e r P a k l“ u. dgl. bedacht und des öfteren auch tätlich bedroht wird. Macht nun aber ein Wächter seiner vorgeordneten Dienstbehörde hierüber die Anzeige, so ist es wirklich schade um das Papier und die Tinte. Denn welche Dienstbehörde würde wegen eines beschimpften oder geschlagenen Wächters eine Privatperson vor Gericht zittern. So sich so ein armer Teufel in einem solchem Falle sein Recht zu suchen hat, darüber schweigt das hohe k. k. Eisenbahnministerium, dafür aber wird ihm mit Strafen von 2 bis 10 Kr. gedroht. Möge dieser humane Erlaß für die Wächter ein Ansporn zum Anschluß an die Organisation sein, um mit vereinten Kräften die gerade bei dieser Kategorie noch bestehenden Uebelstände auszumergen.

Amtetten. In dieser Station befindet sich ein seit vorigem Jahr zum Assistenten ernannter Verkehrsbeamter, welcher trotz seiner absolvierten Studien nicht in der Lage ist, in ansässiger, eines Mannes würdiger Weise mit dem Personal zu verkehren.

Zur Behebung dieses Bildungsmangels empfehlen wir ihm, das Buch Knigges „Umgang mit Menschen“ aufmerksam zu lesen.

Sollte jedoch die Wirkung genannten Buches bei ihm ausbleiben, so werden wir nicht ermangeln, sein Benehmen deutlich und detailliert im geeigneten Zeitpunkt zu besprechen.

Weipert. Vor kurzem wurde die Buschtraber Bahn vom Chef der Generalinspektion unter Begleitung einiger Organe der Generaldirektion der Buschtraber Eisenbahn einer Besichtigung unterzogen. Aus diesem Anlaß wurde, da die Revision höchstwahrscheinlich zeitlich genug angemeldet war, eine fieberhafte Tätigkeit entfaltet, um der Station Weipert ein angenehmes Aussehen zu geben. Da wurde gereinigt und gepulvt, die Wächter erhielten neue Signalfahnen und mein lieber Leser höre und staune, der Maschinenpuffer bekam ein neues Kleider zum Fensterputzen, was hier in Weipert schon etwas zu bedeuten hat, wo es hier Usus ist, daß derartige Gegenstände trotz mehrmaligem Witten nicht zur Ausfolgung kommen. Diese ins Detail hergestellte Ordnung und Kleinlichkeit fiel dem Herrn Generalinspektor auf, und er meinte, daß alles so rein ist, weil bekannt war, daß wir kommen. Der Herr Vorstand versicherte, daß es hier immer so rein ist. Was aber der Herr Generalinspektor gesagt hätte, wenn die Revision unverhofft stattgefunden hätte? Wenn er zum Beispiel die Aborte angetroffen hätte, in dem Zustand, wie sie immer sind, was auf diesen Umstand zurückzuführen ist, daß in der 12.000 Einwohner zählenden Stadt Weipert nicht ein einziger öffentlicher Anstandsort ist. Ein weiterer Umstand sind die von der Firma Hartwig u. Vogel aufgestellten Automaten, da die die Gegenstände enthaltenen Papierfüllen wegen Mangel eines Papierkorbes in dem Restfülle weggeworfen werden, wozu ein spezieller Bediensteter erforderlich wäre, der nichts anderes zu tun hätte, als diese Sachen wegzuräumen, denn wenn der Herr Vorstand die Papierfüllen liegen sieht, so ist der Teufel los und der die Reinigung besorgende Bedienstete, beziehungsweise dessen Frau, muß ein Donnerwetter über sich ergehen lassen. Unsere Anschauung geht dahin, daß, wenn man die Aufstellung von Automaten, die hier in Weipert als Grenzstation viel benützt werden, bewilligt, auch für die Aufstellung von Papierkörben sorgen soll. Da den Profit die Firma und deren Vertreter, Herr Magazinsmeister Köhl, ein Liebling des Vorstandes und fanatischer Reichsbändler, haben, ist es nur ein billiges Verlangen, wenn der Wunsch geäußert wird, daß Bedienstete wegen derartiger Vorkommnisse nicht schikaniert werden. Gelegentlich dieser Revision konnte man wieder die Behandlungsweise der Bediensteten von seiten des Herrn Vorstandes beobachten. Als die Herren ein im Stationsgebäude befindliches Kasernlokal des Lokomotivpersonals besichtigten wollten und dasselbe verschlossen antrafen, weil der Schlüssel vorrichtigsgemäß am Schlüsselbrett in der Kasse war, wäre es Pflicht des Vorstandes gewesen, die Schlüssel mitzunehmen oder den Auftrag zur Offenhaltung zu geben. So kam der Herr Vorstand wulstentbrannt über den betreffenden Bediensteten her und sagte vor zahlreichem Publikum zu demselben: „Sie miserables Mistvieh, wo haben sie den Schlüssel zu dieser Kaserne!“ Das Urteil über eine derartige Vorgehensweise überlassen wir der Öffentlichkeit.

Amstetten. Der neue Rangierbahnhof in Amstetten ist so unpraktisch angelegt, daß der Dienst gegen früher bedeutend erschwert wurde.

Sämtliche Güterzüge von Linz, welche am Rangierbahnhof einfahren, traversieren alle Ein- und Ausfahrtsgeleise. Wenn bei der Ein- oder Ausfahrt einmal eine Entgleisung vorkommt, so kann kein Zug mehr ein- oder ausfahren. So oft ein Zug von Linz oder Klein-Neißling am Rangierbahnhof einfährt, muß die Verschiebung unterbrochen werden, was bei den modernen Rangierbahnhöfen und ein solcher soll ja doch Amstetten sein, nicht mehr vorkommen soll. Die Zugführer der Züge aus Linz und Klein-Neißling müssen mit den Zugdokumenten am untersten Ende des Rangierbahnhöfes gegen Blindenmarkt sich zur Uebergabe begeben, wo die Platzinspektion in einer Baracke untergebracht ist.

Was die Uebergabe beendet und der Zugführer in die Kaserne kommt, ist eine halbe Stunde vorbei, die dem Zugführer aber als Ruhezeit gerechnet wird.

Das Ausfahrtsignal gegen Linz ist so unpraktisch situiert, daß man die Stellung des Signals selbst auf kurze Entfernung nicht sieht, wenn längst des Bahnsteiges 3 sich Wagen befinden. Daß die Diensthabenden den Befehl zur Abfahrt beim Zug zu erteilen haben, und das auf „Frei“ stehende Ausfahrtsignal nicht genügt, hat seit jeher bestanden, und wurde durch die k. k. Staatsbahndirektion Linz, mit Amtsblatt Nr. 13, Kurrende Nr. 83 vom 24. März 1911, neuerlich in Erinnerung gebracht, den Zugführern wird mit strengen Strafen gedroht, wenn sie ohne mündlichen Befehl des Diensthabenden oder nur auf Grund des auf „Frei“ stehenden Ausfahrtsignals, das Signal „Abfahrt“ geben.

Die vom Rangierbahnhof ausfahrenden Züge nach Linz und Klein-Neißling werden von der Platzinspektion in der Personenhalle expediert. Zur Erteilung des Abfahrtsbefehles muß der Diensthabende ein Stück Weges am Rangierbahnhof hinuntergehen, eventuell auch über oder unter Wagengruppen hettern.

Wir sehen ja vollkommen ein, daß das für die Diensthabenden kein Vergnügen ist. Anstatt aber hinzuarbeiten, daß da irgendwie Abhilfe getroffen wird (vielleicht, daß der Reservebediensthabende auch nur 12 Stunden Dienst hätte, und sich beide Diensthabende in der Expedition der Züge am Rangierbahnhof teilen würden), wird von den Zugführern verlangt, daß sie ohne Abfahrtsbefehl, meißt auch ohne die Stellung des Ausfahrtsignals zu sehen, auf eigenes Risiko und gut Glück abfahren sollen.

Wenn aber bei einer solchen Ausfahrt etwas geschieht, was sehr leicht möglich ist, da alle Geleise traversiert werden und der Zugführer nie wissen kann, was vor ihm vorgeht, so ist hundert gegen eins zu wetten, daß der Diensthabende der erste sein wird, der sich ausredet, ich habe dem Zugführer keinen Befehl zur Abfahrt gegeben!

Jetzt läßt man die Züge zur Abfahrtszeit vielfach vis-à-vis der Platzinspektion vorziehen, damit der Diensthabende nur bei der Kasse heraustrufen braucht. Wir haben nichts dagegen, wenn den Befehl zum Vorziehen das Versuchspersonal und nicht der Zugführer bekommt, aber es kann sich aus dem Grund nicht halten, weil der Zug sich schon oft zum Vorziehen in Bewegung setzte, wo die Zugbegleiter noch mit dem Kuppeln der Wagen beschäftigt waren und sich nur mit Lebensgefahr aus der Wagengruppe retten konnten. Statt hier gesunde Verhältnisse zu schaffen — die Herren sind doch alle im Reichsbund — wird zu solchen Palliativmitteln gegriffen.

Auf die weisen Aussprüche des Herrn Adjunkten und Ortsgruppenleiters des Reichsbundes in Amstetten, welcher sagte: „Wenn der Zug bis in der Früh stehen bleibt u. so geht er nicht zur Expedition am Rangierbahnhof“, wollen wir heute nicht näher eingehen. Aber das eine muß gesagt werden: Einen Zugführer, welcher auf diese Dienstwidrigkeiten nicht eingeht, schikanieren zu wollen und ihm durch andere Kollegen höhnische Grüße zu senden, ist hubenhaft.

Aber zur Witnahme von unfrankierten Reichsbundbriefen als Dienstkorrespondenz bei Güterzügen an alle Stationen bis inklusive Kleinmünchen sind diese Zugführer gut genug.

Innsbruck. (St. Bureaucratius und die Südbahn.) Es wird kaum einen Feilgen geben, über den eine so umfangreiche Legende verbreitet ist, wie St. Bureaucratius, und immer wieder kann man bemerken, wie er sein Unwesen treibt.

Mit 1. Mai d. J. hat die Südbahn nebst anderen Neuerungen auch ein Frequenzbuch F 245 herausgegeben, in welches von seiten der Revisionskonduktoren jeder Personenwagen nach Serie, Nummer, Eigentumsbahn und vorhandenen Sitzplätzen eingetragen ist.

Welchen Wert dieses Buch hat, wissen die einzelnen Vorgesetzten ebensowenig als die damit Beteiligten, sonst wäre es nicht möglich, daß der Gebrauch desselben ein so verschiedener ist, da es die Direktion wohlweislich unterlassen hat, nähere Weisungen zu erteilen. Während zum Beispiel das Betriebsinspektorat Innsbruck nur die Höchstfrequenz verlangt, müssen die Zugbegleiter der kärntner Schnellzüge von jeder Anhaltstation die Frequenz eines jeden Wagens nachweisen.

„Staatsbahnsystem“ sagen sie, vergessen aber, daß die k. k. Staatsbahn diese Drucksorte, weil vollkommen überflüssig, gleich nach der Einführung wieder verworfen hat.

Sehen wir uns einmal so einen Südbahnkondukteur in Marschadjustierung näher an.

In einer Tasche zur Hälfte hervorstehend ein Monstrum von Nachzahlungsheft, in der anderen Tarif und Frequenzbuch, an einer Schmir um den Hals ein mechanisches Kunstwerk, die Markierzange vulgo Polizeimann, und in der Hand den Coupéschlüssel.

Den oben angeführten Tarif müssen sich die Kondukteure selbst kaufen oder selbst anfertigen; da hat ein Kondukteur vor einigen Jahren einen solchen Tarif ausgearbeitet und der Direktion vorgelegt, mit dem Bemerkten, gegen eine kleine Entschädigung eine entsprechende Anzahl anfertigen zu lassen. Er wurde abgewiesen, wohl deswegen, weil es sehr praktisch war oder weil man nicht zugeben will, daß auch von einem Diener etwas Brauchbares erfunden werden kann, oder endlich weil man das Geld für das ganz unumgängliche Frequenzbuch benötigte.

Ein weiterer Fehler sind auch die sogenannten umgestalteten Dienstwagen. Anstatt mit dem gegebenen Raum ökonomisch umzugehen und diese platzverstellende Bremstiege herauszuwerfen und dafür ein paar Seitenfenster anzubringen, drängt man die beiden Sitze so nahe zusammen, daß sich der Zugführer erst aus allen Ecken und Winkeln herauswinden muß, um einen Blick auf die Signale werfen zu können. Oder glaubt man, daß der Zugführer durch die geschwärmten Oberlichtfenster durchschauen kann?

Dann erst die schriftlichen Arbeiten. Man möchte glauben, daß man im Zeitalter des Fortschrittes und der Technik endlich daranginge, den Dienst zu modernisieren; aber was geschieht?

Sieht ein gutbegabter, goldbetreuer Herr irgendwo eine Neuerung, so wird sie so schlecht als möglich nachgeahmt, während das Alte, Ueberbrauchte dennoch bleibt.

Und die Folge: Der ganze Dienst ist ein Bettelsystem, das immens viel Arbeit macht und nur den einen Zweck hat, mit Jahreslohn recht viel Makulaturpapier abzugeben. Redet man diesbezüglich mit einem Vorgesetzten, so horcht jeder schön zu, aber keiner erachtet sich für kompetent, Abhilfe zu treffen.

Warum muß wohl jeder Buchstabe und jede Ziffer fünf- bis sechsmal geschrieben werden?

Der Zugführer ist daher nur mehr eine automatische, lebendige Schreibmaschine, der der Sicherheit kaum die geringste Aufmerksamkeit schenken kann.

Also verlangen wir einen Radmeister!

Nach jahrelangem Witten fährt dann einmal ein Direktionsorgan mit, aber immer an Tagen, wo erfahrungsgemäß sehr wenig Arbeit ist, noch dazu ist derselbe schon auf der ganzen Linie abisert, so daß jeder Stationsvorstand in der Lage ist, Güter auf Kosten der Parteien zurückzuhalten, Verschubmanipulationen nicht vornehmen zu lassen, kurz, den Dienst in der eigenen Station vor den Augen des Kronenjüngers so einfach als möglich abwickeln zu können. Warum reißt so ein Herr nicht auch infognito?

Und erst das sogenannte Ergänzungsheft für die Tiroler Linie? Auf jeder Seite ist der Zugführer ein paarmal genannt oder mit irgend einer Verantwortung in Verbindung gebracht und zwischen jeder Zeile findet man das „Wohlwollen für das Zugbegleitungspersonal“.

Warum gibt es wohl keinen Herkules mehr, der imstande wäre, diesen Augiasstall mit einem eisernen Wesen gründlich zu kehren.

Amstetten. Ein allzu lieber Familienvater scheint Herr Inspektor Wrasek nicht zu sein, denn sonst würden nicht gar so traffe Fälle seiner Herzlosigkeit, seinen Bediensteten gegenüber zutage treten.

Ein jeder Bedienstete weiß, daß ihn die k. k. Staatsbahn nicht dafür bezahlt, daß er eventuell das Hausmädchen seiner Familie macht, sondern deshalb, daß er seine Arbeitskraft dem Eisenbahndienst widme. Es kommen aber oft Fälle vor, wo schon die Menschlichkeit allein es verlangt, daß der Eisenbahner seine Pflicht wo anders auszuüben hat, als im Dienst.

So starb beispielsweise einem Kondukteur seine Frau. Der Arzt machte den Mann darauf aufmerksam, daß höchstwahrscheinlich im Laufe des Nachmittags die Auflösung erfolgen werde. Kein Mann, der seine Frau lieb hat, wird von ihrem Sterbebett weichen, und auch jener Kondukteur ging zum Herrn Inspektor und bat um Urlaub. Der hochherzige Mann aber meinte, daß der Dienst allem anderen vorgehe. Der Kondukteur mußte seinen Dienst antreten, seine Frau starb. Bevor er seine Endstation erreichte, brachte ihm ein Telegramm die Kunde, daß seine Frau verstorben ist.

In einem anderen Falle hatte die Frau eines Kondukteurs entbunden. Die Frau erkrankte. Der Arzt ordnete an, die kranke Frau nicht allein zu lassen; da aber unsere Staatsbahnangestellten leider nicht über so hohe Gehälter verfügen, um sich Bedienerinnen halten zu können, entschloß sich der Kondukteur, drei Tage vor seinem Erholungsurlaub vom Herrn Inspektor zu erbitten. Doch da kam er schon an. Als Schwindler und Betrüger beschimpft, der die Bahn betrügt und seinen Dienst vernachlässigt, mußte er die Kasse des lieben Herrn Inspektors verlassen.

Es wären noch viele solche Fälle anzuführen, aber einen, der den Herrn besonders kennzeichnet, wollen wir noch erwähnen.

Eine Witwe, deren Sohn in Pola im Marinearsenal gestorben war, bekam von der Marineverwaltung ein Telegramm, welches sie zur Leiche berief. Nun ist von der k. k. Staatsbahndirektion ein Erlaß herausgegeben, daß in dringenden wie Todesfällen u. s. w. auch die Station berechtigt ist, die Freifahrt auszufolgen.

Ein Werkstättenarbeiter nahm sich der verlassenen Frau an und erbot sich, ihr die Freifahrt zu besorgen. Der Herr Inspektor war nicht anwesend, der Werkstättenarbeiter wußte aber, daß die Beamten nicht gern etwas unternehmen, um sich den Born ihres gestrengen Herrn Vorgesetzten nicht heraufzubehaupten. Für die Frau blieb keine Zeit mehr zum Warten so entschloß sich der Werkstättenarbeiter einfach, eine fromme Notlüge zu gebrauchen, und erzählte dem Kanzlisten, welcher ihm die Karte ausfertigte, daß der Souseph darum wisse und seine Einwilligung dazu gegeben habe. Die Karte wurde noch rechtzeitig ausgesetzt. Der Zug, der die bedauernswerte Frau zur Stätte führen sollte, fuhr in die Halle ein und sie bestieg ihn mit ihren beiden Töchtern. Aber das Unheil schreitet schnell. Noch rechtzeitig genug erschien der gestrenge Hausvater unserer Station und erfuhr von der Freifahrt. Die Frau mußte aus dem Zuge heraus, die Karte wurde ihr abgenommen und sie wurde gezwungen, für sich und die beiden Töchter von ihrem großen Witwengehalt die Fahrt (eine Tour über 17 Kr.) zu bezahlen. Der Kanzlist, welcher gänzlich unschuldig an der Ge-

schichte war, wurde aus der Kasse herausgenommen und in das Magazin zur Noth gestellt.

Daß eine solche Handlungsweise die Bediensteten empört, wird jeder rechtlich Denkende begreifen.

Pettau. (Reichenbengängnis.) Am Mittwoch den 10. Mai wurde hier in Pettau Genosse Balthasar Stöcklinger, Lokomotivbeizer aus Spittal an der Drau, zu Grabe getragen. Genosse Stöcklinger war zur Waffenübung einberufen worden, welche er in Pettau beim Pionierbataillon Nr. 15 mitmachen mußte; wie aus verlässlicher Quelle zu entnehmen ist, meldete sich Genosse Stöcklinger am 4. Mai marob, wurde jedoch vom Regimentsarzt Dr. Melchior als „diensttauglich“ erkannt. Am 5. Mai vom Zivilarzt Dr. Gregor, welcher den unterdessen auf Urlaub gegangenen Regimentsarzt vertrat, untersucht, wurde Stöcklinger am 6. Mai ins Marobenhäus transportiert, wo er am 8. Mai, 4 Uhr früh, verschied. Wie sehr Genosse Stöcklinger beliebt war, beweist die Teilnahme an seinem Begräbnis. Eine Kompanie Soldaten vor, eine als Leidtragende mit vielen Reservisten sowie dem Major und einigen Offizieren folgten dem traurigen Zuge. Genosse Stöcklinger hinterläßt eine Frau und zwei unverheiratete Kinder. Von der Ortsgruppe Pettau war Obmann Genosse Jileschig, vom politischen Parteiauschuß Genosse Gisinger anwesend. Ehre seinem Angebenten!

Wien II. (Ein Geuer der Maifeier.) Herr kaiserlicher Rat Czerny, Bahnamtsvorstand in Wien I, fand es für notwendig, die dienstfreien Lampisten am 1. Mai für nachmittags 3 Uhr in die Schule kommandieren zu lassen. Die Lampisten haben in Wien II noch immer einen Dienst von 24 Stunden mit darauffolgenden 24 Stunden frei, und hätte daher Herr kaiserlicher Rat Czerny im Laufe des ganzen Monats wohl noch einen Tag zu dieser Kommandierung finden können.

Man muß daher mit Bestimmtheit annehmen, daß er die Lampisten nur deswegen in die Schule kommandierte, daß sie nicht in den Prater gehen können. Wenn schon dies nicht der Fall sein sollte, so ist eine Schulkommandierung an einem Ersten an und für sich nicht am Platz, da sich doch die Bediensteten vormittags den Gehalt holen müssen und nachmittags in der Schule, nach 24stündiger Dienstreue und wie oben erwähnt, vormittags keine Ruhezeit haben, gewiß keine Luft haben, etwas zu lernen, um so weniger, wenn sie wissen, das andere in den Prater gehen.

Natürlich hat sich kaiserlicher Rat Czerny eine Gruppe von Bediensteten ausgesucht, von welcher er weiß, daß es mit der Organisation sehr schlecht aussieht. Denn eine organisierte Gruppe würde sich für eine solche Kommandierung an einem solchen Tag schon bedankt haben, aber derselben nicht nachgegeben sein. Wenn ganze Fabriken stillstehen, wenn fast ganze k. k. Eisenbahnwerkstätten von Arbeitern leer sind, so sollte es auch einem k. k. Bahnamtsvorstand nicht einfallen, dienstfreie Bedienstete zu beinhalten, an dieser Feier teilzunehmen. Aber da eben Herr kaiserlichen Rat Czerny alles einfällt, was den Bediensteten unangenehm, alles was schmerzhaft ist, so ist ihm auch dies eingefallen. Wir können auch daher der Meinung sein, daß ihm einfällt, ein drittesmal anzufahren, daß er weiterdienen darf, trotzdem er schon lange seine anrechenbaren 35 Jahre hat.

Ist Herr kaiserlicher Rat Czerny vielleicht der Meinung, daß die Bediensteten von Wien II so erfreut sind, wenn sie hören, da her angefocht hat, um weiterdienen zu dürfen? Wir vergönnen ihm schon seinen Ruhestand! Denn seine Herumschnüffelei in allen Ecken und Enden geht schon einerseits ins ganz Väterliche, andererseits in Scham über.

Die Reinigungsfrauen, welche durchwegs schon alle Frauen sind, werden vom kaiserlichen Rat Czerny und dem an Größemwahn leidenden Hausaufseher in einer Weise verfolgt und schikaniert, daß sie weinend ihr Leid klagen.

Denn der Hausaufseher Jeremiak glaubt, auch jemand zu sein, und schikaniert deshalb die Reinigungsfrauen bis aufs äußerste.

Wir werden ja über diesen Herrn baldigst Gelegenheit haben zu sprechen, und kann er sich dann wieder zur Irreführung für sein taftvolles Vorgehen Unterschriften sammeln und Herrn kaiserlichen Rat Czerny vorzeigen.

Die Bediensteten von Wien II können sich aber bis heute noch nicht erklären, warum Herr kaiserlicher Rat Czerny von einem größeren Bahnamt (Wien I), wo er ebenfalls Vorstand war, zu einem kleineren (Wien II) versetzt wurde.

Ist das nicht eine Degradierung? Den Lampisten von Wien II wollen wir aber raten, sich Mann für Mann zu organisieren, dann werden sie auch, wenn sie frei sind, am 1. Mai in den Prater gehen dürfen und werden auch den ihnen schon lange nicht mehr gebührenden 24stündigen Dienst wegringen.

Floridsdorf. (Die Maifeier der Eisenbahner.) War das eine Ueberraschung, als es hieß: „Sauer werden die Arbeiter der Nordbahn und Nordwestbahn auch misfeiern.“ Viele mochten es nicht glauben, denn in den zwanzig Jahren Maifeier war es nicht gelungen, die Arbeitsruhe auf den Bahnen zu erzielen. Aber: „Säulen bersten.“ Und so kam es, daß heuer auch die Tausenden Eisenbahner schon am frühen Morgen des 1. Mai zur großen Armece stießen, mit Jubel empfangen. Bei der Nordwestbahn spielte sich die Sache glatt ab. Man war mit der Betriebsleitung übereingekommen, daß der Freitag durch Arbeitsruhe geheizt werde.

Die Nordbahnarbeiter vereinbarten unter sich, zu feiern. Und so trafen sie denn am Morgen in voller Zahl ein, aber anstatt zur Arbeit, gingen sie zur Direktion, um dort zu zeigen, daß sie nicht geneigt sind, länger auf die Zugstände des Eisenbahnministeriums zu warten. Das war ein großartiger Plan, der wohl nicht verfehlen wird, Eindruck zu machen. Ein kolossaler Zug raiillierte sich um 8 Uhr morgens beim Arbeiterheim und in der Zahl von 1600 Männern setzte er sich unter Vorantragung zweier Staubarten in Bewegung. In der Dresdnerstraße (Pfaßhuber's Gasthaus) schlossen sich weitere 600 Nordbahner, welche im II. Bezirk wohnen, an und zogen mit.

In der Nordbahnstraße erschienen plötzlich 50 bis 60 Wacheleute mit drei Polizeioffizieren — offenbar abisert, um den Weg zur Direktion zu verlegen — und verlangten die Aenderung der Route. Inzwischen kam noch ein Duzend Reiter herangefrenzt — wohl nicht wissend, was sie eigentlich machen sollten. Dem Polizeileiter wurde gesagt, daß man nichts anderes beabsichtige, als am Direktionsgebäude vorüberzugehen, daß also kein Grund zur Aufregung vorhanden sei. Also begleitete die Wache den Riesenzug bis zum Praterstern und gab damit der Demonstration der Eisenbahner um ihr gutes Recht eine um so imponierendere Bedeutung.

Reichenberg. In den Frachtenmagazinen der Station Reichenberg wird das Personal nach seiner politischen Anschauung eingeschätzt und behandelt. In der Frachtenabgabe, wo ein gewisser Herr Ackermann mit seinem Ablatus Klemm waltet, ist es tatsächlich so. Die beim Reichsbund organisierten Magazinarbeiter können sich so ziemlich alles erlauben, können betrunken sein oder sich verschiedene Dienstwidrigkeiten zuschulden kommen lassen. Herrn Ackermann wird das nicht genieren. Wenn jedoch einer von den Sozialdemokraten sich von der fortwährenden Arbeit einen kurzen Moment anschafft oder sich durch einen Trunk den Staub hinunterpflückt, so wird er sofort durch den Berichterstatter Klemm denunziert. Besser wäre es freilich, wenn sich Klemm voll und ganz seinem Lieblingsport, dem Taubenfüttern, zuwenden würde. Das Rüttern von Tauben in einem

Krachtenmagazin ist eine sehr humane und dabei sehr billige Unterhaltung. Da gibt es offene oder unfreiwillig aufgestrungene Säde, deren Inhalt im Magazin teilweise verstreut werden kann. Den verstreuten Inhalt soll man wo möglich wieder in den Sack oder Behälter zurückgeben, doch nicht wahr, Herr Nemeš, das kann man nicht immer so mir nichts dir nichts durchführen? Ueberbies erleiden die Parteien dadurch keinen Schaden, denn wenn auch einige Kilogramm von dem Inhalt fehlen, so müssen den Abgang ja doch die Arbeiter bezahlen. Für heute genügt wohl diese Andeutung; sollte es jedoch notwendig werden, dann müßten wir schon deutlicher sprechen.

Mosiergrab. Die I. I. Staatsbahndirektion Prag hat mit „Amtsblatt“ Nr. 18 vom 22. April folgendes angeordnet: Die in der Tabelle 14, Durchschnittsgewicht der eigenen Wagen des Anhangs zur Fahrordnung, angegebenen Eigengewichte der Güterwagen entsprechen dem wirklichen Eigengewicht dieser Wagen insbesondere jener der leicht verstaatlichten Bahnen nicht, und ergeben sich hieraus zwischen der ermittelten und der tatsächlichen Zugbelastung Differenzen, welche nicht unberücksichtigt bleiben können. Nachdem nunmehr im Sinne des von der Versammlung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Budapest am 6. September 1910 gefaßten Beschlusses bei mehr als 70 Prozent des Gesamtlandes der Güterwagen der I. I. Oesterreichischen Staatsbahnen das Eigengewicht derselben bereits an den Seitenwänden angebracht ist, und diese Aufschriften die Gewichtsermittlung des Zuges durch Ableiten des Eigengewichtes bei der Zugaufnahme ohne besonderen Zeitaufwand ermöglichen, findet das Eisenbahnministerium hiermit zur Vermeidung der obbezeichneten Differenzen zu verfügen, daß von nun an bei Berechnung der Bruttolast der Züge das Eigengewicht der Wagen vom Wagen selbst, eventuell vom Langbaum abzulesen ist. Die eingangs berechnete Tabelle 14 des Anhangs wird demnach zu diesem Zwecke nicht mehr zu verwenden sein und ist diese nur mehr zur allgemeinen Orientierung aufrecht zu erhalten. Absatz 3 der Tabelle 5 des Anhangs VII A erhält nunmehr folgenden Wortlaut: 3. Zur Berechnung der Bruttolast ist das Gewicht der Wagen von den Wagen selbst abzulesen und im ganzen und Zehnteltonnen auszudrücken. Die so ermittelten Gewichte sind noch vor der Abfahrt in den Wagenausweis einzutragen. Von dieser Verfügung ist das interessierte Personal nachweislich zu verständigen. Die diesbezüglichen Tabellen des Anhangs VII A sind sinngemäß richtigzustellen.

Prag, am 8. April 1911.

3. 404 (V).
Marek.

Anstatt, daß man Verfügungen treffen würde, um den verantwortungsvollen Zugführerdienst in jeder Weise zu vereinfachen, sucht man durch fortwährende Aufbühung neuer Arbeiten denselben auf das äußerste zu erschweren. Für die Sicherheit des Zuges während der Fahrt wird in keiner Weise Sorge getragen, denn der Zugführer muß während der Fahrt schriftlichen Arbeiten verrichten. Bei besonderen Vorfällen wird jedoch auf die Instruktion hingewiesen, daß es dem Zugführer nicht seine Pflicht sei, während der Fahrt schriftliche Arbeiten zu verrichten. Wie ist es unter solchen Umständen möglich, bei den kurzen Aufenthalten, fertig zu werden? Es ist noch nicht so lange her, als die Verteilung der Bruttotonnenmeter den Zugführern aufgestellt wurden, um den Verkehrsbeamten von dieser Arbeit zu befreien. Auch wurde aus Ersparungsrücksichten getrachtet, den Wagenführerdienst (Evidenzführung der Wagen) zu vereinfachen. Diese neue Einföhrung hat wohl allen die Krone aufgesetzt. Es wird in diesem Erlaß hingewiesen, daß die nach den Anhang angegebenen Eigengewichte der Güterwagen, Differenzen der Zugbelastung ergeben, welche nicht unberücksichtigt bleiben können. Es haben sich viele Zugführer die Mühe gegeben und nach beiden Methoden das Taragewicht ermittelt, welches bei 50 bis 60 Wagen 5 bis 6, höchstens 8 bis 10 Tonnen Differenz ergab. Man nehme das Durchschnittsgewicht der Güterwagen statt 6 mit 5,5 Tonnen an, und das Gleichgewicht ist hergestellt.

Man bedenke, wie anstrengend jetzt eine Zugaufnahme ist, wo das Eigentumsmerkmal, die genaue Serie des Wagens und die Bezeichnung über die Aufgabe- und Bestimmungsstation aufzunehmen ist. Obgleich bei den I. I. Staatsbahnen das Eigengewicht der Wagen bereits an den Seitenwänden angegeben ist, so ist bei den verstaatlichten Privatbahnen, der K. K. V., St. E. G., S. N. V. B., V. N. B., das Eigengewicht jeder Bahn wo anders angegeben. Der Aufschreiber muß das Taragewicht bei jedem Wagen suchen, welches sich bei Nacht um so schwieriger gestaltet. Und wie soll es im Winter werden, insbesondere in Gebirgsstrichen, wo durch Reif oder Schneegestöber der Wagen überhaupt nicht erkennbar ist? Jedenfalls werden die Zugführer mit Besen ausgerüstet werden.

Triest. (I. I. Staatsbahn.) In Triest (I. I. Staatsbahn) befindet sich ein Protektionskind, welches auf den Namen Alois Dolenc hört und seines Zeichens Kondukteur ist. Dieser Mensch erweist sich von seiten des Herrn Verkehrsleiters, eines gewissen Herrn Breimann, einer besonderen Protektion, denn er vertritt jedesmal, wenn Dolenc in die angenehme Lage versetzt wird, einen Familienzwangs zu bekommen, die Patenstelle. Kein Wunder, wenn dieser Mensch machen kann, was andere nicht dürfen, insbesondere auch eine lebhaftige Agitation für die „Jugoslovenska Zveza“ entfaltet. Außer Herrn Breimann verwenden sich auch die Herren Dr. Mandić und Ribar bei der Direktion für ihren Schlingel. Sobald dem Dolenc das Wasser in den Mund läuft, laufen auch Mandić und Ribar, um den Dolenc vor dem Ertrinken zu retten. Im Jahre 1908 wurde Dolenc nach Sebenico in Verwendung als Zugführer versetzt und da er mit seinen Taten in Dalmatien nicht reufließen konnte, versetzte sich derselbe eigenmächtig zurück nach Triest, wofür er von Herrn Hofrat Galambos mit einer außerordentlichen Unterstützung nebst Ueberfiedlungsgebühren bedacht wurde, selbstredend durch die Intervention des gewissen Herrn Abgeordneten Ribar. Böse Leute wollen wissen, daß Dolenc diese Unterstützung samt der Ueberfiedlungsgebühr verloren hätte — wo?

Im Jahre 1909 wurde Dolenc in seiner Eigenschaft als Personalkondukteur wegen unständigen Benehmens gegenüber einer Frau vom Personendienst abgezogen (Reiztrich-Bochenersee), wo es damals auch zur gerichtlichen Klage kam. In kurzer Zeit war er wieder als Personalkondukteur eingeteilt. Mit oder ohne Protektion? Im Jahre 1909 abentrierte sich Dolenc vom Dienst, blieb fünf bis sieben Tage aus, verließ sein Domizil Triest, ging zu seinem Schwager Vater nach Herpelje, wo er vom Bahnbetriebsamt Triest erst ausgefordert werden mußte. Ob Dolenc für diese Zeit mit einer Unterstützung bedacht wurde, ist uns nicht bekannt. Im Jahre 1910 hat Dolenc in Görz (I. I. Staatsbahn) in betrunkenem Zustand derart standpatiert, daß der Diensthabende gezwungen war, einen Sicherheitswächtermann zu holen und den Dolenc von der Kanzlei zu entfernen. Ohne Kopfschütteln ging Dolenc nach Görz (Südbahn) und fuhr von dort nach Triest. Der ganze Skandal wurde mit dem Mantel der Barmherzigkeit zugedeckt und vertuscht. Am 16. April 1911 bei Zug 15 war Dolenc abermals besoffen, und zwar in einem derartigen Zustand, daß ihn der Diensthabende in die Kanzlei kommen ließ und dort durch Zeugen seine Anzurechnungsfähigkeit konstatierten ließ, leider mußte auch einer seiner besten Kumpane, Kondukteur Korošič, zugeben, daß Dolenc total besoffen war. Sein Aussehen war

die eines Negers und hätte er in diesem Zustand dem Barium u. Baley alle Ehre gemacht. Vom 9. auf den 10. April bei Zug 20 in der Strecke Triest-Luzza benahm sich Kondukteur Dolenc gegenüber einer Frauensperson derart frech und gemein und wollte von seinem Vorhaben nicht ablassen. Erst dann, als ihm die Frau drohte, daß sie die automatische Bremse in Tätigkeit setzen werde, ließ er seine Zudringlichkeit fallen. Die Nichtigkeit dieser Angabe bestätigt der Stationsleiter von Luzza. Am 16. April hat Dolenc einen Reisenden bei Zug 15 für einen 3 1/2-jährigen Knaben um eine ganz widerrechtliche Nachzahlung gefordert. Da der Reisende nicht zahlen wollte, drohte Dolenc mit der Auswaggonierung. Als der Reisende angeblich Kr. 5.40 zahlen wollte, meinte Dolenc: „Damit Sie nicht so viel zahlen brauchen, werden wir teilen.“ Dolenc gab sich mit Kr. 2.40 zufrieden, worüber er keinen Beleg ausgestellt hatte. Die Sache ist bereits in Behandlung; für diese Taten wird man ihm gewiß eine auferthourliche Vorrückung zumessen lassen.

Amstetten. (Todesfall.) Am Dienstag den 16. Mai 1911 wurde unter zahlreicher Beteiligung der organisierten Arbeiter und der gewerkschaftlich organisierten Eisenbahner Genosse Huber in Amstetten zu Grabe getragen.

Genosse Huber erlitt als Oberkondukteur im Bahndienst vor längerer Zeit einen Unfall, von dem er sich nicht mehr erholen konnte und er wurde deshalb zum Rangdienst überstellt. Erst vor einigen Tagen verstarb seine Gattin, welcher er sehr rauch folgte. Geachtet von jedermann, war Huber einer jener Genossen, die jederzeit bereit sind, für die gute Sache ihrer Kollegen einzutreten. Huber war Mitbegründer des Arbeiter-Konsumvereines in Amstetten und Funktionär der politischen sowie der gewerkschaftlichen Organisation früher in Bordenberg.

Wie beliebt der Verstorbene war, zeigten die schönen Kranzspenden sowie die überaus große Beteiligung an dem Leichenbegängnis. Am Grabe sangen die Arbeiterlieder, worauf Genosse Spieß die Verdienste des Verstorbenen um die Partei in einem Nachruf würdigte. Genosse Alder sprach im Namen der Lokalorganisation Amstettens. Den Schluß der Leichenfeier bildete ein Trauerchoral von der Eisenbahnerkapelle Amstetten. Die Genossen werden dem braven Kämpfer allerorts ein gutes Andenken bewahren.

Mürzzuschlag. Zugrevisor ist die höchste Stelle, die normalmäßig ein Zugbegleiter erreichen kann. Nachdem der Zugrevisor hauptsächlich mit dem reisenden Publikum zu tun hat, soll er bei voller Kenntnis einschlägiger Vorschriften auch einen gewissen Schlichter haben und sowohl mit den Reisenden als auch mit den Zugbegleitern das seiner Stellung entsprechende Benehmen als auch den ruhigen, stets ernst, aber freundlichen Ton zu treffen verstehen. Deshalb sah man bisher auch bei Ernennung der Zugrevisoren sehr auf den Grad der Bildung und man ernannte nur Oberkondukteure mit guten Umgangsformen.

Eine Ausnahme hierin bildet ein in Mürzzuschlag stationierter Zugrevisor namens Roth. Nicht der Kenntnis der Instruktionen, nicht seiner Tüchtigkeit als Sachmann und auch nicht seinen nichts weniger als feinen Umgangsformen, sondern lediglich seiner hohen Protektion hat der Mann seine Zugrevisorstelle zu danken. Traurig, aber wahr. Sowohl das Zugbegleitungspersonal als auch die Reisenden werden von dem Mann ohne jeden Grund schikanös behandelt. Es fällt dem feinen Mann zu schwer, daß er, ins Coupé tretend, wie es andere anständige Revisoren pflichtgemäß und anstandslos tun, zu grüßen. Mit einem Angestium, als sei er taufend Raubmördern auf der Ferse, reißt er die Tür auf und ein herrliches „Zaharten“ ist alles, was er herausbringt. Ein „Bitte“ oder „Danke“ — was doch schon der primitivste Anstand erfordert — wäre zu viel. Dabei hat der feine Herr nur die eine gute Seite, daß er in den Passagieren, ob I., II. oder III. Klasse, keinen Unterschied macht.

Mit den Zugbegleitern springt der faubere Zugrevisor herum, als wären sie seine Lakaien. Er verlangt von diesen, daß sie, zum Beispiel beim Leobener Schnellzug, die kleinen Nachzahlung enausfertigen, die größeren aber zurückstellen, ihm diese melden und sie ihm zur Ausfertigung reservieren, dies, trotzdem die Instruktion vorschreibt, daß jede Nachzahlung sofort zu machen ist. Dabei wird er aber oft so ordinär und grob mit den Kondukteuren, nicht selten auch mit den Passagieren, daß die Südbahnverwaltung darob wohl schon genügend Beschwerden erhalten haben dürfte. Und doch — er ist und bleibt Zugrevisor dank der hohen Protektion.

Aber auch Herr Roth könnte einmal an einen Unrechten gelangen. Deshalb erfolgt diese Mahnung hier nicht zuletzt in seinem Interesse. Will man Zugrevisor sein, dann muß man sich auch zu benehmen wissen, kann man es nicht, so soll man es lernen. Dies dem Herrn zur Mahnung.

Den Zugbegleitern sei aber hiermit gesagt, daß sie sich auch diesem Herrn gegenüber nicht von den Vorschriften der Instruktionen ablenken lassen sollen. Die Vorschriften der Instruktionen gehen über den Revisor Roth, auch er hat sie zu befolgen. Dies mußte er sowieso schon von einigen älteren erfahrenen Kondukteuren erfahren haben, die jüngeren und weniger couragierten Kondukteure werden aber eben auch gut tun, gegenüber Herrn Roth mehr Selbstgefühl, mehr Selbstachtung aufzubringen, und erteilte Aufträge des Roth, sobald sie gegen die Instruktion verstoßen, sowie seinen rüden Ton gebührend zurückzuweisen.

Zudendorf. Seit voriges Jahr haben wir die neue Dienst-einteilung für den Streckenbedienstedienst, wodurch selten ein Wächter bei seinem Posten den Dienst machen kann. Nur in wenigeren Fällen hat der Wächter bei seiner Wohnung Dienst; nämlich nur dort, wo der Frauendienst eingeführt ist.

Früher, als noch jeder Wächter allein auf seinem Posten den Dienst machen mußte, hatten die Frauen der Wächter aus eigenem Antrieb die Dienststätten umsonst gereinigt. Durch die neue Dienst-einteilung kann dies nicht mehr durchgeführt werden; wie kämen die Wächterfrauen dazu, umsonst die Stätten zu reinigen, wenn zu Hause von Fremden Dienst gemacht wird? Dadurch kommt es, daß die Dienststätten schon über ein Jahr nicht ein einzigesmal gereinigt wurden.

Man kann sich nun vorstellen, wie unrein diese Stätten sind, es efelt jeden, hinzutreten, es wimmelt vor Ungeziefer, wodurch auch die Wohnung jedes Bediensteten nicht verschont bleibt, indem jeder mit den Kleidern einiges Ungeziefer mitbringt.

Schon im vorigen Jahr wurden die Wächterfrauen befragt, ob sie für die bei den Wohnungen befindlichen Dienststätten die Reinigung übernehmen und wie viel sie dafür verlangen; 4 Kr. wurde per Monat für viermaliges Bodenreiben und Fensterputzen verlangt, wahrscheinlich war dies der Baudirektion zu viel. Die Direktion glaubt, die Wächterfrauen werden es schon wieder umsonst machen, wenn die Männer das Ungeziefer nach Hause bringen. Oder glaubt die Direktion dies den Wächtern selbst zu überlassen?

Was nützen Wandanschläge und Ministerialerlässe zur Verhütung der Tuberkulose und Choleraepidemien, wenn die Bahnverwaltung selbst die sanitätspolizeilichen Vorschriften nicht einhält und direkt wahre Brutstätten für verschiedene Bazillen fördert.

Die Wächter ersuchen die Baudirektion um baldigste regelrechte Reinigung, widrigenfalls dieselben gezwungen werden, andere Wege einzulenten.

Versammlungsberichte.

Wien-Heiligenstadt. Am 3. Mai sprach in einer gut besuchten Versammlung Genosse Dusek über die wirtschaftliche Lage der Eisenbahner.

Bettan. Am 5. Mai sprachen in einer Versammlung die Genossen Bed und Decker über die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt.

Wolfsberg. Am 22. April fand im Hotel Schelander eine sehr gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung statt, zu welcher Genosse Somitsch aus Wien erschienen war und in einer schwungvoll gehaltenen Rede, welche oft durch den Beifall der Versammelten unterbrochen wurde, „Die Eisenbahner und das Parlament“ eingehend besprach. Vor Beginn und nach Schluß der Rede trug der Wolfsberger Arbeiter-Gesangverein einen Freiheitschor vor.

Nied im Inntal. Bei der am 30. April in Nied abgehaltenen öffentlichen Eisenbahnerversammlung referierte Genosse Fogl über die wirtschaftliche Lage der österreichischen Eisenbahner.

Amstetten. Am 30. April referierte hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse Sommerfeld über die Tätigkeit unserer Zentralpersonalkommissionsmitglieder.

Aus den Organisationen.

Salau. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Montag des Monats, abends 1/8 Uhr, die Ausschusssitzungen jeden zweiten Montag des Monats, abends 7 Uhr statt. Die Bibliotheksausgabe findet jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag von 8 bis 10 Uhr vormittags und von 6 bis 8 Uhr abends im Lokalsekretariat beim Genossen Horowiz, statt.

Das Lokalsekretariat der internationalen Kreisgewerkschaft für Westmähren befindet sich: Scheibengasse Nr. 1, 1. Stof.

Dortselbst wird in allen Angelegenheiten unentgeltlich Rat und Auskunft erteilt.

Spreichstunden: Jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag von 8 bis 10 Uhr vormittags und von 6 bis 8 Uhr abends.

An Sonn- und Feiertagen von 9 bis 11 Uhr vormittags. **St. Veit an der Glan.** Bei der Generalversammlung wurden die Genossen Königsberger und Pirker ebenfalls in die Ortsgruppenleitung gewählt.

Wischhofshofen. Achtung, Mitglieder der hiesigen Ortsgruppe! Aus Versehen befinden sich drei Coupons in Händen des Kassiers Oberschneider, die er infolge einer Verung nicht verrechnen kann. Um dies zu regeln, werden diejenigen Mitglieder, die die Quittungscoupons Block Nr. 12.934, Blatt 32; Block Nr. 10.545, Blatt 72 und Block Nr. 6289, Blatt 83 besitzen, ersucht, ihre Mitgliedsbücher und Coupons zur Nichtigstellung an den Kassier Johann Oberschneider, Portier, abzugeben.

Die Ortsgruppenleitung.

Neulengbach. Bei der am 7. Mai abgehaltenen Generalversammlung wurden gewählt: Anton Lust, Obmann, Franz Grojnenberger, Stellvertreter; Franz Salmutter, Kassier; Subkassier für Neulengbach-Glahgraben: Johann Hölbling; Kirchstätten-Neulengbach: Anton Nirth; Karl Nais, Schriftführer, Konrad Köfler, Stellvertreter; Alois Dunl, Anton Kohleitner und Franz Mittel, Kontrolloren; Franz Fehringer, Franz und Alois Wagner, Karl Beranek, Andra Daro, Karl Binderhofer, Ferdinand Selberschäfer, Josef Hölbling und Andreas Dikovskij, Ausschüsse. Alle Zuschriften sind an den Obmann Anton Lust in Ebersberg Nr. 16, in Geldangelegenheiten an den Kassier Franz Salmutter, Ebersberg Nr. 52, zu senden.

Schärding. Bei der am 23. April 1911 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt: Johann Firmayer, Obmann, Ferdinand Kaufner, Stellvertreter; Alois Wiesner, Schriftführer, Andreas Wallner, Stellvertreter; Ferdinand Perstinger, Kassier, Josef Stokmeier, Stellvertreter; Josef Großböckner, Anton Meierhofer, Anton Gröbbaum und Ferdinand Schiffmann als Ausschusssmitglieder; Johann Weger und Josef Langsüßer als Revisoren. Es sind alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten an Johann Firmayer, Signalführer, Bahnhof Schärding, zu richten. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat in Herrn Salletmayers Gasthaus, 7 Uhr abends statt. Die Mitglieder werden aufgefordert, die Versammlungen recht zahlreich zu besuchen.

Bürgl I. Bei der am 13. Mai stattgehabten Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Jakob Callari, Obmann, Engelbert Wisneder, und Jozef Schweiger, Stellvertreter; Josef Schmieb, Kassier, Johann Kudig und Josef Wosinger, Subkassiere; Michael Haslwanger, Schriftführer, Ernst Heinz und Otto Hartmann, Stellvertreter; August Bucherer, Bibliothekar, Johann Kraller und August Woschner, Stellvertreter; Johann Walter und Fr. Teschauer, Revisoren. Alle Zuschriften sind an den Obmann Jakob Callari, Bahnhofstraße Nr. 26 zu richten. Die Bibliothek befindet sich bei Genossen Bucherer, Spitalgasse Nr. 7, und können dortselbst jeden Tag von 6 bis 8 Uhr abends Wähler abgeholt und zurückgestellt werden.

Breitenstein. Anschließend an die Jahresversammlung der hiesigen Zahlstelle fand am 30. April in Herrn Johann Danls Gasthaus, zur Ehrung unseres wackeren Genossen Heinrich Kutschera, der auf eine mehr als 40jährige Dienstzeit als Oberbauarbeiter der Südbahn zurückblicken kann, eine Jubiläumsfeier statt, in der unser Jubilar vom Vertreter der Zentrale Genossen Somitsch mit herzlichen Worten begrüßt und beglückwünscht wurde. Auch von seiten der Kollegen der in den Bereich unserer Zahlstelle fallenden Bahnmesserkollegen wurde er mit der größten Herzlichkeit begrüßt und gefeiert und ihm eine bescheidene Ehrengabe zur bleibenden Erinnerung durch Genossen Pfeiffer überreicht; auch die Bruderorganisationen, Bergarbeiter sowie Postarbeiter waren vertreten, um dem Jubilar die Grüße ihrer Organisationen zu übermitteln.

Ein Festgedicht, vorgetragen von Genossen Pfeiffer, war dem Jubilar gewidmet, der in bewegten Worten seinen Kollegen und Genossen dankte. Nur wechselten heitere Gesänge und Zithervorträge mit humoristischen und komischen Vorträgen, die diese würdige Feier ungemein verschönern halfen. Dahinwaderer Genosse Kutschera die Achtung und Verehrung seiner Vorgesetzten sowie Kollegen besitzt, zeigt die zahlreiche Beteiligung an der Feier sowie die herrschende frohe Stimmung.

Fachtechnisches.

Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes. Der kürzlich ausgegebene Bericht der Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und bayerischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1909 berichtet auch über die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltung zur Verminderung der Gefahren des Eisenbahnbetriebes. Dabei werden, wie das „Eisenbahnblatt“ meldet, über Versuche mit Vorrichtungen zur Verhütung des Ueberfahrens der Haltesignale nähere Mitteilungen gemacht. Bei den in den Eisenbahndirektionsbezirken Hannover, Halle, Danzig und Breslau angefertigten Versuchen mit dem von Braamschen Zugsicherungsapparat ist festgestellt worden, daß die Wirkung der Einrichtung bis jetzt sehr unsicher ist. In Hannover mußten die Versuche nach 14tägigem Probebetrieb eingestellt werden, weil die Streckensignale derart beschädigt und verbogen waren, daß sie nicht im Geleise belassen werden

Leset die „Arbeiter-Zeitung“!

Komten. In dieser kurzen Zeit sind aber viele Versager beobachtet worden. In Danzig versagte die Einrichtung unter anderem an einer Lokomotive in zwölf Tagen neunmal. In Halle sind bei 50 Schnell- und Personenzügen, die im Monat Oktober mit der Einrichtung befördert wurden, bei elf Zügen Versager gemeldet worden, und zwar bei einem Zuge ein Versager, bei sechs Zügen zwei, bei einem Zuge drei, bei zwei Zügen fünf und bei einem Zuge acht Versager. Bei einer vor Kurzem vorgenommenen Probefahrt kamen auf der Strecke von Jüterbog bis Bitterfeld bei 18 mit solchen Einrichtungen versehenen Signalen sechs Versager vor. Nach diesen Ergebnissen erscheint dieser Apparat zur Verwendung im Eisenbahnbetrieb noch nicht geeignet. Zu der Frage, ob eine selbsttätige Auslösung der Bremse durch Einrichtungen auf der Strecke, von der bei den Versuchen abgesehen war, zweckmäßig ist, liegt eine bemerkenswerte Äußerung der Vertreter des „Verbandes königlich preussischer und großherzoglich hessischer Lokomotivführer“ vor. Diese erklärten bei einer Beratung über Verbesserung der Signaleinrichtungen, daß sie in einer solchen selbsttätigen Bremsung des Zuges ein Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit nicht erblicken könnten. Sie befürchteten davon vielmehr Gefährdungen des Zuges und nehmen auch keinen Anstand, die Besorgnis auszusprechen, daß eine solche Einrichtung einen Lokomotivführer bei großer Ermüdung oder schwierigen Verhältnissen veranlassen könnte, im Vertrauen auf die Wirksamkeit der selbsttätigen Zugbremse die Aufmerksamkeit, die er sonst der Beobachtung der Strecke zuwenden würde, zu vermindern. Hieraus könnten aber schwere Betriebsgefahren entstehen. In den Direktionsbezirken Hannover, Stettin und Breslau sind Versuche mit einem elektrischen Signalmelder von Siemens u. Halske gemacht worden, der zur Ankündigung eines Vorwarnsignals auf die Lokomotive ein hörbares und sichtbares Zeichen gibt. Auch hierbei traten verschiedene Mängel auf. In letzter Zeit sind nach Einführung mehrfacher Verbesserungen die Ergebnisse der Versuche mit dieser Einrichtung erheblich günstiger gewesen. Ob ein Erfolg von ihr zu erwarten sein wird, wird aber im wesentlichen auch noch davon abhängen, wie sie sich bei starkem Schnee verhalten wird, worüber bis jetzt ausreichende Erfahrungen noch nicht vorliegen.

Die Eisenbahnen Australiens hatten zu Ende März 1910 eine Länge von 2717 Meilen; mit Ausnahme von 29 Meilen befinden sich davon sämtliche im Besitz der Regierung. Die Gesamtkonstruktionskosten betragen bis zum erwähnten Datum 28.613.476 Pfund Sterling, die Durchschnittskosten pro Meile 10.494 Pfund Sterling. Die Kosten für noch nicht eröffnete Linien beliefen sich auf 1.807.755 Pfund Sterling. Während des Berichtsjahres wurden 11.141.142 Passagiere und 5.490.018 Tonnen Waren befördert. Die Einnahmen betragen 3.249.790 Pfund Sterling, die Ausgaben 2.169.474 Pfund Sterling, so daß sich ein Nettogewinn von 1.080.316 Pfund Sterling ergab.

Literatur.

Geschichte der Revolutionen. Von Dr. H. Conrad. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68. Wöchentlich ein Heft zum Preis von 20 Pf. Der erste Band, enthaltend Heft 1 bis 25, liegt jetzt komplett vor und kostet in Leinen gebunden 7 Mk., in Halbfranz, 8 Mk. Besondere Beachtung nehmen nach wie vor alle Buchhandlungen, Expediteure und Kolporteurs Bestellungen auf die Heftausgabe entgegen. Desgleichen liefern alle Expeditionen sowie auch der oben angegebene Verlag Probehefte gratis und franco.

Dr. A. Floride, Vögel fremder Länder (1911, Stuttgart, Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde), 1 Mk., geb. 1.80.

In ein Gebiet voll Sangeskunst und Eigenart führt uns der bekannte Vogelkennner in seinem von warmer Liebe zur Vogelwelt durchströmten Büchlein ein. So kann nur jemand plaudern, der die irdische Vogelwelt nach eigener Anschauung kennt, der die Wildnis unter großen Nähen mit offenen Augen durchquert hat. Da ist der Pelikan, der Flamingo, der Sekretär, der Schneidervogel, der Nashornvogel, die verschiedenen Webervögel, der Kolibri, der Pfeifflöcker, die Schamadrossel, der Rosenstar, die Papageien und viele andere Arten, die nach ihren Lebensgewohnheiten treffend geschildert werden. Besonders eingehend ist der Nesterbau, der bei vielen fremden Vögeln ja so eigenartige Wege eingeschlagen hat, besprochen. Die Mitteilungen über die Nester des Kolibri, des Salanganes, des Weber- und des Krangenvogels sind außerordentlich interessant. Jeder Naturfreund, der sich einmal wieder in ein Gebiet schöner Naturfreude vertiefen will, wird dieses Büchlein nur mit tiefer Befriedigung aus der Hand legen.

Eingefendet.

Sariberg. Der Bahnmaurer Anton Holzner in Nohrbach-Vorau wird hiermit aufgefordert, seine Behauptung, „ich hätte den Bahnmüller in großer Weise beschimpft“ zurückzunehmen oder richtigzustellen, widrigenfalls ich Holzner so lange als Verleumder bezeichnen möchte, bis er seine Behauptungen gerichtlich bewiesen hat.

Johann Graber,
Partieführer.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauskunftszugung, gemeinsam mit den gewählten Vorstandsmitgliedern der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, am 11. Mai 1811. Stellungnahme der Organisation zur bevorstehenden Neuwahl des Obmannes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. — Beratung über weitere, die Vorstandsmitglieder sowie die Angestellten der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt betreffende Fragen. — Beantwortung verschiedener Anfragen.

Mitteilungen des Rechtsbureaus.

Warnung.

Es ist in letzter Zeit wiederholt vorgekommen, daß Mitglieder des „Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines“ in der Dienstag-Sprechstunde mit der Angabe erschienen sind, daß sie in überreilter Weise zur Unterfertigung von Katenbriefen für Bilder- oder Wächterleistungen, von Versicherungsanträgen und dergleichen von Agenten veranlaßt wurden. In solchen Fällen ist, wenn einmal eine Unterschrift abgegeben wurde, die Rückgängigmachung des Geschäftes schwer, ja fast unmöglich durchzuführen. Wir warnen daher die Mitglieder vor übereilter Unterfertigung von Agentenformularen. Wenn ein Mitglied die Absicht hat, ein derartiges Geschäft abzuschließen, so möge es das ihm vom Agenten vorgelegte Schriftstück zurückbehalten, den Agenten für später bestellen und inzwischen in unserer Dienstag-Sprechstunde (von 7 bis 8 Uhr abends, V. Zentagasse 5, 1. Stock, Tür 17) diesbezüglich Rat einholen.

Für das Rechtsbureau:
Dusek m. p.

Sprechsaal.

Achtung, Eisenbahner von Tepliz und Umgebung!

Einladung

zu der am Montag den 22. Mai 1911, 8 Uhr abends, im Restaurant „goldener Humpen“, Meißnerstraße in Tepliz, stattfindenden freien Eisenbahnerversammlung.

Tagesordnung:

Die Auflösung des Reichsrats und die Eisenbahner. Referent: Personalkommissionsmitglied Genosse Josef Schiller aus Aussig. Pflicht eines jeden dienstfreien Eisenbahners ist es, zu erscheinen.

Laut Beschluß der Monatsversammlung vom 7. Mai entfällt wegen der Pfingstfeiertage und wegen der zu Ende dieses Monats stattfindenden freien Eisenbahnerversammlung, die auf den 4. Juni fallende Monatsversammlung. Den Ausschussmitgliedern diene zur Kenntnisnahme, daß Sie, wenn Ausschüsse notwendig, verständigt werden. Da im Interesse der Mitglieder Vorträge abgehalten werden, so ist es auch ihre Pflicht, die Versammlungen besser zu besuchen.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien!

Durch die Verwendung des Wächters Herrn Vinderhofer als Instruktor muß das gesamte Wächterpersonal dienstlich darunter leiden, da Herr Vinderhofer durch nahezu drei Jahre seinem Dienst als Wächter entzogen ist. Die Wächter in Reiligenstadt bitten deshalb eine k. k. Staatsbahndirektion, den Posten des derzeitigen Instruktors Herrn Vinderhofer baldigst mit einem Wächter zu besetzen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Wien!

Im Sinne der Sicherheitsvorschriften fühlen wir uns verpflichtet, obige Direktion auf den Verkehrsbeamten Adjunkten P e t o l b, welcher gegenwärtig in Wien D. B. Dienst macht, aufmerksam zu machen.

Die Nerven des betreffenden Herrn scheinen schon sehr stark zerrüttet zu sein, was durch sein Benehmen gegenüber dem Personal im allgemeinen, beim Schreiben aber, welches einem ununterbrochenen Jittern gleicht, besonders beobachtet werden kann. Der Hinweis auf die Sicherheitsvorschriften ist deshalb begründet, weil er durch seine Nervosität bereits einmal in Penzing durch eine Lokomotive gestreift, beziehungsweise verlegt wurde und ähnliche Fälle auch in Zukunft leicht eintreten können.

Daß ein derartig leidender Mensch zur Ausübung des verantwortungsvollen Verkehrsdienstes nicht geeignet ist, dünkt uns als selbstverständlich. Sache des zuständigen Bahnarztes wird es sein, den Gesundheitszustand des obgenannten Herrn zu prüfen und diesbezügliche Vorschläge betreffs Zuweisung eines anderen Dienstes oder eventueller Unterbringung in einer Nervenklinik anstellen zu erlauben.

An die k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Ist es einer löblichen Direktion bekannt, daß das Zugbegleitpersonal die für das IV. Quartal 1910 und I. Quartal 1911 entfallenden Prämien von den eingehobenen Nachzahlungsgeldern bei den Personenzügen bis jetzt noch nicht erhalten hat?

Die Gelerntigen bitten um deren Anweisung.

Das Zugbegleitpersonal
der II. Sektion.

An die Zentralwagendirektion der k. k. Staatsbahnen!

Die Güterzugsführer der k. k. Staatsbahnen stellen an die Zentralwagendirektion die Anfrage, wie sich dieselbe die Ausfertigung der Wagenausweise vorstellt, wenn die Güterzugsführer alle in letzter Zeit von ihr sowie von den einzelnen Filialwagendirektionen herausgegebenen Dienstbefehle und sonstigen Direktiven befolgen sollen, beziehungsweise ob es möglich ist, mit der gegenwärtigen Druckform. Form. Nö. den in endloser Zahl ergangenen Aufträgen zu entsprechen.

In die 12 Millimeter breite Rubrik „Eigentumsbahn“ ist zum Beispiel einzusetzen: S. D. B. B., D. N. B. B., K. F. N. B., G. S. E. B., A. E. E. B., Magdeburg, Kattowitz, Königsberg, Hannover u. s. w. In die 14 Millimeter breite Rubrik „Gattung der Ladung“ ist zum Beispiel: Mineralwasser, Waschmittel, Dampfessel, Schmiedehölz u. s. w., es genügt laut Dienstbefehl 354/1 der Filialwagendirektion Wien vom 9. April 1911 nicht mehr die Angabe Holz, sondern es muß spezifiziert werden, und zwar Schleifholz, Dunndholz, Langholz, Spreißelholz, Schwartenholz zc.

In die 4 Millimeter breite Rubrik „Serie“ ist zum Beispiel einzusetzen: Oge, Ifo, Jlg oder Jhng. In die je 16 Millimeter breiten Rubriken „Verladestation“ und „Bestimmungsstation“ ist zum Beispiel einzusetzen: Marosváralhely, Nagykútina, Kiskunfélegyháza, Orosháza, Befecsaba, Komanshorn, Schwannstadt, Strahvalchen u. s. w.

In die 12 Millimeter breite Rubrik „einrangiert“ hinter „Wagen Nr.“ ist diejenige Station einzusetzen, in welcher ein fremder Wagen auf die eigene Bahn übergegangen ist, zum Beispiel: Maglainsdorf, Leobersdorf, Dvácim, Szczalowa, Podwoločyska, Nowosielica, Oberberg u. s. w.

Wenn wir davon absehen, daß die gegenwärtige Druckform wegen Mangel an Platz in keiner Weise entspricht und die Ausfertigung der Wagenausweise nicht bei einem Schreibtisch figend geschieht, sondern jederzeit im Freien bei Regen und Sturm, bei Schnee und Kälte durchgeführt werden muß, so müssen wir schon an die Zentralwagendirektion die Anfrage stellen, wie sich dieselbe bei 10 Grad Kälte die Aufnahme und Berechnung eines aus 50 Wagen bestehenden Zuges in einer Zeit von 40 bis 50 Minuten vorstellt. Die Güterzugsführer leisten ohnehin schon fast an die Unmöglichkeit grenzende Arbeit, ernten dafür aber anstatt Anerkennung nur Schikanierungen und Strafdrohungen durch eine endlos scheinende Serie von Dienstbefehlen und wird ihnen dadurch ihr ohnehin in keiner Weise beneidenswerter Dienst geradezu vereitelt.

Daß man den Güterzugsführern keine Schreibmappe und keine Papierkammern zur Aufnahme des Zuges ausfolgt, daß das Rangleipauschale von 24 h. per Monat nicht einmal den vierten Teil der tatsächlichen Auslagen deckt, daß die Vorbereitungszeit von einer Stunde viel zu gering bemessen ist und dieselbe auch in den Domizilstationen als Fahrtdauer im Dienste zu rechnen wäre, darum kümmert sich weder die Zentralwagendirektion noch irgend eine Filialwagendirektion, aber mit einer unzulänglichen Druckform unmögliche Leistungen zu verlangen, darin sind sie einig.

Indem wir eine baldige Aenderung der kritisierten Druckform sowie Abschaffung der anderen angeführten Uebelstände erwarten, schließen wir für heute, werden uns jedoch im Bedarfsfalle wieder melden.

Die betroffenen Güterzugsführer.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Wien XIX. Am Donnerstag den 1. Juni l. J., abends 1/8 Uhr, findet im Brauhaus-Restaurantssaale „zur goldenen Krone“ in Rudolfsdorf, Wien XIX, Rudolfsdorferplatz eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt.

Tagesordnung: Die Wohnungsmisere und die Eisenbahner. Referent: Genosse Spieß.

Auflösung des Reichsrates und die Neuwahlen. Referent: Landtagsabgeordneter August Sigl.

Das Parlament und die Eisenbahner. Referent: Genosse Franz Josef Dusek.

Alle im XIX. Bezirk wohnenden Eisenbahner werden ersucht, zu dieser Versammlung bestimmt zu erscheinen sowie nach ihren Kräften für einen guten Besuch Sorge zu tragen.

Troppau. Eisenbahnerwählerversammlung am Donnerstag (Feiertag) den 25. Mai 1911, um 2 Uhr nachmittags, in der Promenade-Restaurant. Tagesordnung: Die bevorstehenden Reichsratswahlen und die Eisenbahner. Referent: Genosse Adolf Müller aus Wien.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Prosnitz. Die Ortsgruppe Prosnitz veranstaltete am 12. Mai 1911 im „Arbeiterheim“ eine außerordentliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Ersatzwahl eines Substassiers für die Nordbahn. 2. Ersatzwahl eines Revisors.

Nach der vorgenommenen Wahl, bei welcher Genosse S a s e k als Substassier für die Nordbahn, und Genosse K o w o t n y als Revisor gewählt wurden, wurde noch ein Vergütungskomitee gewählt. Zum Schluß sprach Genosse H i r s c h über den Zweck der Organisation. Acht neue Mitglieder traten derselben bei.

Zahlsstelle Biseny-Wisek. Die Generalversammlung findet am 25. Mai um 8 Uhr nachmittags im Gasthaus des Herrn Blaschek (Bahnhof) statt.

Sämtliche dienstfreien Kollegen, insbesondere aber die Wächter der Bahnerhaltungsjektion Ung.-Pradisch werden aufgefordert, bestimmt und zahlreich zu erscheinen, da wichtige Angelegenheiten zu besprechen sind.

Zahlsstelle Giding. Die Mitglieder der Zahlsstelle werden ersucht, bei den Einzahlungen der Mitgliedsbeiträge stets das Mitgliedsbuch mitzubringen.

Zahlsstelle Auster. Am 21. Mai 1911 um 2 Uhr nachmittags findet im Gasthaus „zur grünen Au“, eine Wächterversammlung statt; anschließend an dieselbe findet im selben Lokal eine Mitgliederversammlung der organisierten Eisenbahner obiger Zahlsstelle statt. Gleichzeitig diene den Genossen zur Kenntnis, daß die Monatsversammlung während der Sommermonate an jedem ersten Sonntag im Monat, fällt derselbe an einen Feiertag, so am nächstfolgenden Sonn- oder Feiertag um 6 Uhr abends stattfindet.

Zahlsstelle Chodan. Am 1. Juni 1911 um 8 Uhr abends findet im Gasthaus Zimmer (Zechenhäus) die Generalversammlung statt. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Zahlsstelle Parschnitz. Die nächste Monatsversammlung findet am 27. Mai 1911 im Gasthaus des Herrn Franz Kolbe statt. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Rudig. Pfingstsonntag den 4. Juni nachmittags findet im Vereinslokal Gasthaus „zum Morgenstern“ in Rudig die ganzjährige Generalversammlung und die Wahl der Funktionäre statt, und werden die Mitglieder ersucht, zahlreich zu erscheinen. Neue Mitglieder, welche mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstande sind oder Bibliotheksbücher ausgeliehen haben oder Verpflichtungen der Ortsgruppe gegenüber haben, werden ersucht, vor der Generalversammlung alles in Ordnung zu bringen.

Ortsgruppe Bozen I. Am 20. Mai 1911 um 8 Uhr findet im hiesigen Gewerkschaftshause eine öffentliche freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt:

1. Bericht des Personalkommissionsmitgliedes Genossen Wilhelm Scheibein über die letztstattgefundenen Sitzungen. Gruppe: Zugbegleiter.

2. Anträge, Anfragen und Beschwerden sämtlicher Unterbeamten, Diener und Arbeiter der Südbahn.

3. Eventuelles.

Alle dienstfreien Kollegen werden dringend ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Puchersdorf. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß von nun ab die Genossen von Melawinkel regelmäßig jeden 2. im Monat in Schmoß' Gasthaus in Melawinkel ihre Vereinsabende abhalten werden; fällt jedoch der 2. an einen Sonn- oder Feiertag, so findet der Vereinsabend am darauffolgenden Tage statt.

Ortsgruppe Saaz. Die nächste Monatsversammlung findet den 4. Juni um 2 Uhr nachmittags im Vereinslokal statt. Die dienstfreien Mitglieder werden ersucht, bestimmt und zahlreich zu erscheinen und die Frauen mitzubringen.

Ortsgruppe Fünfhaus. Den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe XV diene zur Kenntnis, daß die Abhaltung der Vereinsversammlungen bis auf weiteres nur von Fall zu Fall stattfindet.

Die **Zahlsstelle Saandung** hält am 25. d. M. im Saale des Restaurant „zur Nordbahn“ eine Versammlung ab, wozu alle Genossen eingeladen und um vollzähliges Erscheinen ersucht werden. Tagesordnung: Die Lage der Eisenbahner und die kommenden Reichsratswahlen. Referenten: König (Mährisch-Odrau-Oberfurt) und Reichratskandidat R i t s c h m a n n (Zauchtel). Anfang 3 Uhr nachmittags.

Langsam aber sicher

schädigt das im Bohnenkaffee enthaltene Pflanzengift Coffein den menschlichen Körper, speziell bei Magen-, Herz- und Nervenleiden.

Beim Genuß von coffeinfreiem Bohnenkaffee, kurz Hag Kaffee genannt, vermeiden Sie diese schädliche Nebenwirkung, da dem Hag Kaffee das Coffein entzogen ist.

Ortsgruppe Widwih. Am Donnerstag den 25. Mai 1911 findet im Vereinslokal eine öffentliche Vereinsversammlung der Ortsgruppe mit daran anschließender Wählerversammlung statt, in welcher Genosse Josef Kraus aus Falkenau über die bevorstehenden Reichsratswahlen und die bürgerlichen Parteien, sprechen wird. An alle Genossen ergeht die Aufforderung, für den Besuch der beiden Versammlungen zu agitieren.

Ortsgruppe Turnau. Den 5. Juni um 4 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal in Ohrazenitz eine Versammlung statt, wo ein Delegierter zur Generalversammlung bestimmt werden soll. Vollzähliges Erscheinen aller dienstfreien Kollegen notwendig.

Ortsgruppe Prevan I. Hiermit werden die Mitglieder in Kenntnis gesetzt, daß an Stelle des erkrankten Genossen Komarek die Zeitungen Genosse Richard Prosser austrägt, welcher auch berechtigt ist, Mitgliedsbeiträge entgegenzunehmen. Die Genossen werden ersucht, sich zahlreicher an den Mitgliederversammlungen zu beteiligen.

Ortsgruppe Böhmisch-Leipa. Sonntag den 28. Mai findet im Gasthaus zur „Stadt Karlsbad“ eine freie Eisenbahnerversammlung statt. Tagesordnung: 1. Tätigkeit der Personal-Kommissionen der A. E. G. und k. k. B. N. B. 2. Die Auflösung des Parlaments und die Eisenbahner.

Referenten: Genosse Schiller (Aussig), Genosse Knobel (Leipa).

In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung wird das Personal der beiden genannten Bahnen ersucht, zahlreich zu erscheinen. Beginn der Versammlung präzise 1/2 3 Uhr nachmittags.

Inhalt der Nummer 14 vom 10. Mai 1911.

Wichtig für die Wahltagation!
 Artikel: Getreidezoll und Bodenpreise. Wo sind die Demagogen? Gewerkschaftsbewegung und Klassenkampf I. Die Unternehmer im Wahlkampf. Dienstunfähigkeit, Dienstuntauglichkeit und Erwerbsunfähigkeit. Landeskonferenz der Lokomotivführer der Bukovina. Oesterreichische Eisenbahnsatistik für das Jahr 1909. Die Wahlen in die Personal-Kommission der St. E. G. und der De. N. B. B. und die Arbeiterauschüsse der De. N. B. B. Die „Erfolge“ der Kategorisierungsorganisationen.

Festsetzungen: Theater und Demokratie.
 Inland: Die Waffener. Christlichsoziale untereinander. Geständnisse „Deutscher Arbeiterpartei“. Genosse Adolf Albrecht gestorben.

Ausland: Zum Konflikt der französischen Regierung mit den Eisenbahnverwaltungen. Ein Polizeiantastat gegen die amerikanische Gewerkschaftsbewegung. Ein Generalstreik der französischen Eisenbahner? Eisenbahnerkongress in Italien.

Aus dem Gerichtssaal: Ein bemerkenswertes Urteil. Das Eisenbahnermitglied in Wilsch am Weihnachtabend. Eine bemerkenswerte Entscheidung des Schiedsgerichtes.

Streitrichter: Statt Eisenbahnpersonalkäufer — Marchhofau. Die Arbeiterzentralauschussmitglieder beim Eisenbahnerkongress. Die Einhaltung der Verpflichtung zur Einräumung einer Ermäßigung an die Eisenbahnbediensteten in den Bahnhof-restauranten. Von der Bregenzwaldbahn. Ein Nachtrag zum Bericht über die Reichskonferenz der Werkstättenarbeiter. Der 1. Mai und die Forderungen der Bahnerhaltungsarbeiter. Eisenbahnkatastrophen. Lokalbahn Wien-Baden. Von der Wiener Stadtbahn. Bremserdeputation der Staatseisenbahngesellschaft. Der Dienst der Wagenmeister und Wagenführer der Südbahn.

Aus den Amtsblättern: Anderthalbhäufige Berechnung der Dienstzeit bei im Lokomotivheizerdienst ständig verwendeten Hilfsbediensteten. Nichtberücksichtigung anonymen Anzeigen.

Korrespondenzen: Mürschau, Szezafowa, Krems, Graz, Südbahn, Linz, Komotau, St. Valentin, Stadlau, Jägerndorf, Feldberg, Mütteldorf, Schredenstein, Hütteldorf, Stadlau, Jägerndorf, Komotau, Vogen I, Weiskirchitz, Steyr, Weiburg, Lundenburg, Hadersdorf, St. Pölten, Brunn, Krottendorf, Pölsing, Brunn.

Versammlungsberichte: Lundenburg, Oberhollabrunn, Landstraße, St. Valentin, Forstsdorf, Böhmisch-Leipa.

Aus den Organisationen: Volkssdorf, Triest-Freihafen, Teschen, Steyr, Kainhof, Auperschin, Kobenzstadt, Vogen II, Brunn a. d. Mur II, Prohnsitz.

Verchiedenes: Die Quelle aller Werte.
 Literatur: „Neue Zeit“, Kunst und Proletariat.
 Mitteilungen der Zentrale. Zentralauschussführung. Verwaltungskommission.

Sprechsaal: An alle Ortsgruppen, Zahlstellen und Kolportiere! An die Kollegen Signalmeister der k. k. Direktionsbezirke Triest und Wilsch der k. k. Staatsbahnen sowie der k. k. Südbahn! Achtung, Mitglieder von Bodenbach und Umgebung!

Offene Anfragen: An die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. An das Eisenbahnministerium. An die Direktion der St. E. G. An die Staatsbahndirektion Olmütz. An die Staatsbahndirektion Wien. An die Direktion der De. N. B. B. An die Staatsbahndirektion Prag.

Allgemeiner Rechtsschutz und Gewerkschaftsverein für Oesterreich: Arina-Neuborf, Prohnsitz, Schredenstein, Teschen, Weis, Kriegerdorf, Lundenburg, Hannsdorf, Holzleithen, Komotau.

Briefkasten der Redaktion.

An alle Einsender und Mitarbeiter. Angesichts der zahllosen Hebelstände, welche trotz der langjährigen Agitation und Aufklärung heute immer noch auf den österreichischen Eisenbahnen herrschen, ist es nicht zu verwundern, wenn an die Redaktion unseres Blattes täglich eine Menge von Beschwerden und Beschwerden einlaufen. (Im Jahre 1910 3000 Einsendungen.) Die Verarbeitung des eingelaufenen Materials erfordert in vielen Fällen ungewöhnlich viel Arbeit und — Geduld. Es kommen von unseren Einsendern oft ellenlange Berichte über nichtsagende kleine Vorkommnisse, worin so wenig Tatsächliches enthalten ist, daß es auf ein paar Sätze zusammengefaßt werden muß. Selbstredend sind die Einsender über die Kürzung ihrer Arbeiten sehr erbittert und schimpfen entweder in den Versammlungen über die faule Redaktion oder senden uns ein gepfeffertes Schreiben, daß selbst den gefälligsten Papierkorb davor graust. Ebenso verhält es sich mit den Berichten über Monatsversammlungen und dergleichen. Vier- und fünfseitige Versammlungsberichte sind durchaus keine Seltenheit. Die Einsender solcher kilometerlangen Versammlungsberichte sollten doch bedenken, daß der Referent für seine Zuhörer und nicht für die Zeitung gesprochen hat. Selbstredend wird über Aktionen von allgemeiner Bedeutung und Wichtigkeit jederzeit ausführlich berichtet werden. Auch müssen wir ganz entschieden vermeiden, persönliche Angelegenheiten ebenso zu erörtern, wie private Vorkommnisse. Die verschiedenen persönlichen Kränkereien sollen von unserem Fachblatt vollständig ferngehalten werden. Die privaten und familiären Angelegenheiten, selbst die unserer Gegner, gehen uns nichts an, da der Wunsch oder Auftrag nach Veröffentlichung einer privaten Angelegenheit oft einer gewöhnlichen Denunziation sehr ähnlich sieht. Die Polemiken mit den gegnerischen Blättern, die von einigen Einsendern im reichsten Ausmaß gepflegt werden, müssen ebenfalls eine Einschränkung erfahren, da in besonders wichtigen Fällen die Redaktion selbst antwortet. Bekanntlich haben unsere gemäßigten Blätter keine Ursache, sich über unser Schweigen in derartigen Fällen zu beklagen.

Nicht in der Vielfacherei liegt der gesunde Kern, sondern in der Wahrheit, Sachlichkeit und in der Kürze. Wir haben das ehrliche Bestreben, unser Fachblatt nicht auf die Stufe eines ordinären Schimpf- und Tratschblattes heruntersinken zu lassen, und in diesem Bestreben sollen uns die Einsender dadurch unterstützen, daß sie uns jeberzeit sachliche und wahrheitsgetreue Berichte einsenden. Nicht oft genug haben wir gebeten, das Papier nur auf einer Seite und nicht zu eng und nur mit Tinte zu beschreiben. Durch das Schreiben auf einer Seite wird dem Redakteur sowie den Schriftsetzern in der Druckerei sehr viel geholfen. Wir erwarten von unseren Mitarbeitern, daß sie unsere freundliche Aufforderung beachten und fleißig mitteilen, unser Fachblatt, den „Eisenbahner“, auf jene Höhe zu bringen und zu erhalten, auf welche das Zentralorgan des österreichischen Eisenbahnerpersonals berechtigten Anspruch hat.

Bodenbach. Ja! Die anderthalbhäufige Anrechnung der Dienstzeit für Zugbegleiter ist laut Erlaß vom 12. November 1908, Z. 55.622/E. M., rückwirkend auf 1. Jänner 1908 eingeführt. Der „Eisenbahnerkalender“ ist (Seite 191, vierte Zeile von oben) richtigzustellen. — **Triest.** Der Bericht über die Kasernen in Klagenfurt muß vollständig umgearbeitet werden. — **Aussch.** Dankfagungen werden nur als Interate aufgenommen. Wir verlangen keine öffentlichen Dankfagungen. — **K. S. in Krems-Grein.** Anonymes können wir nicht veröffentlichen. Sind Sie organisiert und wo? — **Wilsch.** Anonymes wandert in den Papierkorb.

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'S WÜRSEL
 sind die besten!

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 eingelagerten Gelder werden für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet.

Vertrauensmänner werden gesucht.

Achtung! Noch habe ich von dem Konkurs der Klagenfurter Maschinenfabrik ca. 2000 Rollen Herren- u. Knabenanzugstoffe für die jetzige Saison, leichtmoderne und leichter Qualität in allen Größen zu folgenden Preisen billig abzugeben: **Herren-Mohrenanzüge** von 12 bis 40 Kr., **Herren-Mohrenoberzieher** von 7 bis 30 Kr., **Herren-Hegenmäntel** von 16 bis 30 Kr., **Herren-Hegenanzüge** von 12 bis 30 Kr., **Herren-Hegenanzüge** von 7 bis 24 Kr., **Herren- und Knabenanzüge** von 3 Kr. anwärts. Auch aus **Verkaufsmännern** eleganter als neue Herren- und Knabenanzüge, Strick-, Smoking- und Sackanzüge etc. erlaubbillig.

Ch. Dickler
 k. k. handelsgerichtlich beeideter Schlichter und Sachverständiger
 Wien III, Löweingasse 26. Sonst keine Zittale.
 Preisverhandlung gewissenhaft der Nachnahme.

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit!
 Diese hochfeine, echt silb. Remontoir-Horrenuhr, mit doppeltem Goldrand, kostet nur K 21.—. Dieselbe Uhr mit echt silbernem Stauddeckel 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 Großfabrikanten genau abgelesen und gehen auf die Minute! 3 Jahre Garantie! Nur diese vier erstklassigen Uhren werden gefertigt, daher die große Leistungsfähigkeit! Franco Lieferung, bestmögliches Gut zu jeder Uhr gratis! Keine Nachnahme, 3 Monate Kredit, auch bei sofortiger Barzahlung keine Zinsen! Die Herren Zeanten können sich durch Übernahme der gelegentlichen Vertretung durch den Redaktionsdienst verächtlichen! Bestellen Sie gleich bei der **Großfirma Paul Alfred Goebel, Wien, VIII, Albertgasse 3.** Extra fein gearbeitete große Präzisionsuhren für den Dienst genau auf die Sekunde gehend, per Stück 20 Kronen.

Männerkrank.
 kellen und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Humler. Keuchst. Lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankungen, Geschlechtsnervenerkrankungen, Folgen nervenentzündeter Leiden, Hysterie und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Krone 1.00 Briefmarken franco von Dr. mod. Humler, Genf 881 (Schweiz).

Landhaus mit Acker um 9000 Kronen!
 bestehend aus: 2 Zimmer, Kabinett und Küche, Gemüse- und Obstgarten, unter günstigen Verhältnissen zu verkaufen. Auskunft erteilt der **Dorfstellenwächter in Ollersbach.**

Erklärung.
 Ich Franz Suchy erkläre, es zu bedauern, durch meine Ausführungen in der Generalversammlung des Konsumvereines am 10. April 1911 gewissen Mitgliedern in den Verdacht einer unredlichen Handlungswelt gebracht zu haben, bitte die deshalb eine Entschuldigung und Erklärung hiermit öffentlich, daß ich keineswegs irgendwelche Mitglieder einer unehrenhaften Handlungswelt arbeitsam.

Gmünd, am 22. April 1911.
 Franz Suchy.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen
 mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigen billigen ein-gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monate! Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leicht Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeitsleistung! 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.

Kleiderhaus Albert Kern, Graz
 Annenstrasse 28.

Moderner Leberzieher . . . Kr. 18.—, 30.—, 40.—
 Eleganter Anzug „ 20.—, 28.—, 40.—
 Wettertragen „ 10.—, 15.—, 18.—
 und aufwärts.

Eigene Abteilung für Maßbestellungen. — Knabenkleider **stauend billig.**

Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Bahnpersonal und beschäftigten Personen der Werkstätten 5 Prozent Rabatt von den festgesetzten ersichtlichen Preisen.

Illustrierte Kataloge und Muster gratis.

Seltene Gelegenheit! Nur 1 K Gernsbart
 ähnlicher, garantiert bester Edelstein, neu, weiches Haar, samt schöner Metallhülle, nur Kr. 1.—, 1.50, 2.— und Kr. 2.80. Solange der Vorrat reicht.

Güter Gernsbart
 ähnlicher Edelstein, neu, mit edler Silberhülle, k. k. punziert, 16 Zim., nur 5 Kr. Daar u. Keif garantiert natürlich.

Rehrümpfer 2 Stück Kr. 2.50. Größe genau wie Abbildung, sehr schön geformt, samt Halsung und Ringen 15 mm Kr. 2.50, 17 mm Kr. 3.—, 20 mm Kr. 3.50 per Paar. **Nur Nachnahme.**

Sedlaczek, Juwelier
 größte Gernsbartbinderei in Kroatien bei Graz Nr. 16.

Gegen bequeme Teilzahlungen
 liefern wir **Photogr. Apparate** all. Systeme in allen Preislagen, ferner **Original-Goarz' Trieder-Binocles** f. Reise, Jagd, Militär, Sport etc. Illustrierter Katalog gratis.

Biel & Freund
 Wien 26, Mariahilferstr. 103

Billige Bettfedern u. Daunen!

1 Kilo graue gefüllene Kr. 2.—, halbweiße Kr. 2.80, weiße Kr. 4.—, prima bairische Kr. 6.—, bester Schleich, beste Sorte Kr. 8.—, Daunen, grau Kr. 6.—, weiß Kr. 10.—, Brusthamm Kr. 12.—, von 5 Kilo an franco.

= Fertige Betten =
 und dichtfüßigen, roten, blauen, gelben oder weißen Julett (Wanlung), eine Tuchent, Größe 180x116 cm, und 2 Koppkissen, diese 80x58 cm, genäht gefüllt, mit neuen grauen gereinigten füllfähigen und dauerhaften Federn Kr. 16.—, 2 Koppkissen Kr. 20.—, Daunen Kr. 24.—, Tuchent allein Kr. 12.—, 14.—, 16.—, Koppkissen Kr. 3.—, 3.50, 4.—, Tuchent, 180x140 cm, geweb. Kr. 15.—, 18.—, 20.—, Koppkissen 90x70 oder 80x80 cm Kr. 4.50, 5.—, 5.50. Unterbetten aus Gravel, 180x116 cm Kr. 13.—, 15.—, etc. etc. gegen Nachnahme, Versand gratis von 10 Kr. an franco.

Mar Berger in Deschenitz Nr. 1092 (Böhmerwald).
 Preisliste über Matratzen, Betten, Leberzüge und alle anderen Bettwaren gratis und franco. — Nichtkonvertierendes tauschbar um oder jede Geldzurück.

Frauenleiden, Blutstockung, weissen Fluss und Bleichsucht lindert und bekämpft mit gutem Erfolge „Heinemanns Original-Kräutertee“.
 Wirklich empfohlen und durch mehr als 2000 ehrenvolle Dankschreiben ausgedrückt. Dieser heilkräftige Tee hat sich auch bei allen anderen Krankheiten bewährt und wird täglich in frischer Qualität verfertigt. 3 Pakete zu Kr. 4.50, 6 Pakete Kr. 8.—, 12 Pakete Kr. 15.—. Alles sofort und franco. Ein einzelnes Paket kostet (samt Porto) Kr. 1.75.

Albert Heinemann, Hamburg 36, Postfach 3.

Im Leben nie wieder! Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!
 Durch billigen Kauf in einer großen Warenfabrik verkaufe ich meine Metalle.

„Gloria“ Silber-Zeit-Remontoir-Uhr

6 Kronen per Stück!
 Passende „Gloria“-Kette 1 Krone.
 3 Jahre Garantie. Versand per Nachnahme. Vom Uhren-Erporthaus **Max Böhnell, Wien IV, Margaretenstrasse Nr. 27/9.**

Ihre Gesundheit, erhalten Sie, Ihre Schwäche und Schmerzen verschwinden, Ihre Augen, Nerven, Muskeln, Sehnen werden kräftig. Ihr Schlaf gesund, Ihr allgemeines Wohlbefinden stellt sich wieder ein, wenn Sie den echten Feller's Fluid m. d. N. „Eisflüssig“ benötigen. Probedukend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker E. B. Feller in Stubica, Esaplatz Nr. 191 (Kroatien).

Zur Probe

NEU! 50 Stücke auf einmal zugleichen mit Apparat!



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

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

Echte Pathé-Platten werden mit einem Saphirspitz gespielt, beseitigen mühsam 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

ECHTES KORNBRÖT

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

JOS. REDER, DAMPFBÄCKEREI UND KUNSTMÜHLE GARSTEN BEI STEYR

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

MÖBEL

Aufruf an die Herren Eisenbahner!

Wien's 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 Löwendroggerie Schwärzda)

politierte Zimmererarbeiten & Str. 130, 150, 170, 200 u. 240. Küchenarbeiten von Str. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Str. 250. — Moderne Küchenarbeiten von Str. 9- und 10. — Betten, Matratzen von Str. 12- aufwärts. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Kleiner Preisverkauft für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Anwesenheit.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wien's kostenfrei.

Warnung! Um meine B. L. Kunden vor Schäden durch Verführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis misbraucht, um meine p. l. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftspostale.

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

Werter Herr!

Gelasse mit Ihnen mitzutheilen, daß die Möbel, welche am 23. v. M. hier eingetroffen sind, in gutem Zustand waren und ich auch sehr zufrieden bin damit. Auch danke ich Ihnen für Ihre solide und reelle Bedienung. Ich werde Sie meinen Bekannten bestens empfehlen.

Louis Stabler
Architekt in Easelfben.

Beste Bezugsquelle!



Billige Bettfedern

1 Kilo neue graue, gefüllene Bettfedern Str. 2- bis 14-; bessere Str. 2-40; halbweiße Str. 2-80; weiße Str. 4- bis 8-; bessere Str. 6-; Geschäftslichte, schwarzweiß Str. 8-; Daunen, grau Str. 6-; 7- und 8-; Daunen, weiß Str. 10-; Weißdaunen Str. 12-; Kaffeebaum Str. 14- von 5 Kilo an franko.

Fertige Betten

aus nichtfärbigem roten, blauen, gelbem oder weißen Ranking, eine Tuchent 180x118 cm samt zwei Kopfpolstern, diese 80x68 cm genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern Str. 16-; Halbdaunen Str. 20-; Daunen Str. 24-; Tuchent allein Str. 12-; 14- und 16-; Kopfpolster allein Str. 3-; 3-50 und 4-; Tuchent 180x140 cm groß Str. 15-; 18- und 20-; Kopfpolster 80x70 cm groß Str. 4-50; 5- und 5-50; Unterbett 180x116 cm groß Str. 13-; 15- und 18-; Kinderbetten, Bettzüge (fertig genäht oder Stoff), Leintücher, Flanelldecken, Steppdecken, Matratzen u. s. w. billigst verendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis von Str. 10- an franko.

Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald).

Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. — Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

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 gef. an, ob Sie feine oder billigere Ware zu kaufen beabsichtigen. Führe nur erstklassige Erzeugnisse.

Tuchversandhaus
Franz Schmidt
Jägerdorf Nr. 76, Ost-Schles.

Die

„Patent-Korkkappe“

ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken

Wilhelm Beck & Söhne

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

Direkt ab Fabrik ohne Anzahlung

5 K monatlich, 3 Jahre Garantie, 3 Tage z. Probe



laut Katalog-Bestellungen erhalten Sie die modernsten, besten Sprechmaschinen mit und ohne Trichter, auch Platten ohne Apparat zu selbstn. Zahlungsbedingungen. Platten- u. Schallplatten, Katalog Str. 100 gratis.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs

Leop. Kimping

Wien, VII. Kaisersstrasse 65.

Rein Cassentaben! — Verfahrungsliste der Fabrik!

Hammerbrotwerke u. Dampfmühle Skaret, Hanusch & Co.

Bureau: Wien, II. Zirkusgasse 21.

EIGENE FILIALEN:

- I. Tiefer Graben 7
- II. Taborstrasse 48, Ecke Novaragasse
- III. Erdbergstrasse 2
- IV. Grosse Neugasse 27
- VI. Damböckgasse 6
- IX. Grüne Torgasse 19A
- XIV. Schwendergasse 14
- XVI. Joh. Nep. Bergerplatz 9
- XVIII. Karl Beckgasse 1
- XIX. Pantzergasse 12
- XX. Wallensteinstrasse 50
- XXI. Angererstrasse 27.

8338/4

Hammerbrot, schwarz oder gemischt, 46 h
Erdäpfel-Milchbrot 50 h
Feinstes Weizenmehl Nr. 0 . 36 h

Herausgeber Josef Tomšič. — Verantwortlicher Redakteur Franz Vortl.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co.
Wien, V., Wienstrasse 89a.

Die Weltmeisterchaft in der Uhren-Industrie

Erstach! endlich erobert! Hochelegant!

Kavalier Gold-double Uhr

prämiertester Marke „Speciosa“ nur Str. 4-00. Dieselbe besitzt ein gut gehendes Werk, Anterwert und ist auf elektrischem Wege mit echtem 14 Kar. Golde überzogen. Garantie für präzisen Gang 4 Jahre. 1 Stück Str. 4-00, 2 Stück Str. 8-00. Jeder Uhr wird eine fein vergolbete Kette umsonst beigelegt. Rückfrage, da Umfassung erlaubt, eventuell Geld retour. Versand per Nachnahme.

E. Polzer, Krafau, Stradom Nr. 18/51.

Manufaktur-Warenhaus **Hedzet & Koritnik** Export-Abteilung

Görz, Corso Gius. Verdi und Via Scuole 5.

Frühjahrs-Gaïson 1911

Sämtliche Neuheiten in Woll-, Seiden- u. Waschstoffen sind eingelangt. Unsere Preise sind billigst angelegt. Qualitäten anerkannt die allerbesten. Musterkollektionen auf Verlangen bereitwilligst.

Parteigenossen!

Bestellst Euch jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanevas, starke Hemdenleinwand, 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.

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur die Telephonnummern **2364 — 3545** der modernst eingerichteten

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS“

Wien, V. Wienstrasse 89A

Gratis!

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

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.

Von Verzagämtern! Die schönsten Herren- und Knabenanzüge, Ueberzieher 7 Str., Ulster, Wettertrögen 8 Str., Wintermäntel, Ledermäntel, Doljen von 4 Str. aufwärts, feine Pelze, Grad, Smoking, Salonanzüge etc., feinste Herrenhemden Str. 1-70, Unterhosen Str. 1-30, Damenhemden Str. 1-40, Dösen Str. 1-60, Korsetten, Unterwäsche Str. 1-90, 1 komplette Bettwäsche Str. 4-80, mit Sämmchen Str. 6-50, Stiderei-volants Str. 8-50, Leintücher Str. 1-50, in Leinen Str. 2-20, schwere Bettzeuge Str. 7-50, Weben Str. 8-50, Grabl Str. 9-20, Angine, Schiffons, Reinleinen, feine Bett- und Tischdecken Str. 8-50, Teppiche, Epiken, Vorhänge sowie feinste Brautausstattungen. Alles in größter Auswahl raumend billig. Nur bei Goldstein, Wien, Kaiserstrasse 40. Provinzaufträge sehr reell.

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinen schätzt!

Zu Reklamepreisen:

1 Stück Irlander Webe 80 Zentimeter breit, 23 Meter lang . K 11-50
6 Leintücher ohne Naht aus sehr schöner, bester Flachsleinwand, 150x225 Zentimeter gross . . . K 16-20

Reste sehr schöner weisser Wäschewebe feinfädig, für jede Wäscheart haltbar . . per Meter 55 h
Mindestabgabe 3 bis 4 Reste, zusammen zicka 40 Meter.

1 Dutzend Leinenzwilchhandtücher 80x110 Zentimeter gross . K 8-
Doppeldamast Prachtandtücher, reinl. 60x120 gross K 12-
Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII (Böhmen).

Muster jeder Art nur gediegenster Wobwaren gratis.
44jähriges bestes Renommee verbürgt Solidität.

Um die Konkurrenz zu übertreffen, will ich einen Teil meiner Waren verschenken



Ich helfe diese vier extra starken, echten, hochmodernen, reinen Aluminium-Kochtopf m. Deckel für nur Kr. 27,- und gebe diese wunder-volle Aluminium-Kuchenform und einen Patent-Topfretzinger umsonst dazu. Keine Nachnahme, sondern 3 Monate Credit! Niemand versäume diese Gelegenheit!

Paul Alfred Goebel, Wien, VIII., Albrechtgasse 3