

# Der Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

### Sprechstunden

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

### Insertionspreis:

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

### Abonnements-Bedingungen:

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

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



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

Nr. 18

Wien, den 20. Juni 1914.

22. Jahrg.

## Die österreichische Staatsbahnschande.

### Zwei moralische Niederlagen der Staatsbahnverwaltung im Gerichtssaal.

Wenn man gegen den Staat ehrenrührige Beschuldigungen vorbringt und erweisbare Behauptungen aufstellt, die sich im gewöhnlichen Privatleben kein Mensch straflos gefallen läßt und die gemeinhin als Ehrenbeleidigung aufgefaßt werden, dann tritt sofort der Anwalt des Staates in Aktion, um seine vortreffliche Nützlichkeit zu erweisen. Die hundertmal beweisbare Wahrheit wird konfisziert, um auf solche bequeme Weise das moralische Prestige des Staates zu retten. Das ist der große unschätzbare Vorzug, den der Staat vor dem gewöhnlichen Privatmann in der Justiz voraus hat, und er ist zweifellos billig und bequem, denn er verursacht keine Kosten und man geht einem unter Umständen recht unangenehmen Wahrheitsbeweis vorsichtig aus dem Wege. Wir haben diese vortreffliche Methode, mit der man in Oesterreich den Glorienschein des Staates reinzuhalten sucht, wiederholt am eigenen Leibe erfahren, und kennen die Art, wie man die Schande aus der öffentlichen Beleuchtung zu rücken sucht, mehr als zur Genüge.

### Konfisziert!

Wir haben erst in der letzten Nummer unseres Blattes in einem Gerichtssaalbericht einen Fall erzählt, wo ein Wiener Strafrichter einen unter Anklage gestellten Wächter, der den Uebersehungsschranken offengelassen hatte, wodurch ein Fuhrwerk überfahren und der Kutscher verletzt wurde, einfach von der Anklage freisprach, weil der Wächter zur Zeit, als sich der erwähnte Vorfall ereignete, bereits 17 Stunden im Dienst gestanden ist und aus Uebermüdung vom Schlafe übermannt wurde. Daß ein Richter eine 17stündige Dienstleistung als genügend dafür erachtet, daß die Leistungsfähigkeit eines Menschen versagt und daß ein eingetretenes Ereignis, das unter anderen Umständen als strafbares Verschulden dem Betroffenen zur Last gelegt werden müßte, von dem Gesichtspunkt eines strafausschließenden Zwanges beurteilt werden müsse, ist, an sich genommen, nichts Merkwürdiges, sondern eigentlich selbstverständlich. Aber gerade deshalb ist der Fall so kennzeichnend für die skandalösen Zustände, die bei unseren Staatsbahnen eingerissen sind, daß er es verdient, aus dem beschränkten Rahmen der einfachen Gerichtssaalberichterstattung herausgehoben zu werden. Die Tatsache, daß ein Mensch, der eine 17stündige Dienstleistung hinter sich hat, einfach seiner Sinne nicht mehr mächtig ist und unter der Ermüdung zusammenbricht, und auf solche Weise zu einer Gefahr für den Verkehr wird,

### Konfisziert!

### Konfisziert!

Gäbe es in diesem Land eine wirklich aufrechte bürgerliche Presse, die ihren Beruf, Mißstände aufzudecken, ehrlich erfüllen würde, dann müßte dieser gerichtliche Freispruch zu einem lauten und einmütigen Protest gegen die Methode konfisziert werden, die jetzt bei unserer Staatsbahnverwaltung eingerissen ist. In Wahrheit beinhaltet nämlich der Ausspruch des Richters mehr als das Bekenntnis, daß dem eingeschlafenen Streckenwächter, dessen Wahrnehmungsvermögen nach einer 17stündigen Dienstleistung versagt hat, keine Schuld beizumessen ist. Es sagt für jeden Vernünftigen, daß der intellektuelle Urheber derartiger Vorkommnisse, wie es dieser Anklage zugrunde lag, die Verwaltung unserer Staatsbahnen ist, die in diesem Fall auf die Anklagebank gehören würde. Aber der Staatsanwalt wird sich hüten, in diesem Fall sein Amt auszuüben, wie es seine Pflicht wäre. Er müßte da mit mächtigen Herren anbinden, und das schadet seiner Karriere.

### Konfisziert!

die kürzlich 24 Beamte der Nordbahn bei einem Wiener Bezirksgericht überreicht hatten. In einem Büro der Nordbahn hatten die Beamten für verschiedene Arbeiten, die sie im Büro nicht machen konnten, Ueberstunden gemacht und dafür für ein bestimmtes Quantum 17 S. bekommen, so daß auf die Ueberstunde 72 S. entfielen. Im Jahre 1913 hatte der Bürovorstand selbst festgesetzt, daß das ungenügend sei und hatte den Akkordpreis auf 20 S. erhöht. Das war im Jahre 1913 ausgezahlt worden. Im Jahre 1914 wurden plötzlich sogar nur 16 S. bezahlt. Nun klagten die 24 Beamten die Nordbahndirektion, also den Staat, beim Handels- als Bezirksgericht auf Zahlung der Differenz von 24 S., also insgesamt für 24 Beamten von 684 Kr. Demgegenüber wendete der Vertreter der Nordbahndirektion, also des Staates, ein, daß der Staat überhaupt nicht verpflichtet sei, ihnen Ueberstunden zu bezahlen, da nach § 27 der Dienstordnung die Beamten verpflichtet seien, ihre Arbeit eventuell auch außerhalb der Dienststunden zu leisten. Im Jahre 1913 hätten sie keine Ueberstundenentlohnung, sondern eine freiwillige Remuneration bekommen. Der Bezirksrichter verurteilte den Staat zur Zahlung der 684 Kr. und führte aus, es sei Sache der Nordbahndirektion, ihren Standpunkt, den sie jetzt vertrete, den Beamten zur Kenntnis zu bringen, bevor sie ihnen die Arbeit gegeben habe, nachher könne sie sich darauf nicht berufen.

Man muß schon sagen, daß ein solcher Prozeß einer staatlichen Verwaltung alle Ehre macht.

### Konfisziert!

## Konfisziert!

### Der Achtundvierzigstundentag.

Der 24 Stunden, nicht mehr und nicht weniger, umfassende Tag ist eine Maßeinheit des menschlichen Lebens. Jemand wird zu zehn Tagen Arrest verurteilt, heißt nichts anderes, als er muß zehnmal 24 Stunden im Arrest sein. Und jemand hat drei Tage gearbeitet, oder auch mehr oder weniger, heißt, er ist innerhalb von dreimal 24 Stunden dreimal zur Arbeit angetreten. Wie viele Stunden er hiebei jedesmal arbeitete, ob 8, ob 12 oder 15 Stunden, hängt von den bezüglichen Bestimmungen ab, welche die Länge des Arbeitstages festsetzen. Diese Einteilung, den Tag mit 24 Stunden zu bestimmen, ist nicht etwa eine willkürliche, die ebensogut, als sie mit 24 Stunden festgesetzt wurde, mit 17, 30 oder sonstwie festgesetzt hätte werden können. Sie hängt mit dem Emporsteigen und Verschwinden der Sonne über der Erde zusammen und hat als entscheidendes Moment das Ruhebedürfnis des Menschen. Abwechselnd arbeiten und ruhen, diese Tätigkeiten in einem gewissen Verhältnis zueinander zu verrichten, ist für den Menschen notwendig. Und als Abschnitt, innerhalb dessen der Mensch die für den menschlichen Körper notwendige Tätigkeit verrichtet, gilt der Zeitraum von 24 Stunden. Nicht, weil es die Menschen so bestimmt haben oder weil es irgendein Mensch so bestimmen wollte, ist diese Einteilung da, sondern deshalb, weil der Mensch entdeckt hat, daß diese Einteilung für ihn zweckmäßig, vorteilhaft und seinen Bedürfnissen entsprechend ist!

Wieviel Stunden sollen von den 24 für die Arbeit bestimmt werden, wieviel für die Ruhe? Das ist natürlich verschieden. Aber, wenn jemand bestimmt, daß von 24 Stunden 23 für die Arbeit bestimmt werden sollen, so sieht jedermann sogleich ein, daß dieses zu viel ist, denn der menschliche Körper ist so eingerichtet, daß er innerhalb 24 Stunden eine ausgiebige Ruhe braucht, die wieder verschieden ist und erfahrungsgemäß mit 8, 10 oder mehr Stunden festgesetzt wurde. Weil das so ist, darum treten die organisierten Eisenbahner überall gegen den 24/24stündigen Dienst auf. Der Körper, der innerhalb 24 Stunden abwechselnd Arbeit leistet und Ruhe haben will, soll nicht verhalten werden, 24 Stunden ununterbrochen tätig sein zu müssen; das ist unnatürlich und den Bedürfnissen des menschlichen Lebens zuwiderlaufend. Umgekehrt soll der Körper wieder auch nicht zu wenig beschäftigt sein; daher fordern die Sozialdemokraten für jeden Menschen acht Stunden Arbeit, acht Stunden Ruhe und acht Stunden Erholung dazu. Das alles geht auf 24 Stunden aus.

Bei den Eisenbahnbediensteten hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, die 24 Stundeneinteilung in einzelnen Fällen zu durchbrechen. Der 16/16stündige Dienst, der 18/12stündige gehen über den Rahmen der 24-Stundeneinteilung hinaus. Dabei fällt sofort eines auf: Der Bedienstete, der 16 Stunden Dienst und 16 Stunden Ruhe hat, der 50 Prozent zu arbeiten und 50 Prozent Ruhe. Der Bedienstete, der 12 Stunden Dienst und 12 Stunden Ruhe hat, hat ebenfalls 50 Prozent Arbeit und 50 Prozent Ruhe. Beide, der mit dem 16/16stündigen Dienst und der mit dem 12/12stündigen, arbeiten also im gleichen Verhältnis. Jeder hat 50 Prozent Ruhe und 50 Prozent Arbeit. Und doch, wenn man einem Bediensteten, der heute den 12/12stündigen Dienst hat, sagen würde, er müsse von morgen an den 16/16stün-

digen Dienst nehmen, würde der Bedienstete dieses sofort als eine Verschlechterung empfinden. Wieso ist dieses möglich, es geschieht doch nichts, er bleibt doch im selben Verhältnis wie früher? Nicht um eine Sekunde braucht er mehr arbeiten als früher. Wohl hat er anstatt 12 Stunden nun 16 Stunden zu arbeiten, aber dafür hat er doch auch um 4 Stunden mehr Ruhe. Wieso kann er also über Verschlechterungen klagen? Und doch ist die Verschlechterung da. Es ist eben nicht egal, ob ich jemand 12 oder 16 Stunden zur Arbeit verhalte. Es gibt Arbeiter, bei denen man überhaupt nicht 16 Stunden lang arbeiten kann. Beim Pferderennen wissen die Traineurs genau, daß es nicht egal ist, ob man ein Pferd eine 3000 Meter lange Bahn oder eine 4000 Meter lange durchlaufen läßt. Wissen das unsere k. k. Eisenbahndirektionen gegenüber den Eisenbahnbediensteten auch? ... Es scheint nicht der Fall zu sein. Denn, obwohl es unbestritten ist, daß der 24stündige Tag für den menschlichen Körper die notwendige Maßeinheit ist, mit welcher alle Tätigkeiten des Menschen in Hinsicht der Zeitdauer ausgedrückt werden müssen, hat die Ausbentertechnik der k. k. Eisenbahnen jetzt doch mit Willkür und vielem Raffinement eine andere Maßeinheit zur Berechnung der Arbeitsleistung eingeführt: den 48-Stundentag! Daß diese neue „Maßeinheit“ nur erfunden wurde, um die Bediensteten mehr auszuhebeln zu können, ist für jeden, der die Verhältnisse kennt, selbstverständlich. Wie kann man aber das? Wie kann man durch das bloße Anwenden eines anderen Maßes die Bediensteten mehr ausnützen als bisher? Ja, darin liegt eben das Geheimnis der Technik. Wer der Auseinanderziehung mit dem 16/16 stündigen Arbeitstag eben gefolgt ist, hat heiläufig schon eine Ahnung, wie man das macht. Ein kleines Beispiel soll es noch drastischer zeigen:

Nehmen wir an, ein Eisenbahnbediensteter hat den 12/12 stündigen Arbeitstag. Dann hat er 50 Prozent Arbeit und 50 Prozent Ruhe. Nun würde aber jemand kommen und würde sagen: 50 Prozent Arbeit ist zuviel, der Bedienstete soll nur 25 Prozent arbeiten und 75 Prozent ruhen. Nimmt derjenige, der so spricht, als Maßstab den 24stündigen Tag, so heißt das für den Bediensteten, daß er in einem Tag 6 Stunden arbeiten und 18 Stunden ruhen soll. Nun kann aber derjenige, der durchaus eine 25prozentige Arbeits- und eine 75prozentige Ruhezeit einführen will, als Maßeinheit nicht den 24stündigen Tag, sondern das Jahr nehmen. Das hieße nun für den betreffenden Bediensteten, ein Vierteljahr lang ununterbrochen zu arbeiten und drei Vierteljahre nichts zu tun. Sofort würde in diesem Falle alles erklären: „Das ist unmöglich!“ Und so stehen wir vor der Tatsache, daß durch das Aufgeben der Maßeinheit von 24 Stunden die Arbeitszeit sogar riesig verfließt und dabei doch zur Marter für die betreffenden Bediensteten werden kann. So ähnlich verhält es sich, wenn man anstatt des 24stündigen den 48stündigen Arbeitstag als Maßeinheit nimmt. Der 48stündige Arbeitstag hat, soweit bisher bekannt, im Wesen folgende Verhältnisse gebracht: 21 Stunden Dienst, 27 Stunden Ruhe; auf 24 Stunden umgerechnet ergibt das ungefähr 10 Stunden Dienst, 14 Stunden Ruhe. Scheinbar unter Umständen also noch zu ertragen. Aber eben auch nur scheinbar. In Wirklichkeit sieht die Sache anders aus, denn der 48-Stundentag zerfällt in folgende Abschnitte: 4 1/2 Stunden Dienst, 2 Stunden Pause, 6 Stunden Dienst, 6 Stunden Ruhe, 4 Stunden Dienst, 2 Stunden Ruhe, hierauf wieder 6 1/2 Stunden Dienst. Zählt man die Stunden zusammen, so ergibt das die Zahl 31. Innerhalb dieser 31 Stunden hat der Mann einen reinen Dienst von 21 Stunden, 10 Stunden sind Ruhe. Aber diese Ruhe, wie sieht sie aus? Sie ist zerhackt, zerrissen, 2 Stunden, 6 Stunden und dann wieder 2 Stunden, so soll der Mann sich ausruhen. Das ist natürlich ausgeschlossen. Auch in den zur

Verfügung stehenden 6 Stunden kann der Mann sich nicht ausruhen, insbesondere auch deshalb nicht, weil er mitten in der Nacht der Ruhe entriessen wird und in den Dienst eilen muß. Erst nach den 31 Stunden erfolgt eine 17stündige Ruhezeit. In 17 Stunden kann der Mensch sich ausruhen. Aber der Körper, der 31 Stunden hindurch im Dienste abgehakt wurde, ist derart schlaff, daß ein Ausruhen nicht mehr genügt. Der Körper sollte geschont werden. Dazu ist aber in 17 Stunden keine Möglichkeit. Und so muß der ermattete Körper wieder in den Dienst und immer wieder in den Dienst, und der Mensch kommt eigentlich niemals zu sich. Und das nicht so sehr deshalb, weil der Dienst durchschnittlich so unerhört lang ist, sondern deshalb, weil er zusammenhängend und der Bedienstete gezwungen wird, übermäßig lange Dienststunden ohne entsprechende Ruhepausen verrichten zu müssen! Warum das so ist, warum die Direktionen willkürlich zu dem unnatürlichen 48-Stundentag greifen? Weil damit am passendsten — selbstverständlich passend nur für die Direktionen — Leute erspart werden können. Ob das der menschlichen Natur zuwiderläuft, ob der Körper der Bediensteten darunter leidet, darum hat sich der grüne Tisch, an dem das beschloffen wurde, nicht zu kümmern. Wenn sich die Sache nur „logisch“ in das Erparungssystem eingliedern läßt. Alles andere ist Gefuka.

Zum Beweis, wie unbekümmert um die Bediensteten der Dienst eingeführt wird, möge noch folgendes dienen: Die betreffenden Bediensteten haben den Dienst immer an den gleichen Tagen. Einer an den ungeraden Tagen des Monats, der andere an den geraden. Hat der Monat 31 Tage, so muß der Bedienstete, der an ungeraden Tagen den Dienst versieht, am ersten Tage des nächsten Monats sogleich wieder den Dienst übernehmen, so daß der ohnehin schon überlange Dienst noch verlängert wird. Das wird wieder aus administrativen Gründen, der Ordnung wegen verfügt. Denn daß der betreffende Bedienstete vielleicht auch noch etwas anderes sein könnte, als ein nach administrativen Gesichtspunkten zu leitendes Profitschaffungswerkzeug, das fällt den Herren natürlich nicht ein.

Es ist ausgeschlossen, daß dieser Dienst für die Dauer geleistet werden kann. Aber die Deffentlichkeit soll erfahren, mit welchen künstlichen Mitteln von Bediensteten Mehrleistungen erzielt werden. Das System, mit dem dieser Effekt erzielt werden soll, ist ein ausgeklügeltes, das sich um die Bedürfnisse des menschlichen Körpers zu allerwenigst kümmert und das zusammenbrechen muß. Es wäre nur zu wünschen, daß beim Zusammenbruch einige Splitter sich an die Leiber der Erdenkinder des Systems verirren möchten, damit diese ganz gekochten Macher dieser Einteilung an ihren eigenen Leibern auch etwas von den Segnungen dieses Dienstes zu verspüren bekommen und nicht nur die armen, ausgebeuteten, unter den Ungehörigkeiten dieses neuen Dienstes Leidenden Bediensteten.

### Der Alkohol und die Eisenbahner.

In dem letzten Artikel unseres Blattes haben wir gezeigt, wie wichtige Fragen der Volkswirtschaft von den bürgerlichen Vertretern salop behandelt werden und wie sie nach Nutzen hin so gern den Pelz waschen, ohne ihn nah zu machen. Sie sehen es gern, wenn sie ihre Veranstellungen mit Arbeitern wässern und mit Vertretern aus der Arbeiterschaft drapieren können. Im gewöhnlichen Leben rüden sie von demselben Mann ab, und hochmütig belachen sie seine Anschauungen. Bei Kongressen jedoch braucht man diesen Aufputz als Reflektant. So war es auch bei dem IV. Alkoholgegnertag in Brünn. Da man nur aus Erfahrung klug wird, so war auch diese Besichtigung nicht ohne Nutzen. Daß der Alkohol ein schwe-

res soziales Gift ist, das leider sehr oft Irrenhäuser und Kerker füllt, den Menschen zum Tier, den Friedfertigen zum Mörder, den Gefühlvollen zum Grobian, den Gelehrten zum Narren, den Wohlhabenden zum Bettler macht, und die Nation physisch und psychisch herabbringt, wird heute von jedem kundigen und verständigen Menschen anerkannt und gilt als Binsenwahrheit. Leider ist diese Ansicht noch nicht tief in die Volksmassen gedrungen. Die Moral und Sitte sowie unser Genußleben haben in den Zeitläufen menschlicher und gesellschaftlicher Entwicklung eine unnatürliche und unmoralische Form angenommen, die unserem Gesellschaftssystem entspricht. Der Alkohol gehört ebenso mit zum Bestenstand der bürgerlichen Gesellschaft, wie die Prostitution, der Militarismus und Imperialismus und die Ausbeutung. Es mutet daher komisch an, wenn Vertreter aus den oberen Schichten des Bürgertums, die sich in diesem Staate sehr wohl fühlen und ihn nach jeder Richtung hin so wie er ist zu erhalten trachten, einen Pfeiler des morschen Gebäudes umhauen wollen, obwohl sie wissen, daß das ganze Gebäude dann zusammenstürzt. Aus diesen und vielen anderen Gründen wollen Politiker und Volkswirte, selbst Sozialdemokraten, für die Verbreitung der Abstinenz nichts tun. Sie sagen sich: Das Leben eines armen Menschen ist so freudlos, so monoton, so elend, daß man ihm das wenige, was ihm Freude und Genuß bietet, nicht antasten darf. Denn Freude ist Leben, gibt Kraft, spendet Gesundheit und hebt den ganzen Menschen. Insofern die Genußbildung der breiten Masse nicht nach einer anderen Richtung hin entwickelt ist, dürfen wirkliche und vermeintliche Lebensfreuden, ohne Schaden anzurichten, keine weiteren Einschränkungen erfahren, weil dadurch wichtige Lebenswerte mitvernichtet werden. Der Alkohol, in kleinen Mengen genossen, wirkt wie Genosse Dr. Söllischer, einer der besten Kenner auf diesem Gebiete, sagt, sicher nicht schädlich. Andererseits stellen einwandfreie Versuche fest, daß der Alkohol für jedes Individuum anders wirkt. Für degenerierte Menschen und für Nachkommen von Trinkern wirkt selbst die kleinste Dosis schädlich, während robuste und gesunde Naturen davon verschont bleiben. Für uns Eisenbahner dürfen die vorgenannten Argumente nicht vorbildlich und maßgebend sein. Wir dienen der Allgemeinheit und haben dieser gegenüber auch Verpflichtungen. Täglich werden Tausende von Menschen unserer Obhut anvertraut. Erzeugnisse und Produkte, die hohe Werte darstellen, sollen wir unterseht ihrer Bestimmung zuführen. Das in uns gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen und andererseits die übernommenen und eingegangenen Verpflichtungen kluglos auszuführen, ist an und für sich eine schwere Aufgabe und kann nur bei vollkommener Enthaltensamkeit von geistigen Getränken bewerkstelligt werden. Wer gern trinkt und zum Trunke hinneigt, darf als gewissenhafter Mann Verpflichtungen nicht eingehen, die er nicht zu halten in der Lage ist. Wer über das Leben anderer zu wachen hat, muß ein stark ausgeprägtes Pflichtgefühl besitzen, sich dieser großen Verantwortung stets bewußt sein und alles vermeiden, was dieses Verantwortungsgefühl ungünstig beeinflussen könnte. Von seiner Person muß eine gewisse Sicherheit in seinen Handlungen ausstrahlen, die beruhigend auf seine anvertrauten Menschen wirkt. Ein betrunkenen Eisenbahnbediensteten löst nicht bloß bei den Mitreisenden ein Gefühl des Efels und der Unverantwortlichkeit aus, sondern kann auch seiner persönlichen Sicherheit und der seiner Mitmenschen verhängnisvoll werden.

Bedienstete öffentlicher Verkehrsanstalten sollen sich ihrer Pflicht in allen Tagen des Lebens bewußt sein und alles unterlassen, was Argwohn bei dem Publikum hervorruft. Der Eisenbahndienst ist ein gefährlicher und löst bei vielen Menschen noch Angstvorstellungen aus. Ein falscher Handgriff, ein überhörtcs Signal zc. kann über viele Menschen schmerzliches Unglück bringen. Wird ein solches Unglück durch Trunkenheit herbeigeführt, so ist

### Feuilleton.

#### Eine Bauernpredigt

gehalten zu Spreuwarting am Kirchweihstag Anno 1889, mitgeteilt von Peter Jerusalem.

Euer Lieb und Anbacht! — Stehet und bezeichnet euch . . . und vernehmet die Worte unseres heutigen Evangeliums.

In derselben Zeit also ist unser lieber Herr einmal eingekehrt bei einem Mann, namens Zachäus, und hat bei ihm gut gegessen und getrunken, wie es halt der Brauch war. — Duam — Duam! — Hangt's jeh heut schon wieder mit bene Dummheiten an! — Wer net aufmirt und stad ist, den soll der Mesmer a bißl bei die Ohrwaschl umanndagn!

Geliebte Zuhörer! Wir haben also grad heut, am gottsheiligen Kirchweihstag, ein gut's Muster und Beispiel an unserm Herrn, wie man sich beim Essen und Trinken soll anstellen und betragen.

Bevor wir aber ein weiteres über dieses Kapitel reden, wollen wir uns noch durch eine Pris stärken und uns gehörig ausschneuzen, daß wir das Wort Gottes leichter aufschmecken können, und wollen den Weistand des heiligen Geistes anrufen durch ein andächtigen Vaterunser und Ave Maria.

Geliebte Zuhörer! Das heutige Evangelium zeigt uns also, daß man schon vor schier zweitausend Jahren in Hoamgarten und auf W'such gangen ist, und daß auch der Kirchweihheimgarten schon ein uralter — ja — ein heiliger Brauch ist.

Zawohl; heilig. — Da gib't's fein nitg zum Wachen, ös Moßbaum da hinten! — Ihr Quadratsladeln! — Ihr Mistgabelhengsten! — Eure Hoamgarten sind freilich net heilig! — Die gehen ja so net weiter als wie zu der Mandl in Heuboden ober zu der Greil in d' Wrechstuden — zu der Mirl ans Kammerfenster — ober ins Wirtshaus!

O meine Geliebten! Mähigkeit heißt es, ist eine Bier! — Ihr aber haltet es mit der Gefrähigkeit! — Ihr seid mähig mit dem Maßkrug! — Weil euch der Halbekrug zu nieder ist — Ihr besoffenen Wildfauen!

Wehe! Dreimal wehe über euch, ihr Bierbräuer und Schankwirte! Mit demselben Maß, mit dem ihr ausmestet, wird euch dereinst eingemessen werden! — So viel Maß — so viel Heulen, wird's heißen — so viel Hopfen — so viel Zägne-Fürzchen!

Simmer! — 's Nicht sparen! — Die Kerzen brauchen doch net unter der Predigt auch noch z'brennen!

Also, meine Geliebten, unser Herr ist in Hoamgarten gegangen.

Was würdet ihr wohl sagen, wenn seht, heut' oder morgen unser Herr so von ungefähr wieder einmal ein G'lusten verspüren tät, auf Spreuwarting und zu euch auf die Kirchweih zu kommen?

„Ei!“ sagt der Donatl, „da tät der Bauer wohl hupfen und seine Ochsen puzen und die Ross' striegeln, — tät den Saustall mißten und ein Fadel schlachten für den hohen Gast!“

„Ei!“ sagt die Dacherzgen, „da tät die Bäuerin, das alt Ruder, das Inadad, ihre Mehltruchen aufspirren, — den Schmalzhasen austragen und die Darschüssel leer machen, daß die Rirtakapsel gwiß gerecht und gut wurden für unsern Herrn!“

„Da“, meint die Bisl, „tät sie wohl ihre pomadiferten Schöpf aufsteden und etliche silberne Haarpeil drauf, — tät den seibern Vollenkittel und das Nieder aus dem Kommodelasten zagn, — ein Röserl, an Spenger und ein Nagel am Gut stecken und danach den ganzen Katekismus misamt der Christenlehr auswendig lernen, damit daß unser lieber Herr gwiß sagen könnt: sie ist die schönst und die bravst von der ganzen Gemeind!“

„Da“, meint die Wahn, „kunnst den Hiasl, den anhabischen und weiberrarrischen Tropfen, sehen, wie er auf einmal 's Wirtshaus samt der Kegelbahn und samt der Stellnerin vergessen hat und ganz heilig und budmausaf auf der Hausbank sitzt und Späh'n schneibt — der Drudalada!“

Zawohl. Und mit alle Glocken tät man läuten, und alle möglichen Meserenz tät man ihm darbringen, — denkt ein jeder, der heut' in der Predigt ist!

Aber — Pfeifendekel! Weit gefesht! — Da steh ich heroben auf der Kanzel und sag's euch frei, wie es ihr unmanierliches und unrespektierliches G'sindel übereinander machen tätet, wann sich unser Herrgott einmal zu euch möcht aufn Rirta laden!

Da tät der Bauer — der Rammel — die Pragen in

Hofensack schieben, tät sagen: „Krugiment Sakrafiz! — Was will denn der bei uns!“ und ließ sich brav gern haben!

Da tät die Bäuerin — die gwampert Sau — alle Niegel fürschieben, alle Wöcher zuspirren, tät sich am Strohsack hinladen und tät sagen: „Wir brauchen koan Herrgott am Rirtal! Ham eh schon Urbat gnuat!“

Da nahm der Hiasl sein Geißlstecken, tät damit uns Haus rumschnalzen und tät sagen: „I brauch koan Herrgott! — I muß jeh zum Kegelsteben und danach zum Kammerfenster!“

Die Bisl tät sich auf den Heuboden bertriechen und tät knaungen und murren: „Was will denn der Herrgott? — Is eh schon heilig gnug bei uns! — Sollt lieber ein Hochzeiter zu mir kommen!“

Ja, kuderis und lachis nur, ihr roßigen Bauernluder, ihr hupfenden Geißen da vorn! — Heut sagt mans euch einmal wieder, die Wahrheit, gelt! — Ober ist es vielleicht nicht wahr, daß jede von euch Hopfenstangen, kaunt sie aus der Werktagsschul ist, schon an die Mannsbilder denkt und an die Lumperei?

O meine Geliebten! — Da möcht es wohl schlecht ausschauen, wenn der himmlisch Herr einmal zu euch auf Kirchweih käm; der möcht wohl schöne Dinge sehen bei euch!

Da hodt der Bauer — frißt zwanzg Leberknödel und zwanzg Rirtamudel, drei Pfund Rinderns und fünf Pfund Schweinerns, frißt, daß ihm der Nuzen steht und daß er am End in Saustall raus muß und seine Sau damit futtern. Versteht mich schon wie! —

O meine Geliebten! — Da stünd die Bäuerin und tät pantschen und manschen, tät Schuschmeer und Hundesett zum Wachen nehmen. Saffran statt die Or und berredte Floign statt die Weimbierl, und tät also jedem ein schöns Marschierjuppel kochen und ein gutes Ewigleitsfutter statt einem gerechten Rirtaschmaus!

Und da hodt sie alle um den Tisch und fressen und saufen — und meinen: z'totgessen und z'totgessen ist besser als wie z'togearbeit!

O! Nicht doch, nicht doch, meine Geliebten! — Was wären das für Zustand — was wär das für eine Benehmität! — Seid mähig in Speis und Trant, meine Lieben, seid ehrbar und genügsam in euern Freuden, damit der himmlisch Herr wohl einmal kommen kann zu euch auf die Kirchweih und zum Heimgarten. Amen.

„Simplizissimus“.

die ganze öffentliche Meinung gegen diese Berufsgruppe aufgebracht und setzt sie in ihrem gesellschaftlichen Ansehen tief herab. Die Berufsgruppe kommt dann öffentlich in Verruf. Diese ungünstige öffentliche Meinung kann in- und außerhalb des Parlaments lähmend und hemmend für den sozialen Aufstieg wirken, dessen Widerstände schon normalerweise schwer zu brechen sind. Der Alkohol wirkt bei solchen Anlässen direkt sozialgefährlich für eine ganze Volksschicht. Aber auch dann, wenn Menschenleben bei Unfällen nicht in Gefahr kommen, so ist der angerichtete Materialschaden und der Schaden in anderen transportierten Gütern manchmal ein ungeheuer großer. Dieser Schaden muß aus den Mitteln des Betriebes, die der Bedienstete mit ins Verdienen bringen muß und wenn dieselben nicht ausreichen, aus öffentlichen Steuergeldern ersetzt werden. Die Gesamtheit muß also den Schaden gutmachen, den ihr Beauftragter angerichtet hat. Aber der Urheber geht dabei nicht leer aus. Abgesehen davon, daß er entlassen, pensioniert oder mit einer Geld- oder Disziplinarstrafe bedacht werden kann, so zahlt er diesen von ihm angerichteten Schaden in zweifacher Richtung mit. Erstens als Steuerzahler direkt und indirekt, zweitens als Angestellter, dessen Unternehmen keine Mittel besitzt, seine Lebenshaltung besser zu gestalten. Dem Eisenbahnbediensteten muß daher zum Bewußtsein gebracht werden, daß er schon aus eigenem Interesse, mit großer Sorgfalt seinen Dienst zu verrichten hat. Es kommen also bei Ausübung des Dienstes persönliche und allgemeine Interessen zur Geltung. Wenn die Allgemeinheit sieht, daß das Allgemeinwohl und allgemeine Interesse von einem oder einer ganzen Gruppe von Angestellten vernachlässigt oder geschädigt wird, so schreitet sie hemmend oder regulierend in der Form von Gesetzen ein. Da erwiesenermaßen eine Reihe von Unglücksfällen durch die Wirkungen des Alkohols verursacht worden sind, so ist die Deseffektivität auf dieses Uebel aufmerksam gemacht worden und sinnt auf Abhilfe. Durch das letzte große Eisenbahnunglück bei Mühlheim, wo 14 Menschen getötet und mehr als 50 verletzt worden sind, welches durch das Verschulden des Lokomotivführers, der unter den Nachwirkungen genossener alkoholischer Getränke litt, verursacht wurde, hat die öffentliche Meinung nicht mehr aufgehört zu verlangen, daß geeignete Maßnahmen gegen solche Ausschreitungen gemacht werden. In Oesterreich hat der ständige Arbeitsbeirat des Handelsministeriums eine eigene Kommission zum Studium dieser Frage eingesetzt, in welcher der Abgeordnete Rudolf Müller am 24. Juni 1912 über das Ergebnis berichtete.

Die Vorschläge an die Regierung (welche erklärte, daß sie in Sachen der Alkoholfrage nichts mehr unternehmen werde), waren damals zweierlei Art:

1. Maßnahmen im Gesetzgebungswege, und
2. Maßnahmen im Wege der Verwaltung.

Dieses Ergebnisses bemächtigten sich die verschiedenen Abstinenzorganisationen in Oesterreich, und es wurde auch Gegenstand der Verhandlungen des IV. Alkoholgegnertages in Brünn. Die Vorschläge, die die Herren Referenten in Brünn machten, waren — einige überflüssige Nebenfragen abgerechnet — im Wesen dieselben. Herr D. Wefes, Chefarztstellvertreter der Oesterreichischen Nordwestbahn, der einen Weltruf auf diesem Gebiete besitzt, brachte in seinem Referat als Gegenmaßnahmen drei Vorschläge verwaltungstechnischer Natur vor, von denen er einen Erfolg verspricht. Die Vorschläge sind durchweg sozialer Natur und lauten:

1. Zur wirksamen Alkoholfestsetzung von Seiten der Eisenbahnverwaltungen ist in erster Linie die Aufklärung des Personals über den Alkohol notwendig (Unterstützung des diesen Zweck verfolgenden Eisenbahn-Alkoholgegnerverbandes).
2. Außer den Verwaltungen (Betrieb) sollen auch alle Wohnfahrtsinstitute der Bahnen an dem Kampf aktiv teilnehmen. (Die Betriebskrankenassen sollen alkoholische Getränke als „Stärkungsmittel“ nicht honorieren, die Lebensmittelmagazine nicht führen.)
3. Wohnungsfürsorge und Fürsorge für das Personal während der Dienstzeit; Sorge für Erhahungstränke. (Wohnhäuser, Ledigenheime, Eisenbahner- und Kaffeeküchen, Sodawasserapparate, Reform der Bahnwirtschaften.)

Daß die beste und wirksamste Propaganda die Berufsorganisation nur zu machen imstande ist, verschweigt der Herr Referent. Wer seinen Standpunkt gegenüber der Organisation kennt, wird dieses Uebersehen begreiflich finden.

Professor Englisch verlangt unter anderem, daß die Eisenbahner auch außer Dienst sich als das fühlen, was sie im Dienst sind, und daß sie dem Publikum durch ihre Uniform oder ein Abzeichen kenntlich gemacht werden sollen. Auch solche Vorschläge zu weit in die persönliche Freiheit eingreifen, hat ihnen der Abgeordnete Müller an Ort und Stelle gesagt. Auch der Eisenbahner muß in seiner freien Zeit, als freier Mann gelten und darf nicht als Gekennzeichneter herumlaufen. Herr Dr. Neumann verspricht sich wieder viel von Prämien für Enthaltene. Auch dieser Vorschlag ist unannehmbar. Prämien für Lebensänderungen aussetzen, für die er nichts kann, ist zumindest ein fündlicher Einfall. Auch verlangt derselbe Referent, daß Bediensteten nicht bloß im Dienst, sondern zumindest sechs Stunden vorher kein Alkohol verabreicht werden darf. Wer soll das kontrollieren? Autolenker sollen am flachen Land ihre Warterräume und Uebernachtstationen abgefordert vom Gasthausbetrieb erhalten. Dieser Sorte von Gästen soll das Gastrecht genommen werden. Personen aus dem Transportgewerbe soll der Aufenthalt in Schanklokalitäten verweigert, der Ausschank geistiger Getränke verboten werden. In seiner Begründung meinte Dr. Neumann, daß durch die Einfuhr in Schanklokalitäten, die Zuhörer sich einer Tierquälerei schuldig machen. Die armen Pferde sind den Unbilden des Wetters ausgesetzt, während der Lenker sich beim Stampeln gütig tut. Wie weltfremd solche Leute oft daherreden und bei Kongressen ohne Abstimmung und ohne Diskussion ihre Meinung als eine allgemein gefasste darstellen, das tut sicher der Sache nur Abbruch. Die Enthaltensamkeit greift ohnehin tief in die Bedürfnisse und Lebensgewohnheiten jedes einzelnen hinein, die wir als Privatsache bezeichnen; sie wirkt jedoch direkt abstoßend, wenn solche untergeordnete, verlebende und schikanöse Maßnahmen auf Kongressen vor-

geschlagen werden. Ein wirklich inhaltlich schönes Referat hat unser Parteigenosse Schober auf dem Alkoholgegnertag gehalten, das sich im Wesen von dem übrigen oft belanglosen und bereits bekannten Zeug erhob. Aber auch er adert viel zu leicht und hebt die sozialen Ursachen und Wirkungen viel zu wenig hervor. Wohl schildert er die Gefahren des Dienstes ausdrucksvoll und hebt die Schäden des Alkohols drastisch hervor, aber auch er ist sich noch nicht bewußt, daß der Alkoholismus eine soziale Krankheit ist und verschwindet wenn andere, bessere Verhältnisse und Einrichtungen geschaffen werden. Auch vergißt Genosse Schober, wie alle anderen Referenten, die Gewerkschaften, die eigentlichen Erzieher der Massen, zur Mitwirkung aufzufordern. Er schlägt zehn Postulate, die durchweg Verwaltungsagenden sind, zur Abhilfe und Einschränkung vor. Wir werden gelegentlich dieses Referat sowie seine Vorschläge hier nachtragen.

Es besteht heute bei allen Gewerkschaften das Bestreben und findet die werktätige Teilnahme ihrer Mitglieder, bei jeder passenden Gelegenheit über die Schädlichkeit des Alkohols aufzuklären, weil nur Nüchternheit, Ausdauer und Besonnenheit, gepaart mit Klugheit, geeignet ist, uns zum Ziel zu führen. Das beste Beispiel ist das Vorbild. Jeder, der berufen wird, an die Spitze zu treten, soll ein Vorbild für seinen Kameraden sein. Das wird bessere Früchte tragen als bezatorische Maßnahmen. Die Enthaltensamkeit gehört nicht in das Reich der Utopie, sondern der „Suff“. In der Schule muß angefangen, in der Kaserne und im Leben muß die Abstinenz weiter gelehrt werden. Es ist für das Leben völlig gleichgültig, ob die Kinder wissen, ob Rain eine rauhe und Jakob eine glatte Haut, ob die Menschen härene Gewänder tragen und sich von Früchten nähren. Nicht gleichgültig, aber absolut notwendig ist es, zu wissen, wie die Haut eines Menschen beschaffen sein soll, wie wir uns kleiden, wohnen und nähren sollen. Wir sollen wissen, was uns nützt oder schadet, ob der Alkohol uns aufwärts oder abwärts bringt. Nur die Aufklärung, die allgemeine Bildung und die besseren Lebensbedingungen, vereint mit einer anderen Genussentwicklung, wird die Menschheit von dem Dämon Alkohol befreien.

Unsere gesamte Mitgliedschaft soll über diese Gefahren wachen und dafür sorgen, damit sie beseitigt werden. Der Alkoholismus ist nicht mehr eine Frage der Gelehrten, sondern eine Volksfrage. R. M.

### Die Ausbeutermaffia an der Arbeit.

Die Einladungen der Schweizer Bundesregierung zur bevorstehenden Internationalen Arbeiterschuttkonferenz, die noch heuer im Herbst stattfinden soll, sind ergangen. Die Konferenz soll die voriges Jahr als Anregungen beschlossenen Vorschläge über Einschränkung der täglichen Arbeitszeit der Frauen und der jugendlichen Arbeiter als auch das Verbot der Nachtarbeit für Jugendliche diplomatisch genehmigen und ihnen zu internationaler Gültigkeit verhelfen. Und schon beginnt auch wieder das große Kesseltreiben, das wir auch schon voriges Jahr sehen konnten.

Beim letzten Gewerkschaftskongress (Oktober 1913) hat Genosse Ganusch einige interessante Details über diese Konferenz zur Kenntnis der Deseffektivität gebracht. Er führte an, wie sich nun auch die österreichische Regierung der großen Lügenausrede bemächtigt hat, daß sozialpolitische Fortschritte nur mehr international gemacht werden können und dürfen, und wie man dann alles, Erlaubtes und Unstatthafes, gemacht hat, um die internationale Regelung sozialpolitischer Fragen, wenn nicht unmöglich zu machen, so doch zu verschlechtern. Die Agitationsreise der Herren Mataja, Gasteiger und Würth war ja nicht ohne, und ist auch heute wieder von symptomatischer Bedeutung, da die zweite, entscheidende Konferenz bevorsteht. In Bern selbst hat dann die österreichische Regierung mit allen Mitteln dahin gearbeitet, daß der Arbeiterschutz für die Jugendlichen nicht auf 18 Jahre ausgedehnt, sondern auf 16 Jahre beschränkt werde. Eine Widerlegung dieser doch so ungeheuerlichen Anschuldigung oder auch nur eine Abwehr wurde damals von keinem der genannten Herren und auch von der Regierung nicht beliebt. Konnte man das Schweigen als Eingeständnis betrachten, haben wir jetzt eine direkte Bestätigung der Richtigkeit der Ganusch'schen Mitteilungen erlebt. Am 4. Juni begann in Köln die Delegiertenversammlung des Zentralverbandes deutscher Industrieller. Der Generalsekretär, Regierungsrat Dr. Schweighoffer, erstattete den Geschäftsbericht, und darin tabelte er die deutschen Regierungsvertreter bei der letzten Internationalen Arbeiterschuttkonferenz, weil sie sich erheblich nachgiebiger gezeigt haben als die Vertreter Oesterreichs und Belgiens. Das Lob aus Scharfmachermund ist unzweifelhaft eine volle Bestätigung dessen, was Ganusch behauptet hat. Wir ersehen daraus also mit voller Klarheit und Schärfe, daß sich das österreichische Scharfmachertum die hohe Bürokratie gut erzoget hat. Inwiefern hier das Rodmittel der späteren Versorgung als Präsidenten oder Sekretäre der Scharfmachergenerationen, als Verwaltungsräte u. s. w. mitgeholfen hat, wollen wir nicht untersuchen, weil wir uns mit der Konstatierung der vollständigen Uebereinstimmung der hohen Bürokratie, der die Sozialpolitik in Oesterreich ausgeliefert ist, mit dem Scharfmachertum begnügen können. Denn auch das wird schon erzieherisch auf die Arbeiterschaft einwirken; der Klassencharakter des Staates tritt da zu klar in Erscheinung.

Unsere Scharfmacher brauchen sich also auch diesmal nicht sonderlich anzustrengen, um die österreichischen Vertreter auf der nächsten Konferenz dafür zu gewinnen, daß sie die beiden wichtigen Fragen der Sozialpolitik nicht vernünftigt und gerecht lösen lassen. Jedenfalls muß gesagt werden, daß von einer öffentlichen Arbeit der Scharfmacher in dieser Richtung nichts zu merken ist. Anders ist es in Ungarn und in Deutschland. Der Bund der ungarländischen Fabrikindustriellen hat sich in den letzten Tagen mit der Berner Konferenz beschäftigt, weil sich an ihr auch die ungarische Regierung vertreten lassen wird. Man beschloß, an den Handelsminister eine dringliche Eingabe zu richten, in der vor der Zustimmung zu

den geplanten Reformen gewarnt wird, denn dann wäre es um die ungarische Industrie geschehen. Mit Recht bemerkte zu dieser Mitteilung das Blatt unserer ungarischen Genossen: „Arme ungarländische Industrie! Ohne schändliche Ausbeutung der jugendlichen, also nicht entwickelten, daher willigeren und billigeren Arbeitskräfte wie auch ohne volle Ausnutzung des Weibes als Arbeiterin, kann sie nach den Herren vom Bund die Konkurrenz mit dem Ausland nicht aufnehmen.“ Soll der ungarische Handelsminister vor aller Welt diese traurige Sache als Wahrheit bestätigen und den Wunsch der Ausbeuter erfüllen? Darf er das in einem Moment, da die Auswanderungskommission in Slava festgestellt hat, daß aus Ungarn eine große Menge erwachsener Arbeiter flieht, weil sie in der ungemein großen Differenz zwischen den heimischen und amerikanischen Arbeitslöhnen und Arbeitsgelegenheiten eine mächtige Verführung zur Auswanderung erblicken? Lichtige, erwachsene Arbeiter finden in Ungarn keine Beschäftigung und wandern aus, zum großen Leidwesen des Militarismus und Patriotismus, und die Ausbeuter wollen ihr „Recht“, auch die Jugend auszubeuten, ungeschmälert wissen. Es ist wahrlich ein starkes Stück, das dem ungarischen Handelsminister zugemutet wird, aber „Illusionen dürfen wir uns natürlich keine machen“, auch in Ungarn kommandieren die Scharfmacher.

Noch ungenierter treten die deutschen Scharfmacher auf. Nachdem Knapp zuvor der Ruf laut wurde: „Mit mehr Dampf voran!“ gegen die Sozialpolitik, trat in Köln Herr Dr. Schweighoffer auf den Plan und erklärte: „Was die Sozialpolitik betrifft, so erwachen aus den Bestrebungen der Internationalen Vereinigung für gewerblichen Arbeiterschutz der deutschen Industrie schwere Schädigungen, die der Industrie den Wettbewerb mit dem Ausland immer mehr erschweren. Die Industrie muß verlangen, in solchen Fragen gehört und auch über die Vorgänge auf den internationalen Konferenzen von der Regierung informiert zu werden. Besonders gilt das jetzt, nachdem der Reichstag beschloffen hat, die Regierung zu ersuchen, für das Verbot der Nachtarbeit für Jugendliche unter 18 Jahren auf allen noch im laufenden Jahr stattfindenden Konferenzen einzutreten.“ Das ist eine klare Sprache. Man will die internationalen Konferenzen, die ohnehin so wenig Bedeutung haben, ganz beseitigen. Zu dem Zweck will man ihre Tätigkeit unterbinden, und das könnte schwerlich besser erreicht werden, als wenn die Scharfmacher „in solchen Fragen gehört“ werden müßten. Was Herr Schweighoffer sagte und was die ungarischen Fabrikindustriellen beschloffen haben, was die österreichischen Ausbeuter schon voriges Jahr machten, beweist mit aller Klarheit, daß gegen die internationalen Konferenzen ein ebenfalls internationales Ausbeuterkomplotz geschaffen wurde. Die Ausbeutermaffia ist an der Arbeit.

Zahrelang haben sie der Arbeiterklasse einreden wollen, es sei nicht möglich, daß in einem Land sozialpolitisch weitergearbeitet werden könnte, wenn die anderen Länder nicht mittun. Das wäre dann eben der Ruin der Industrie in dem betreffenden Land. Die Arbeiterschaft war ja nicht naiv genug, sich von derartigen Behauptungen blenden zu lassen. Durch die fleißige Tätigkeit in den Gewerkschaften und in den Parlamenten hat sie das Gegenteil der falschen Behauptungen der Ausbeuter bewiesen. Nicht die Angst vor der Konkurrenz des Auslandes, sondern einzig und allein die Angst um den Profit diktierte den Ausbeutern die angeführte Begründung ihrer Ablehnung der sozialpolitischen Forderungen der Arbeiterschaft. Die Herren glauben, damit eine dauernde Ausrede erreicht zu haben. Ungern trennten sie sich von der früheren, so oft gebrauchten Ausrede, daß im Ausland sozialpolitisch bei weitem nicht so viel geschehe. Diese Ausrede wurde ihnen in dem Augenblick genommen, als sich die Arbeiterorganisationen ihre internationalen Beziehungen regelten. Nun aber müssen sie sich auch von der zweiten großen Lüge trennen, denn immer größer wird für sie die Gefahr, daß die internationale Regelung sozialpolitischer Fragen zur Tat wird. Und das wollten sie doch nicht; ihnen genügte vollständig, wenn sie die Arbeiterschaft verträufelt haben. Die Herren werden sich wohl rechtzeitig eine neue Formel finden müssen.

Vielleicht greift Herr Dr. Schweighoffer und nach ihm seine so gelehrigen Schüler und Anhänger in allen Ländern zu der Theorie, die sein Vorgänger aufgestellt hat, als er im grimmigen Aerger schon im Jahre 1908 gegen die Vereinigung für den gewerblichen Arbeiterschutz und ihren deutschen Zweig loszog. Danach müßten die Arbeiter dahin wirken, damit möglichst viel Unternehmergewinn geschaffen werde, denn aus ihm gehe Kapitalbildung hervor, wodurch dann die bestehenden und die neu geschaffenen Betriebe immer leistungsfähiger würden und für die Interessen der Gesamtheit immer ertragreicher. „Das ist eben die zur Hebung der unteren Klassen führende Entwicklung“, erklärte damals der unterrichtete Bued. Sonst läßt er nichts zu, denn alle Sozialpolitik ist Gewaltmittel, und vor solchen schrecklichen Ausbeuter bekanntlich zurück. Und doch: Es nützte den Herren nichts. Dank der energischen Tätigkeit der Arbeiterorganisationen und ihrer Aufklärungsarbeit sind wir schon so weit, daß die Arbeiter sich nicht mehr irreführen lassen. Und auch das neueste Komplotz wird sie nur neuerlich aufmuntern, ihren Organisationen, diesen schöpferischsten Faktoren der Sozialpolitik, noch mehr Fleiß zu widmen. Sind heute schon die internationalen Arbeiterorganisationen ein fester Sort gegen die Ausbeuterinteressen, also auch der Sozialpolitik, so sollen sie in der Zukunft durch Größe und Schlagfertigkeit noch mehr werden, damit der Ausbeutermaffia die Stirne geboten werden kann. Gegen das Komplotz der Scharfmacher wird die Arbeiterschaft ihre internationale Solidarität und Organisation stellen.

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

### Fatalismus.

Nach dem Glauben der alten Völker waltet über den Menschen das blinde Fatum, das heißt das unerbittliche Schicksal, dem niemand entrinnen kann. Die Menschen auf einer niedrigen Entwicklungsstufe standen den Naturgewalten verständnislos und widerstandslos gegenüber und waren ihnen auf Gnade und Ungnade ausgeliefert. Sie konnten die Vorgänge in der Natur nur dadurch erklären, daß sie sie als das Spiel menschlicher Empfindungen, Leidenschaften und Willensäußerungen, auffaßten. Wenn ein Gewitter aufzieht und sich entladet, wenn eine unsichtbare Hand Blitze schleudert und einen Menschen zu Boden schmettert, wenn eine donnernde Stimme hinter den Wolken grollt, so liegt dem einfachen Verstand nichts näher, als daß da eine erzürnte Persönlichkeit ihr Wesen treibt und ihre Feinde straft. So entstand denn der Donnergott, der gleich einem wütend gewordenen Menschen seine Rache fühlt und nur dadurch beruhigt werden kann, daß man ihn durch Gebete und Opfer versöhnt. Wenn der Kriegsgott die Lande durchtobt, wenn eine Seuche die Menschen zu Tausenden dahinrafft, so erschien vor dem geistigen Auge der geängsteten Menschen der Tod als Würger und Senfmann, der wie eine hungrige Bestie die Sterblichen anfällt, und der Alte und Junge, Männer und Weiber mährt wie das Gras auf dem Felde. Und keiner der armen Erdgeborenen war vor ihm sicher, niemand konnte seinem Schicksal entgehen. Darum entwickelte sich bei den Menschen der Vergangenheit der Fatalismus, die willenlose Ergebung in das über uns thronende Schicksal.

Aber nicht nur die natürlichen Erscheinungen blieben den früheren Menschen ein unerklärliches Rätsel, sondern auch die Vorgänge des wirtschaftlichen und sozialen Lebens stießen auf ein mangelndes Verständnis. Daß die Arbeit manches Mal einen hohen Ertrag bringt und dann wieder wenig ertragreich ist, daß die Menschen infolgedessen zuweilen ihre Bedürfnisse reichlich decken können und bisweilen bittere Not leiden müssen, wußte man sich nicht zu erklären. Deshalb glaubte der Wilde an einen Fetsch, der ihm eine gute Jagdbeute oder einen reichen Fischfang bescherte und ihn hin und wieder mit empfindlichem Mangel strafte, und der Ackerbauer fühlte sich abhängig von der Gottheit, die ihm eine gute Ernte schenkte, wenn sie ihm freundlich gesinnt war, und die seine Hoffnungsfaaten vernichtete, wenn sie ihm zürnte. Und was die soziale Gliederung einer Gruppe anbetraf, so trogte auch diese einer richtigen Erklärung. Warum die einen Menschen ohne eigene Arbeit ein herrliches Leben führten und obendrein noch geachtet und geachtet wurden, und warum andere Menschen trotz schwerer, unermüdlicher Arbeit im tiefsten Elend steckten und obendrein noch verachtet und entachtet waren, das wußte man nicht anders zu erklären, als daß man es auf die Anordnung und den Willen einer Gottheit zurückführte. Was aber eine Gottheit den Menschen als unabwendbares Geschick auferlegt hat, dagegen darf sich niemand auflehnen, das muß eben ertragen werden als eine Fügung des Himmels oder als eine göttliche Ordnung.

Allmählich dämmerte es am geistigen Horizont der Menschheit und es erwachte das Verständnis für natürliche, wirtschaftliche und soziale Dinge. Die Menschen raubten der Natur ihren Schleier Stückweise und drängten sich in ihre Geheimnisse ein, sie entgötterten den Himmel und führten alle scheinbar übernatürlichen Vorgänge auf natürliche Ursachen und Kräfte zurück. Auch in den wirtschaftlichen und sozialen Zuständen erblickten sie nicht mehr das Wirken eines blind waltenden Fatums oder eines allweisen Herrgotts, sondern sie erkannten sie als menschliche Einrichtungen, die hervorgegangen sind aus den Interessen und Willensrichtungen der verschiedenen Menschengruppen und die folglich nicht unabänderlich sind, sondern umgemodelt und umgestaltet werden können. Und aus dieser fortwährend steigenden Erkenntnis heraus erwuchs und erwächst das Streben, die Natur zu meistern und zu beherrschen, die wirtschaftlichen Verhältnisse zu verbessern und die sozialen Zustände in vernünftiger Weise weiter zu entwickeln. In die Stelle des hoffnungslosen Fatalismus ist also in der modernen Menschheit die bewußte, planmäßige Beeinflussung der Natur und der Gesellschaft getreten.

Trotzdem eigentlich der Glaube an ein blind waltendes Fatum in der Gegenwart keinen Platz mehr hat, finden wir doch auch heute noch Spuren eines hoffnungslosen Fatalismus. Besonders in den Zeiten einer Wirtschaftskrise, wenn die Not weite Kreise ergreift, macht er sich unliebsam bemerkbar. Daß die Oberschichten der gegenwärtig wieder stärker einsetzenden Krise verständnislos gegenüberstehen, ist eine traurige Tatsache. Sie bemühen sich weder den Ursachen dieser heimlichen Erscheinung nachzuspüren, noch auch treffen sie Vorsorge, ihre Wirkungen zu beseitigen. Sie halten sie einfach für einen unabwendbaren Rückschlag gegenüber der vorausgegangenen guten wirtschaftlichen Lage, die notwendige Rehrseite der Medaille, darum legen sie die Hände tatlos in den Schoß und blicken herzlos dem Massenelend zu, in der Erwartung, daß ganz von selbst einmal wieder eine Besserung eintreten werde. Auch in den Mittelschichten vermischen wir eine genügende Einsicht in das Wesen des modernen Kapitalismus, aus dem die Krisen entspringen, und darum bemerken wir auch nichts von einem Bemühen, diesem Uebel abzuhelfen. Die Leute mit festem Einkommen empfinden ein Gefühl der Befriedigung darüber, daß sie im trocknen sitzen und geborgen sind, die kleinen Geschäftsleute jammern und schimpfen und hoffen auf bessere Zeiten. Aber keiner dieser Mittelstandskleute wird sich seiner Kollektivschuld bewußt und seiner persönlichen Verpflichtung, den notleidenden Proletariern beizuspringen. Wie ein unerbittliches, unabwendbares Fatum erscheint ihnen das Elend der großen Masse, und die moralischen Begleitererscheinungen nehmen sie mit hoffnungslosem Pessimismus in den Kauf.

Selbst in den proletarischen Unterschichten steckt leider noch viel zu viel Fatalismus. Es gibt noch Millionen von Proletariern und Proletarierinnen, die angesichts des wachsenden Elends untätig beiseite stehen, anstatt sich mit ihren organisierten Klassenangehörigen zusammenzuschließen und um ein besseres Dasein zu

kämpfen. Sie heugen sich feige unter ihr Schicksal, das sie nicht zu bändigen verstehen, und sie entschuldigen ihre Feigheit mit der dummen Redensart: „Es ist immer so gewesen und es wird auch immer so bleiben!“ Sie sind so arm an Hoffnung und Willenskraft, und darum werfen sie ihren Wahn über die Welt hinaus und hoffen auf eine Hilfe von oben und auf eine Belohnung im besseren Jenseits. Aus ihrer Ohnmacht heraus erwuchs ihnen der Glaube an einen Erlöser, der sie freimachen sollte von Elend und Knechtschaft. Diese wunderlüchtigen Hinterweltler haben nicht die geringste Ahnung davon, wie sehr sie ihren Klassenangehörigen den Kampf erschweren. Das organisierte Proletariat hat den Fatalismus abgestreift und den Kampf mit dem Schicksal aufgenommen. Wie der Goethesche Prometheus will es Natur und Umwelt meistern und sich zum Herrn seiner Geschichte machen. Darum sucht es auch die Ursache der heutigen Krise zu ergründen und es späht nach Mitteln und Wegen, um ihre Wirkungen abzuschwächen oder ganz zu beseitigen. Während alle anderen Menschen sich ducken und warten, bis das Unheil vorüber ist, gehen allein die organisierten Arbeiter der Wirtschaftskrise energisch zu Leibe.

### Das Pensionsinstitut der österreichischen Lokal- und Kleinbahnen.

Man schreibt uns: Im Anschluß an den Artikel „Eine Vergewaltigung“, welcher im „Eisenbahner“ vom 10. d. M. die Rechtspraxis im genannten Institut geißelte, ist es am Platz, auch über die Verwaltungspraxis und die hieraus erwachsenden Vor- oder Nachteile für die Mitglieder einige Worte zu verlieren.

Wenn wir im erstgenannten Artikel gelesen haben, daß die Mitglieder der unteren Kategorien, also vom Beamten abwärts, von der Mitwirkung an der Verwaltung ferngehalten werden, so können hierfür nur zwei Gründe in Betracht kommen, und zwar, daß entweder erstens dieselben infolge minimaler Beitragsleistung gegenüber den Unternehmern auch entsprechend denselben einen minimalen Anspruch auf die Verwaltung haben oder daß zweitens das Institut so tüchtig und rationell verwaltet wird, daß die unteren Bediensteten die Ueberzeugung gewinnen, daß die Verwaltung nur zu ihrem Vorteil ist und infolgedessen durch einstimmige Wahl des Vorstandes, wie er gegenwärtig besteht, demselben das Vertrauen votiert. Diese Fragen sollen nun untersucht werden.

Wenn wir die Jahresberichte zur Hand nehmen und diesbezüglich eine Stichprobe machen, finden wir folgendes Beispiel:

Salzlammgut-Lokalbahn. (Mitglied des Verbandes seit 1898).			
Beiträge der Mitglieder		Zuschüsse der Bahnverwaltung	
im Jahre 1912	Kr. 15.386-85	im Jahre 1912	Kr. 11.049-69
„ „ 1913	„ 12.490-11	„ „ 1913	„ 12.271-80
Zusammen Kr. 27.876-96		Zusammen Kr. 23.320-49	

Demnach haben die Mitglieder dieser Bahn in den zwei Jahren um Kr. 4455-47 mehr geleistet als die Verwaltung.

Nun untersuchen wir, was in den zwei Jahren die Mitglieder und die Bahnverwaltung zusammen gezahlt haben und was vom Institut an Pensionen, Witwen- und Waisengeldern gezahlt wurde.

Gesamteinzahlungen		Auszahlungen an Pensionen zc.	
1912	Kr. 26.946-24	1912	Kr. 5226-59
1913	„ 25.074-38	1913	„ 4580-85
Summe . Kr. 52.020-62		Summe . Kr. 9806-44	

Die Leistungen des Instituts betragen demnach in beiden Berichtsjahren 4-8 Prozent der Einzahlungen.

Nun untersuchen wir die Leistungen der Mitglieder dieser Bahnverwaltung seit Bestand des Pensionsinstituts (1898) und die Auszahlungen des Instituts. Dies ist notwendig, um zu ersehen, daß bei rationaler Verwaltung das Institut sehr leistungsfähig sein kann, ohne (wie schon einmal geplant war) die Beiträge zu erhöhen.

Einzahlungen seit Bestand		Auszahlungen des Instituts seit Bestand	
a) Beiträge der Mitglieder	Kr. 141.717-84		
b) Zuschüsse der Verwaltung	„ 123.966-48	Kr. 25.897-38	Kr. 25.897-38
Zusammen Kr. 265.683-32			

Die Auszahlungen an diese Bahnverwaltung, das heißt deren Pensionisten zc., betragen 1-5 Prozent gegenüber den Einnahmen.

Die Beiträge der gesamten versicherten Mitglieder aller beteiligten Bahnen, betragen seit Bestand des Instituts:

a) Beiträge	Kr. 2.200.901-55
b) Nachzahlungen	„ 1.151.859-07
Zusammen . . Kr. 3.352.760-62	

Zuschüsse der Bahnverwaltungen seit Bestand des Instituts Kr. 1.904.179-06.

Es haben also sämtliche Mitglieder seit Bestand des Instituts um die Kleinigkeit von Kr. 1.448.581-56 mehr geleistet als die Unternehmungen, ergo dessen haben sie das heiligste Recht zur Teilnahme an der Verwaltung, und erscheint deshalb der erste Grund zur Fernhaltung als nicht zutreffend. Nun untersuchen wir den zweiten Grund auf seine Stichhaltigkeit. Hier ergibt sich als Frage: Was leistet das Institut, was geschieht mit dem übrigen Geld, und wie verzinst es sich?

Die Gesamtauszahlungen seit Bestand betragen Kr. 774.022-70 oder 6-79 Prozent der Einzahlungen. Dann kommen die Verwaltungskosten und diverse andere Ausgaben, welche in jedem Institut vorkommen, und das übrigbleibende Geld wird bis auf einen gewissen Betrag welcher als Barbestand verbleibt, nutzbringend angelegt. Nur wird das Geld nicht etwa auf Hypothekendarlehen sicher angelegt, sondern hier tritt die kapitalistische Manipulation in Erscheinung, das heißt, es wird das Geld in Wertpapieren angelegt. Diese Wertpapiere haben nun die Eigenschaft, daß sie der kapitalistischen Erbe und Flut, das heißt, Schwankungen im Kurs unterworfen sind, was zur Folge hat, daß im Institut im Jahre 1912 der

Kursverlust Kr. 592.756-90, im Jahre 1913 aber Kronen 875.623-70 betrug.

Solange das Institut nicht gezwungen ist, die Papiere zu verkaufen, ist das ja kein effektiver Verlust, aber es gibt immerhin zu denken, wenn man als ständige Rubrik im Jahresausweis findet: Kursverlust, und wenn sich die Ziffer dieser Rubrik von Jahr zu Jahr vergrößert, statt, daß man endlich einmal lesen würde: Kursgewinn. Wenn schon mit Papier gearbeitet werden muß, warum denn nicht so, daß auch ein Gewinn herauskommt? Da könnte es ja vorkommen, daß man das Geld auch zur Befestigung des albanischen Thrones anlegt, und wenn die Geschichte schief geht, können dann die Mitglieder ihre Pensionsjahre zum seligen Andenken an das Institut im albanischen Herrscherpalais als Versorgungsanstalt verbringen.

Sei dem wie immer, aber von einer rationalen Verwaltung kann da keine Rede sein, weshalb auch der zweite Grund nicht zutrifft. Sache der beteiligten Mitglieder ist es nun, dafür zu sorgen, daß sie zu ihrem Recht kommen, und dies ist nur dadurch möglich, daß sie durch eifriges Lernen und Denken ihre Lage erkennen, daß sie ferner trachten, sich fest zusammenzuschließen zu einem gemeinsamen Ganzen, in steter Fühlung mitzusammen stehen, durch Beitritt zu ihrer Organisation, dem Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein.

### Der Rechenschaftsbericht der Südbahn-Krankenkasse über das 25. Geschäftsjahr.

Das abgelaufene Jahr 1913 war das fünfzigjährige seit der Errichtung der Krankenkasse. Wir wollen daher, bevor wir die Ergebnisse dieses Jahres besprechen, zunächst einen Rückblick auf die Vergangenheit richten und eine kurze Darstellung der Entwicklung der Krankenkasse geben.

Mit 1. August 1889 trat das Gesetz betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter in Kraft; drei Monate später wurde das Unfallversicherungsgesetz in Wirksamkeit gesetzt. Mit diesen beiden Gesetzen hat Österreich den ersten Schritt in das Gebiet der sozialen Zwangsversicherung getan. Es war ein großer Schritt nach vorne, wenn auch für's erste aus dem großen Problem der Sozialversicherung nur die Kranken- und Unfallversicherung herausgegriffen, und auch diese beiden Versicherungszweige nur für einen Teil der arbeitenden Bevölkerung geschaffen wurden. Es machten sich aber bald Bestrebungen geltend, welche auf eine Reform der bestehenden Arbeiterversicherung hingingen. Sie zeitigten das Gesetz betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung vom Jahre 1894, und führten zur Veranstaltung von Enqueten über weitere Reformen der beiden Versicherungszweige. Zu solchen Reformen kam es aber nicht, da sich immer mehr die Erkenntnis durchgerungen hatte, daß das Problem der Sozialversicherung als Ganzes zu erfassen sei, und ein stückweiser Ausbau derselben immer nur ein Stückwerk bleiben würde.

Das Jahr 1904 war für die Lösung dieser Fragen von größter Bedeutung, indem am 9. Dezember 1904 das „Programm für die Reform und den Ausbau der Arbeiterversicherung“, das auch einen vollständig paragrafisierten Gesetzesentwurf enthielt, im österreichischen Abgeordnetenhaus eingebracht wurde. Damit war die Frage der Einführung der Invaliden und Altersversicherung zur öffentlichen Diskussion gestellt. Es zeigte sich bald, daß sie nicht mehr von der Tagesordnung der Legislative abgesetzt werden kann.

Das Problem der Sozialversicherung hat dann später eine Erweiterung erfahren. Im Zuge der öffentlichen Diskussion über das Programm trat nämlich die Frage der Zwangsversicherung der selbständig Erwerbstätigen immer mehr in den Vordergrund, weshalb das Programm, das die Grundlage für eine Arbeiterversicherung schaffen wollte, in ein allgemeines „Gesetz betreffend die Sozialversicherung“ umgearbeitet werden mußte. Der Entwurf dieses Gesetzes wurde zum erstenmal in der XVIII. Session des Reichsrates der verfassungsmäßigen Behandlung unterbreitet und steht gegenwärtig in etwas veränderter Form in Behandlung des Sozialversicherungsausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses. Wann die Vorlage Gesetz werden wird, läßt sich heute noch nicht absehen.

Es ist nicht Sache dieses Berichtes, die einzelnen Punkte dieser Vorlage zu besprechen. Die vorstehenden Ausführungen sollen nur dazu dienen, zu zeigen, daß die österreichische Gesetzgebung über die im Jahre 1889 ins Leben getretenen Sozialversicherungsgesetze nicht wesentlich hinausgekommen ist, und es daher den Trägern der Kranken- und Unfallversicherung selbst überlassen bleiben mußte, wenigstens für den Ausbau dieser beiden Versicherungszweige zu sorgen, und ihre Einrichtungen, soweit es in dem knappen Rahmen des Gesetzes zulässig ist, den Bedürfnissen der Gegenwart anzupassen.

Mit dem Tage des Beginns der Wirksamkeit des Krankenversicherungsgesetzes, das ist mit 1. August 1889, wurde auch unsere Krankenkasse gemäß § 42 des Gesetzes als Betriebskrankenkasse errichtet. Im Sinne der Bestimmungen des § 48 des Krankenversicherungsgesetzes sind alle im Betriebe des österreichischen Reiches der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft beschäftigten Personen, die nicht bereits einer Vereinstrentenkasse angehören, verpflichtet, der Südbahnkrankenkasse beizutreten. Demnach gehören ihr sämtliche Beamten, Unterbeamten, Diener und Arbeiter des österreichischen Reiches der Südbahn als Mitglieder an, sofern sie nicht von der reorganisierten gesetzlichen Unfallversicherung Gebrauch gemacht haben, und sofern sie nicht von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde auf Grund des § 4 des Krankenversicherungsgesetzes von der Versicherungspflicht befreit worden sind.

Im Laufe der Jahre, und insbesondere als Folge der Einführung zahlreicher, das gesetzliche Mindestmaß übersteigender Leistungen, machte sich unter dem Personal der im Südbahnbetrieb stehenden fremden Lokalbahnen das Bestreben geltend, in der Südbahnkrankenkasse aufgenommen zu werden. Diesen Wünschen wurde vom Ausschuss nach Einnahme der Rechnung getrauen, wodurch der Wirkungsbereich der Krankenkasse allmählich derart erweitert wurde, daß er sich zu Ende des Jahres 1913 auch auf die nicht mit Südbahnpersonal betriebenen Lokalbahnen Brunnau—Gamb in Lauffer, Bozen, Virglwarte, Bozen—Kallern, Paltern—Mendel, Grobelno, Rohitsch, Raibach—

Oberlaibach, Leibnitz, Pöfning—Brunn und Mynitz—St. Erhard sowie auf die gesellschaftlichen Lebensmittelmagazine und die ausschließlich für Südbahnzwecke errichtete Delgasanstalt der Firma Julius Pintsch in Jansbrunn erstreckte.

Mit der Errichtung dieser Krankenkasse wurde für die Bediensteten der Südbahn keine Neuerung geschaffen. Die Gesellschaft hatte nämlich schon Jahrzehnte vorher für ihr gesamtes Personal (das heißt auch für das ungarische Netz) eine Krankenunterstützungskasse gegründet, deren Einrichtungen im wesentlichen denen ähnlich waren, die am 1. August 1880 im Kraft des Gesetzes ins Leben getreten sind.

Diese Krankenunterstützungskasse gewährte den Mitgliedern freie ärztliche Behandlung, den freien Bezug der notwendigen Medikamente und sonstigen therapeutischen Hilfe, Spitalaufenthalt (einschließlich Transportkosten), Wäberbenützung, Krankengeld und Bargeldunterstützung, weiters den Hinterbliebenen von Mitgliedern Begräbniskostenbeiträge.

Dieser kurze Rückblick auf die Verhältnisse vor dem 1. August 1890 ist notwendig, weil sonst die Vorgänge in der ersten Zeit der Wirksamkeit der neuen Krankenkasse nicht verständlich wären.

Das erste Statut der Krankenkasse war dem von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen, nach den Weisungen des k. k. Handelsministeriums und des k. k. Ministerium des Innern verfaßten Musterstatut nachgebildet.

Die Leistungen der Krankenkasse waren fast zur Gänze auf das gesetzliche Mindestmaß beschränkt. Die einzige Ausnahme bestand darin, daß die Versicherung auf Grund des tatsächlich bezogenen Lohnes erfolgte, und der übliche Tagelohn gewöhnlicher, der Versicherungspflicht unterliegender Arbeiter nur dann die Versicherungsbasis zu bilden hatte, wenn er höher war als der tatsächliche Lohn des betreffenden Mitgliedes. Es war gewiß nur im Interesse der Krankenkasse und der Versicherten gelegen, wenn man erst Erfahrungen sammeln und die Wirkung der gesetzlichen Krankenversicherung in finanzieller Hinsicht kennen lernen wollte, bevor man an die Erweiterung der Kassenleistungen schritt. In den Kreisen der Mitglieder aber löste das neue Statut großen Unwillen aus, da viele von ihnen auf Grund der früher bestehenden Krankenunterstützungskasse, die für das österreichische Netz mit 31. Juli 1889 zu fungieren aufgehört hatte, viel weitergehende Ansprüche im Erkrankungsfall zu stellen berechtigt gewesen wären. Schon in den ersten Monaten des Bestandes der Krankenkasse liefen beim Ausschuß Petitionen ein, in denen um eine Erweiterung der Kassenleistungen gebeten wurde. Der Ausschuß sprach sich damals einhellig gegen eine sofortige Veränderung des Krankenkassenstatuts im Sinne der Petitionen aus, sah jedoch den Beschluß, die erhaltenden Anträge, sobald sich die Wirkungen des Statuts einigermaßen überblicken lassen würden, neuerlich in Erwägung zu ziehen.

Da aber trotz dieser Zusage die Agitation in den Kreisen der Mitglieder nicht nachließ, vielfach an Festigkeit sogar zunahm, beschloß die Südbahngesellschaft, den auf das österreichische Netz entfallenden Vermögensanteil der bestehenden Krankenunterstützungskasse zu verwenden, was beabsichtigt wurde, jene Kassenmitglieder, welche vor dem 1. August 1889 der Krankenunterstützungskasse angehört hatten, für den Entgang, der sich aus den geringeren Leistungen der neuen Krankenkasse ergeben würde, schadlos zu halten. Das Statut für diese Unterstützungskasse war bereits ausgearbeitet und vom Krankenausschusse gutgeheißen worden, als am 28. März 1890 die Arbeiter der Werkstätte und des Heizhauses in Marburg die Arbeit einstellten, um auf diese Weise die Erfüllung ihrer Wünsche zu erzwingen. Die Hauptforderungen waren laut der in Gegenwart des damaligen Maschinenleiters der Südbahn, zweierlei Mitglieder des Kassenausschusses und des Bezirkshauptmannes von Marburg aufgestellten Punktionen: 1. Ausdehnung des Krankengeldbezugsrechtes je nach der Dauer der Mitgliedschaft auf 40 Wochen, beziehungsweise auf ein Jahr. 2. Zahlung des vollen Krankengeldes während der Spitalverpflegung. 3. Erhöhung des Begräbniskostenbeitrages auf den Minimalbetrag von 60 Kr. 4. Anrechnung der früheren Mitgliedschaftsdauer, wenn ein nach Ablauf des Krankengeldbezugsrechtes entlassener Arbeiter binnen Jahresfrist wieder in den gesellschaftlichen Dienst aufgenommen wird.

Dem Druck der Verhältnisse nachgebend, hat der Ausschuß in seinen Sitzungen vom 2. und 10. April 1890 beschlossen, die Forderungen der Arbeiter zur Gänze zu erfüllen und das Statut der Krankenkasse entsprechend zu ändern. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der weitere Beschluß gefaßt, die Ausgabe von Begräbniskostenzertifikaten, wie sie bei der alten Krankenunterstützungskasse vorgeesehen waren, einzuführen, das heißt jenen Mitgliedern, welche nach mindestens 15jähriger ununterbrochener Mitgliedschaft bei der Krankenkasse pensioniert oder wegen Arbeitsunfähigkeit aus dem gesellschaftlichen Dienst ausgeschieden werden, ein Zertifikat auszustellen, welches den Anspruch der Hinterbliebenen dieser Mitglieder auf einen Begräbniskostenbeitrag in der Höhe von 60 Kr. bescheinigt. Schließlich wurde beschlossen, an die Gesellschaft das Ersuchen zu richten, mit Rücksicht auf die geänderten Verhältnisse von der Gründung der Unterstützungskasse abzusehen und den auf das österreichische Netz entfallenden Vermögensanteil der bestehenden Krankenunterstützungskasse der neuen Krankenkasse zu überweisen, damit diese für die ihr aus den beschlossenen Statutenänderungen erwachsenden Mehrauslagen eine Bedeckung finde. Die Gesellschaft gab diesem Ansuchen Folge, worauf die Aufsichtsbehörde die Aenderung des Kassenstatuts genehmigte.

Als Beginn der Wirksamkeit dieser Aenderungen wurde der 1. Mai 1890 festgesetzt, an welchem Tage auch die Ueberweisung des Vermögensanteiles der alten Krankenunterstützungskasse per Kr. 927.169/54 erfolgte. Nach zirka einjährigem Bestand der Krankenkasse ging der Ausschuß daran, die innere Organisation des Instituts auf Grund der bisher gewonnenen Erfahrungen auszugestalten, und beriet unter anderem über die Frage, in welcher Weise eine wirksame Krankenkontrolle, die bisher nur in den Händen der Bahnärzte lag, geschaffen werden könnte. Der Ausschuß löste diese Frage zunächst in der Weise, daß er die bei den größeren Dienststellen der Gesellschaft seit längerem bestehenden Vertrauensmännerauschüsse zur fallweisen Ausübung der Krankenkontrolle heranzuziehen beschloß, und für deren Tätigkeit auf diesem Gebiet eine eigene Instruktion erließ. Später ging von seiten der Arbeiterschaft und ihrer Vertrauensmänner selbst die Anregung aus, berufsmäßige Krankenkontrolloren anzustellen. Diese Anregung fand die Billigung des Ausschusses, und Mitte 1891 trat der erste bezahlte Krankenkontrollor in Marburg in Tätigkeit. Diese Einrichtung schien sich anfangs zu

bewähren, so daß der Ausschuß auch für Graz und Triest je einen Krankenkontrollor bestellte und die Anstellung weiterer Kontrolloren in Aussicht nahm. Wir wollen gleich hier bemerken, daß es dazu nicht kam, ja daß im Jahre 1896 infolge grober Anstände, die sich bei der Ausübung der Krankenkontrolle durch die bezahlten Organe ergeben hatten, diese Einrichtung abgeschafft und seither nicht wieder ins Leben gerufen wurde.

Die mit Spannung erwarteten Rechnungsabschlüsse für die Jahre 1889, 1890 und 1891 wiesen trotz der bedeutenden Erweiterung der Kassenleistungen ein derart günstiges Ergebnis auf, daß der Ausschuß in seiner Sitzung vom 10. Mai 1892 die Einführung einer weiteren Mehrleistung durch Erhöhung des Begräbniskostenbeitrages auf das Zwache des der Krankengeldberechnung zugrunde gelegten Lohnes beschloß. Vorher wurde das Regulativ für den bahnrätlichen Dienst im Einvernehmen mit dem Chef des gesellschaftlichen Sanitätsdienstes den neuen Verhältnissen entsprechend abgeändert.

(Fortsetzung folgt.)

## Von der Personalkommission der Südbahn.

Sektion Diener.

(Schluß.)

Herr Inspektor Jachob erklärt, daß, wenn Beschwerden wegen zu wenig Schwellen der Baubirektion bekannt werden, diesem Ansuchen stattgegeben werden wird, ebenso erklärt er, das Schwellenschneiden den Bahnerhaltungs-Sektionsvorständen neuerlich einschränken zu wollen.

35. Punkt: Abschaffung der Nebenarbeiten. Die Entscheidung der Verwaltung geht dahin, daß den einzelnen Posten ohnehin nicht viel Nebenarbeiten zufallen.

Inspektor Jachob meint bezüglich der Streckenbegeher, daß sie nur kleine, unausschießbare Arbeiten zu machen haben, für größere Arbeiten sei die Rotenpartie. Wenn Folgen so lauer sind, daß sie eine Gefahr für den Zugverkehr bilden, so müsse sie der Streckenbegeher unbedingt beseitigen, andernfalls aber hat er es dem Bahnmeister zu melden, beziehungsweise hat dieser es durch die sogenannten fliegenden Notten machen zu lassen.

Inspektor Jachob gibt seine Zustimmung, daß dies protokolliert werden kann.

36. Punkt: Jenen Blocksignaldienern, welche mit einem Gehalt von unter 700 Kr. angestellt wurden, soll die nächste Vorrückung um ein Jahr gekürzt werden.

37. Punkt: Den Bahnrichtern soll nach einer Nacht-tour ein halber Tag freigegeben werden.

Die Entscheidung der Verwaltung geht dahin, daß den Bahnrichtern in solchen Fällen nach Möglichkeit ein halber Tag freigegeben sei, eine pragmatische Normierung sich jedoch mit dem Dienst nicht vereinbaren läßt.

38. Punkt: Vereisung der Blocksignaldiener, Weichensteller, Block-, Zugmelde-, Scharfen- und Streckenbegeherposten mit einer einheitlichen Instruktion für den gesamten Wächterdienst.

Die ablehnende Entscheidung der Verwaltung stützt sich auf das Vorbild der k. k. Staatsbahnen.

39. Punkt: Alle Stations-, Streckenblock- und Zugmeldeposten sind als Signalposten zu benennen und durch die rangältesten Bediensteten, welche die Prüfung aus den in Betracht kommenden Instruktionen mit Erfolg abgelegt haben, zu besetzen. Nach einem Jahr tadelloser Dienstleistung auf einem solchen Posten soll die Ernennung zum Blocksignaldiener, beziehungsweise zum Blocksignalaufseher erfolgen. Bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. sollen diese zu Unterbeamten ernannt werden.

Die Entscheidung der Verwaltung lautet ablehnend.

40. Punkt: Den Personalkommissionsmitgliedern soll nach jeder tagenden Personalkommissionssitzung ein entsprechender Urlaub zur Berichterstattung gewährt werden. Desgleichen auch in anderen Fällen, wo es dringend notwendig erscheint, daß sich die Personalkommissionsmitglieder selbst informieren oder intervenieren müssen.

Die Verwaltung erklärt, daß den Personalkommissionsmitgliedern je zwei Tage jährlich zu diesen Zwecken gewidmet werden.

41. Punkt: Die Urlaube der Frauen sollen in demselben Ausmaß gewährt werden, wie wenn ein Bahnwärter auf dem Posten wäre.

Die Entscheidung der Verwaltung lautet ablehnend. Personalkommissionsmitglied Pfeiffer führt an, daß mit Zirkular A/117/1913 bereits eine Urlaubsermehrung für Frauen angekündigt wurde, auch Herr Direktor Fall in der vorjährigen Personalkommissionssitzung eine diesbezügliche Verbesserung zugesagt, welche bis sechs Tage betragen sollte, jedoch ist bis heute noch nichts bekanntgegeben worden.

Die Vertreter der Verwaltung fagen sofortige Regelung zu.

42. Punkt: Die Prüfung des Hör- und Sehvermögens soll mit praktischen Signalmitteln auf der offenen Strecke oder in den Bahnhöfen erfolgen unter Zuziehung einer Kommission, bestehend aus Bahnarzt, dem Lokalvorstand sowie der jeweilig die Kategorie vertretenden Personalkommissionsmitglieder.

Die Verwaltung erklärt, daß die gegenwärtigen Prüfungsbestimmungen vom Eisenbahnministerium herausgegeben wurden und der Verwaltung kein Einfluß hierin aufsteht.

43. Punkt: Wahl von Vertrauensmännern nach Streckenbezugsgruppen. Diese sollen berechtigt sein, Wünsche und Beschwerden lokaler Natur bei den unmittelbaren Dienstvorständen (Bahnmeister, Bahnerhaltungs-Sektionsvorständen) vorzubringen. Hierdurch würde ein großer Teil Interventionen, welche sonst durch die Personalkommissionsmitglieder bei der Baubirektion vorzunehmen sind, entfallen. Beziehung derselben bei lokaler Neuregelungen von Diensturnissen. Bei Einführung dieses Systems sind die Personalkommissionsmitglieder zur Beratung beizuziehen.

Die Entscheidung der Verwaltung lautet ablehnend.

44. Punkt: Gewährung von Lebensmittelfreischienen an alle in Pension oder Provision stehenden Bediensteten sowie eine zweite Fahrt für jene Bediensteten, wo solche heute nur eine Fahrt im Monat gewährt ist, sowie mit Gültigkeit für Bedienstete auch an Sonn- und Feiertagen. Gewährung der Lebensmittelfreischiene in der Strecke Dölsach—Oberdrauburg mit Gültigkeit bis Wogen und Magerfurt, und in der Strecke Laibach—Bregovje mit Gültigkeit bis Triest und Agram.

Die Entscheidung der Verwaltung für die Pensionisten und Provisionisten ist eine ablehnende.

Auf die Bemerkung des Personalkommissionsmitgliedes Pfeiffer, warum die Südbahn die Freischiene für Pensionisten nicht bewilligt, obwohl es bei der Staatsbahn besteht und nach dem bekannten Zirkular auch bei uns eingeführt werden sollte, meint die Verwaltung: Dazu habe sie keine Verpflichtung, weil dies keine Gehaltsfrage sei.

45. Punkt: Regiestrachtblriefe sollen auch zur Beförderung von Möbeln benützt werden dürfen. Zum vorjährigen gleichen Beit ist noch keine Entscheidung erfolgt.

Auf eine Bemerkung des Personalkommissionsmitgliedes Herzog, warum für Beamte Ausnahmen gelten, bemerkt Herr Oberinspektor Pöllerker, daß Möbeln einer Braut nicht nur eines Beamten, sondern auch eines anderen Bediensteten frei befördert werden.

46. Punkt: Geldstrafen sind auf das minimalste zu beschränken, Höchstausmaß 1 Kr. Sämtliche Strafen sind nach Ablauf eines Jahres zu löschen, wenn inzwischen nicht neuerlich eine Bestrafung aus der gleichen Ursache erfolgte, und dürfen den weiteren Fortgang des Bediensteten nicht beeinträchtigen.

Die Entscheidung der Verwaltung geht dahin, daß Ordnungsstrafen nach Ablauf eines Jahres getilgt werden sollen, eine diesbezügliche Anordnung ist bereits im Zuge. Jedoch Disziplinarstrafen nicht.

47. Punkt: Einführung der Schule wie beim Verkehr, jedoch durch eigene Wächterinstruktoren, welche aus dem Stand der Wächter der Bahnerhaltung hervorgegangen sind. Das vorjährige gleiche Beit ist abgelehnt.

48. Punkt: Abschaffung der Hüttenreinigung. Diese Arbeit soll von eigenen Frauen besorgt werden. Die Entscheidung der Verwaltung lautet im allgemeinen ablehnend.

Personalkommissionsmitglied Wagner verweist auf den Unterkunftsraum des Verschiebepersonals der Sübseite in Mähleinsdorf betreffs der Reinigung, worauf der Direktionskontrollor Abhilfe verspricht.

Auch über mehrere Beschwerden seitens der Personalkommissionsmitglieder Herzog und Pfeiffer dürfte Abhilfe kommen.

49. Punkt: Abschaffung der Ziegelfußböden in den Wächterhäusern, welche durch Holzfußböden zu ersetzen sind. Ebenso sind die noch teilweise bestehenden Ziehbrunnen in solche mit Pumpwerk umzuwandeln.

Die Entscheidung der Verwaltung lautet, daß alljährlich ziemlich eine hohe Summe für diese Zwecke verwendet und noch immer darin fortgefahren wird.

50. Punkt: Die Personalkommissionsmitglieder und Erfahrmänner, sofern letztere an die Stelle der ersteren treten, sind mit Dienstkarten zu betheiligen.

Auf Grund des vorjährigen gleichen Beites erklärt die Verwaltung sich dazu entschlossen zu haben, daß die für die Personalkommissionsmitglieder notwendigen Freifarten rascher ausgearbeitet werden.

51. Punkt: Das pensionierte und provisionierte Personal soll Mitglied der Betriebskrankenkasse bleiben, unter erst festzusetzenden Beitragsleistungen und Genußanteilen.

Die ablehnende Entscheidung der Verwaltung sagt, daß dies das Krankenversicherungsgesetz nicht zulasse.

52. Punkt: Die Personalkommissionsmitglieder sollen bei jeder geplanten Sitzung um einen Tag früher einberufen werden, damit sie unter sich eine Vorbesprechung abhalten können, wozu ihnen auch eventuelle Vorlagen der Verwaltung vorgelegt werden sollen und ihnen ein eigenes Beratungszimmer zur Verfügung gestellt werden soll.

53. Punkt: Zulassung der Experten.

Wurde noch vor Eingang in die Tagesordnung behandelt und günstig erledigt.

54. Punkt: Eventuelles.

Personalkommissionsmitglied Herzog unterstützt den Antrag der Gruppe der Kanzleidiener in der Zentrale und insbesondere in der Einnahmefronte in Bezug der Reinigungs-frauen.

Weiters führte derselbe Beschwerde darüber, daß ein Wächler in der Bahnerhaltungssektion Gilt, in ein direkt verfaultes Wächterhaus mit seiner Familie hineingesteckt wurde, wo durch neun Jahre kroatische Arbeiter drin wohnten und alles, Fußböden, Türen, Fensterstöcke und Mauern verfault und verfaul waren, derselbe aber noch dazu vor einem Jahr einen Unfall erlitten hat und noch nicht ganz hergestellt ist, vom Sektionsvorstand aber brüsk behandelt wurde.

Weiters führt er Beschwerde, daß sowohl die Verwaltung darauf dringt, daß die Bediensteten nüchtern bleiben sollen und wiederholt die Zusage gemacht hat, daß sie darauf sehen werde, daß die Bediensteten in den Bahnerestaurationen billige Getränke und Speisen erhalten; in der Restauration Schneider in Wien müssen die Bediensteten für eine kleine Flasche Gießhillerwasser 60 S. bezahlen, was in einem Hotel zu verstehen wäre, aber nicht in einer Bahnerestaurations am Sitz der Verwaltung selbst.

Weiters tritt er dafür ein, daß jene Wächter, welche feinerzeit noch mit dem Gehalt von 504 Kr. angestellt wurden, durchwegs ein zweites Gutjahr erhalten.

Er führt auch darüber Beschwerde, daß in vielen Strecken, trotzdem die Baubirektion seinerzeit einen Erlaß hinausgegeben hat, daß die Wöschungen der Wächter geschont werden sollen, neuerdings bei Erhaltungsarbeiten der Schotter und die durchgeworfene Erde daraufgeworfen wird, und so die mühselige Arbeit der Wächter zusehends gemacht wird.

Weiters bringt er auch den Wunsch einzelner Wächter vor, statt der Rucksäcke sogenannte Nordpoltaschen zu verabfolgen und die Rucksäcke, nachdem die ausgeprochene Tragzeit von drei Jahren schon lange vorüber ist, sofort zu verteilen.

Es wird alles zur Notiz genommen und versprochen, sofort das Nötige zu veranlassen.

Personalkommissionsmitglied Pfeiffer tritt namens der Bahrichte, für festgesetzte Zusammenkunftsorte der Partien bei Beginn der Arbeit, ein.

Er stellt weiters die Anfrage, wie über das Beit vom Vorjahr betreffs der temporären Freifarten für Lehrlinge von Bediensteten entschieden wurde.

Der Vorsitzende erklärt, daß dies genehmigt sei.

Personalkommissionsmitglied Herzog bringt noch die Beschwerde des Verschiebepersonals in Meidling, betreffs der Unterkunftsstätte, vor. Es wird zugesagt, daß dies geregelt werden wird.

Personalkommissionsmitglied Müller bringt mehrere Petite von Stationen um Zulagen und Standeserhöhungen vor.

Personalkommissionsmitglied Wagner bringt die ungerechtfertigte Bestrafung eines Blocksignaldieners in Meidling vor.

Weiters bringt derselbe den Wunsch des Vererschüppers Personals in Mähleinsdorf vor, auf der Sübseite in Mähleinsdorf bei der Brücke, sowie auch am nördlichen Lagerplatz, eine bessere Beleuchtung einzuführen, da es derzeit zu mangelhaft sei.

Darauf wurde die Sitzung nach vierlätiger Dauer vom Vorsitzenden geschlossen. Während der ganzen Zeit wurde Nennenswertes nicht bewilligt.

### Berichtigung.

Zum Bericht über die Personalkommission der Südbahn im „Eisenbahner“ Nr. 17 vom 10. Juni l. J., Seite 8, Punkt 27, heißt es: Personalkommissionsmitglied Vidner erneuert seinen bereits im Vorjahr eingebrachten Entschuldigungsantrag, monach mit 15 Jahren schon zehn Tage Urlaub gewährt werden sollen. Dies ist unrichtig, es soll vielmehr heißen: zu zwölf Tage.

### Inland.

#### Was über einen österreichischen Kaiser gesagt werden darf.

Auch längst verstorbene Habsburger stehen nach der Praxis unserer Gerichte unter dem Schutze des § 64 des Strafgesetzes, und man kann wegen einer harmlosen Verleumdung über Maria Theresia eingesperrt oder wenigstens konfisziert werden. Da ist es denn nicht ohne Interesse, was man in einem amtlich geprüften und zugelassenen Lehrbuch über einen österreichischen Kaiser sagen darf, ohne konfisziert zu werden. Da hat der wirkliche Geheime Rat und Kämmerer Franz Josefs, Graf Silva-Tarouca, im Verlag Karl Fromme in Wien ein Lehrbuch der Vaterlandskunde für die obersten Klassen der Mittelschulen erscheinen lassen, welches durch Ministerialerlaß vom 18. Jänner 1914 zum Schulgebrauch zugelassen wurde. Die „Triester Wochenpost“ entnimmt diesem Lehrbuch eine Stichprobe der Gesichtsauffassung des Verfassers. Graf Silva-Tarouca schreibt nach dem genannten Blatt über Kaiser Josef II. folgendes:

„Noch unter Karl IV. stand unser Oesterreich auf seinem Höhepunkt seiner Entwicklung. Dann aber kommt der böse Rückschlag unter Josef II. Seine großen Gaben haben nur eines gezeitigt: eine große Enttäuschung! ... Wie war so etwas möglich? ... Er wurde eigensinnig und zu einem Verächter fremder Ansichten, er verstand und liebte das historisch Gewordene nicht und glaubte sich berechtigt, es mit Füßen zu treten, so riß er Oesterreich an den Rand des Abgrundes. — Um es kürzer zu sagen, mit ihm hielt der Liberalismus seinen Einzug. Schon in Josefs Zeiten lebte die vernunftlose Kälte, die in der Offenbarung nicht einen wundervollen Zusammenschluß erblickt zwischen Gott und den Menschen, sondern die Religionen nur als brauchbaren Faktor anerkennt, um die Massen für die Staatspostulate gefügiger zu machen. Dieser Geist überlebte ihn, aber „Stein ist nicht Brot“. Die Massen lieben ganz oder gar nicht. So war es nur natürlich, daß sich ein Teil des Volkes — die Josefiner oder, wie sie sich weiter nannten, die „Liberalen“, blieben zwischen den Stühlen sitzen — daß sich ein Teil des Volkes den Verneinenden anschloß, die den Himmel auf Erden aus dem Umsturz vertriehen, der andere aber wieder das positive Kredo sich zur Parole machte und erst und zuletzt die Fehdehandschuh aufnahm, den der Gegner ihm hinwarf. Heute stehen wir inmitten dieses Kampfes der Geister.“

Man sieht, man kann selbst in Oesterreich über einen Habsburger sehr scharf kritisieren — wenn man nämlich ein Liberaler und Gönner des katholischen Schulvereines ist und wenn der kritisierte Kaiser Josef II. ist.

#### Der Kapitalismus in der Gletscherwelt.

Zu den vielen europäischen Problemen, die die Welt bewegen, droht jetzt ein neues, die „Großglocknerfrage“, hinzuzukommen. Einem reichen Ausländer ist es nämlich eingefallen, daß ganze Gebiete des Großglockner anzukaufen und es für jeden Verkehr abzusperren, weil er sich mit dem Plan trägt, dort eine bessere Gattung von Wild anzulegen. Damit droht also den Touristen die Gefahr, daß es ihnen für die Zukunft verwehrt sein wird, das Großglocknergebiet zu besteigen. Biewohl sich das ganze Projekt vorderhand noch in einem vorbereitenden Stadium befindet, hat das Verächtliche dennoch in den beteiligten Touristenkreisen überall eine starke Erregung hervorgerufen, die im Verlaufe der letzten Tage in allen möglichen Blättern eine eifrige Diskussion ausgelöst hat. In den verschiedenen Touristenklubs des In- und Auslandes ventiliert man natürlich die Frage, ob die rechtliche Möglichkeit besteht, ganze Berge, die bisher dem Touristenverkehr frei zugänglich waren, abzusperren, und die Protestkundgebungen, die dagegen laut werden, häufen sich zu einer immerhin Zahl. Von der immer größeren Wichtigkeit, die dieser Großglocknerfrage beigemessen wird, beweist wohl auch der Umstand, daß sich in den letzten Tagen auch ein Jurist gefunden hat, der in den bürgerlichen Blättern nachzuweisen versucht, daß die Berge, soweit sie nicht der Kultur und der Bepflanzung zugänglich gemacht sind, öffentliches Eigentum darstellen und dem Privatbesitz entzogen sind. Wir gehören durchwegs nicht zu jenen, die den Besitzwucher verteidigen und uns für irgendwelche Rechte der Millionäre einsetzen. Aber diesmal müssen wir schon bekennen, daß wir den ganzen Großglocknerummel nicht recht verstehen. Erstens schon deshalb nicht, weil wir schließlich dasürhalten, daß es immerhin noch Dinge gibt, die wichtiger sind als das große Problem, ob die Leute auf den Großglockner hinaufsteigen dürfen oder nicht, und zweitens, weil wir auch nicht recht einsehen können, daß es einem reichen Mann, der sich das Vergnügen leisten kann, sich ein ganzes Gletschergebirge anzukaufen, nicht gegönnt sein soll, das zu tun. Wir leben doch im Zeitalter der wachsenden Kapitalsherrschaft, der Ringe, Trusts, Syndikate und Kartelle und jedermann weiß, daß heute schon ganze Industriezweige monopolisiert sind und es noch werden. Es gibt einen Brottrust, einen Fleischtrust, einen Zuckertrust, einen Baumwolltrust, einen Milchtrust, einen Kaffeetrust, einen Butter- und Eiertrust, warum soll es in Zukunft nicht auch einen Gebirgs- und Gletschertrust geben? Daß es den Touristen, die bisher den Großglockner besteigen konnten, unangenehm ist, daß ihnen auf einmal die freie Bergwanderung unmöglich gemacht und ihnen die Schönheiten der freien Bergwelt beschränkt werden sollen, ist ja wohl zu verstehen. Was aber nicht zu verstehen ist, das ist die hochgehende Entrüstung gewisser Leute, die gerade nur bei diesem Anlaß zum Ausdruck gebracht wird, während von einer solchen aber schon gar nichts zu bemerken ist, wenn der herrschsüchtige Kapitalismus andere Dinge und Gebiete unter seine Fingerringe zu zwingen versucht. Denn schließlich ist es für die großen Massen des Volkes und daher auch für die öffentlichen Interessen noch immer wichtiger, daß man trachten würde, etwa Mahkungs- und Lebensmittel der Monopolisierung

durch ein paar reiche Kapitalisten zu entziehen, als sich nur darum zu sorgen, daß das gerade nicht mit den Gletschern geschehen darf. Aber dazu reicht die Entrüstung der bürgerlichen Zeitungen und der bürgerlichen Klasse freilich nicht aus. Sie haben nicht einmal etwas dagegen einzuwenden, wenn etwa in einer Großstadt durch den steigenden Bodenwucher alle öffentlichen Grundstücke verkauft und verbaut werden, denn unseres Wissens hat sich bisher auch noch kein einziger von den erhitzen Großglockner-Enthusiasten gefunden, der den Mut zu einem Protest gegen die Parzellierung des Modenaparkes auf der Landstraße aufgebracht hätte. Alles was recht ist: wenn es den Bodenwuchern gestattet ist, auf jede Weise und in jedem blühenden Garten eine Tafel hinzustellen mit der Inschrift: „Hier sind Bauplätze zu verkaufen“, dann muß es auch erlaubt sein, wenn es ihnen einfallen sollte, solches auf dem Großglockner tun zu können. Wir sind also in diesem Falle für die Rechte der Millionäre. Im Ernst gesprochen, beweist freilich der reiche Herr aus Bochum, der den Großglockner ankaufen will, nur den schreienden Widerspruch, der in dem Kapitalismus steckt und den seine Verteidiger und Anbeter eben nicht begreifen können. Und so ist es den guten Leuten auch einmal sehr unangenehm und sie können es gar nicht verstehen, daß jemand auf den Einfall kommen soll, ganze Gletschergebirge unter seinen Beiß zu bringen, und es jedem anderen verwehrt sein soll, dorthin seinen Fuß zu setzen. Wir Sozialdemokraten können daran freilich nichts Verwunderliches und Ueberraschendes finden. Die Grundlage der bürgerlichen Gesellschaft ist doch das Privatbesitztum, das heilig und unberührbar ist. Und wenn das bürgerliche Recht und die bürgerliche Moral nichts dagegen einzuwenden hat, daß ein einzelner oder eine Handvoll von Leuten ganze große Länderereien besitzen und sich Tausende von Menschen tributpflichtig machen dürfen, dann muß es auch recht und billig sein, wenn eben auch den freien Bergriesen das unerbittliche Schicksal droht, vom Kapitalismus monopolisiert zu werden. Der reiche Mann aus Bochum wird daher eine lobenswerte Tat vollbringen, wenn er durch seinen Gletscherankauf es in das stumpfste Bewußtsein hämmert, daß die Lehre von Karl Marx: „Von der Expropriation der Expropriateure“ nicht bloß graue Theorie, sondern eine täglich und stündlich greifbare Tatsache ist.

**Jahrpreismäßigung für Streifbretter.** In Klagenfurt streifen gegenwärtig die Schneidergehilfen. Die Unternehmer machen verzweifelte Anstrengungen, um Streifbretter anzubieten. Sie interessieren jetzt ständig im „Neuen Wiener Tagblatt“, im „Prager Tagblatt“, in der „Národní Politika“ in Prag, sogar in dem tschechisch-nationalen Blatt „Sumavské Proudý“. Wenn sich nun ein Arbeiter meldet, so wird er überflutet mit Zuschriften der Herren Scharfmacher von Klagenfurt. Ein Arbeiter sendet der „Arbeiter-Zeitung“ solche Zuschriften, die also lauten:

Uniformierungsanstalt und Herrenkleiderfalon  
Karl Petrasch, Klagenfurt.  
Klagenfurt, 24. Mai 1914.

Herrn F. A. Sumava.

Auf Ihr Schreiben teile ich Ihnen mit, daß ersklassige Arbeitskräfte nach heutigem Tarif entlohnt werden. Falls Sie ein guter Arbeiter sind, wäre ich geneigt, Sie aufzunehmen und Ihnen eine halbe Fahrkarte zu erwirken. Nachdem Sie auch deutsch sprechen, wäre mir lieb, wenn Sie in deutscher Sprache schreiben würden, damit wir uns leichter verständigen könnten. Teilen Sie mir mit, was Sie arbeiten können, damit ich weiß, wofür ich Sie anstellen könnte.

Achtend

Karl Petrasch.

Klagenfurt, am 28. Mai 1914.

Herrn Franz A., W.

In Beantwortung Ihres Schreibens teile ich Ihnen mit, daß Sie kommen können, wenn Sie ein guter Arbeiter sind. Für ersklassige Arbeit wird erste Klasse gezahlt. Wenn Sie glauben, gute Arbeit liefern zu können, so teilen Sie mir die nächste größere Stadt mit, damit ich Ihnen von dort den Fahrchein ausstellen lasse, mit welchem Sie nur die Hälfte zahlen. Es wäre mir lieb, wenn Sie sofort nach Erhalt des Fahrcheines kommen würden. Ich erwarte Ihre postwendende Nachricht.

Achtend

Uniformierungsanstalt Karl Petrasch, Klagenfurt, Neuer Platz Nr. 1.

Herrn Franz A., W.

Antwortlich Ihres Schreibens übersende ich Ihnen den Fahrchein und entnehme aus Ihrem Schreiben, daß Sie ein guter Arbeiter sind; wenn sich dies bewahrheitet, so finden Sie das ganze Jahr über Arbeit. Sie sind mit diesem Ausweis berechtigt, vom 5. bis 8. Juni d. J. eine Fahrkarte zum halben Preis bis Klagenfurt zu lösen. Hier angekommen, fahren Sie mit der Straßenbahn bis zum Neuen Platz und stellen sich im Geschäft vor.

In der Hoffnung einer glatten Erledigung

Achtend

Petrasch.

So glatt war allerdings die Erledigung nicht, denn zwei Depeschen haben diese Erledigung durchkreuzt. Aber aus dieser Zuschrift geht deutlich hervor, welcher Mißbrauch mit der Fahrpreismäßigung getrieben wird. Die deutschgelebte Arbeitsvermittlung in Klagenfurt, die diese Ausweise ausstellt, ist dazu nicht berechtigt, da die Arbeitsvermittlungen nur dann berechtigt sind, solche Anweisungen auszustellen, wenn sie selbst einem Arbeiter Arbeit angewiesen haben. Daß sich aber die Unternehmer in der deutschgelebten Arbeitsvermittlung solche Anweisungen holen, um auf diese Weise auf Kosten der Bahnverwaltung billig Streifbretter zu bekommen, ist ein unerhörter Mißbrauch dieser Einrichtung.

**Flucht aus dem Staate Oesterreich.** Die wirtschaftliche Not ist stärker als alle gesetzlichen und ungesetzlichen Maßregeln, die die Regierung auf Verreiben des Kriegsministeriums trifft, um die Auswanderung zu verhindern. In der Stillungsperiode 1913/14 sind nach einer Mitteilung der „Schlesischen Zeitung“ von 500.000 Stellungspflichtigen 195.000 junge Männer nicht erschienen, so daß fast 30 Prozent stellungsflüchtig geworden sind. Ebenso ist es bei den Einberufungen zu

den Waffenübungen, und wenn auch die Meldung eines ungarisch-rumänischen Provinzblattes, des „Romanul“, übertrieben ist, daß von 700 einberufenen Reservisten rumänischer Nationalität nur 100 dem Rufe Folge geleistet hätten, so muß doch selbst das offizielle Dementi zugeben, daß viele Reservisten im Ausland geblieben seien. Nun glaubt die 14-Regierung, diesem Zustand durch Erschwerung der Auswanderung abzuhelfen, aber sie wird es erleben, daß sie zwar die anständigen Leute lockern, die weniger Energetischen von der Auswanderung abschrecken wird, aber die tüchtigsten Arbeitskräfte werden doch abwandern. Der Hunger ist mächtiger als alle Geetze, und besonders in einem Staat, wo die Geetze von der obersten Behörde mit Füßen getreten werden.

**Oesterreich das teuerste Land der Welt.** Im Warenpreisbericht des Handelsministeriums vom 3. Juni kann jedermann folgende Zahlen finden:

Weizenpreise in Kronen für den Meterzentner:

Chicago	17-95
Antwerpen	18-45
Braila	18-57
London	18-91
Berlin	25-22
Paris	28-47
Budapest	28-70
Wien	29-15

Roggenpreise:

Rotterdam	15-05
Berlin	20-57
Wien	21-50

Mehlpreise:

Newyork	24-70
London	29-63
Berlin	31-01
Paris	34-58
Budapest	44-—
Wien	45-51

Die Weizenpreise bewegen sich also dort, wo kein Zoll ist, zwischen 17 und 19 Kr., und springen dort, wo hohe Zölle sind, sofort um 6 bis 10 Kr. höher, die Mehlpreise um mehr als 20 Kr. Und Oesterreich hat die höchsten Preise, ein Beweis, wie unsere agrarische Handelspolitik wirkt.

**Landesgarantie für Lokalbahnen in Niederösterreich.** Der niederösterreichische Landesauschuss hat, wie das „Eisenbahnblatt“ mitteilt, dem Landtag ein Landesgesetz vorgelegt, nach dem das Land Niederösterreich — unter Voraussetzung entsprechender Staatsbeiträge — die Garantie für folgende Bahnen übernehmen soll: Stockerau—Zoslowitz (84 Millionen Kronen), Gänserndorf—Siebenbrunn (162 Millionen Kronen), Orth—Großengzersdorf (900.000 Kr.); ferner für die Wienerwaldbahn (288 Millionen Kronen), die Bahn Kapellen—Krems (4 Millionen Kronen) und Lititzschau—Neubitzsch (126 Millionen Kronen). Von diesen Bahnen wären die drei ersteren normalspurig, die letzteren mit einer Spurweite von 0,76 Meter auszuführen. Der Landesauschuss ist der Ansicht, daß die Aufnahme der Bahnen in das staatliche Lokalbahnprogramm um so leichter durchzuführen sein wird, wenn der Landtag für die betreffenden Lokalbahnen die vorgesehene Subventionierung bereits beschlossen hat.

### Ausland.

#### Deutsches Reich.

##### Die freien Gewerkschaften in Deutschland.

Zum IX. Deutschen Gewerkschaftskongress, München, 22. bis 27. Juni 1914.

Berlin, 16. Juni.

Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands hat soeben ihren Rechenschaftsbericht über die letzten drei Jahre an den kommenden Woche in München zusammen tretenden Gewerkschaftskongress erscheinen lassen. Er zeigt, daß alle noch so geschäftigen und rechtswidrigen Verfolgungen, daß weder die Scharfmacher, noch die Wirtschaftskrise der Vorwärtsentwicklung der deutschen Gewerkschaften Abbruch tun konnten. Mit 2,548.768 Mitgliedern im Jahre 1913 haben die freien Gewerkschaften einen Zuwachs um 530.000 Mitglieder seit dem Dresdener Kongress von 1911 aufzuweisen. Die Einnahmen aller Zentralverbände betragen 1913 zusammen 82 Millionen, ihre Ausgaben 75 Millionen, ihr Vermögensbestand war 88 Millionen Mark! Seit 1900 sind die jährlichen Aufwendungen für Arbeitslosenunterstützung allein von 960.000 Mk. auf 13.040.000 Mk. gestiegen. Die gewerkschaftlichen genossenschaftliche Volksversicherung „Volksfürsorge“, gegen die die privaten Versicherungen mit kräftiger Hilfe der unparteiischen Regierung eine Gegenaktion um die andere veranstalteten, schloß in der zweiten Hälfte 1913 schon 75.000 Versicherungen mit 13 1/2 Millionen versichertem Kapital ab. — Der Rechenschaftsbericht bespricht natürlich eingehend die großen Kämpfe um bessere Arbeitsbedingungen und um das „gesetzlich gesicherte“ Koalitionsrecht und äußert sich dann zur Mitarbeiterfrage dahin, daß jedenfalls alle der sozialdemokratischen Partei angehörenden Gewerkschaftsbeamten, die ja durch das Feiern am 1. Mai einen Lohnausfall nicht erleiden, dem Parteitagbeschuß Rechnung tragen und den Betrag des Tagesdienstes an die Fonds zur Unterstützung der wegen Teilnahme an der Mitarbeiterbewegung abliefern werden. Die Unterstützungsvereinigung der in der modernen Arbeiterbewegung tätigen Angestellten hat bereits 8000 Mitglieder, 1 1/2 Millionen Mark Vermögen und sie unterstützt bereits 108 Witwen mit 142 Kindern, 16 Invaliden und 14 Waisen.

Die Tagesordnung des Gewerkschaftskongresses umfaßt den Bericht Legiens über die Tätigkeit der Generalkommission, Vertrub Hannas über das Arbeiterinnensekretariat, Robert Schmidts über die Sozialpolitische Abteilung der Generalkommission, Rudolf Wiffels über das Zentralarbeitssekretariat, das die Klagen der Arbeiter vor dem Reichsversicherungsamt vertritt. Weiter steht zur Beratung das sehr wichtige Regulativ für das Zusammenwirken der deutschen Gewerkschaften, das die Grenzstreitigkeiten regeln und bei großen Kämpfen, die die Kraft der einzelnen Gewerkschaft überschreiten, an Stelle der bisher noch manchmal unternommenen Sammlungen unter ganz bestimmten Voraussetzungen ein großzügig gedachtes Umlageystem setzen will, das den betreffenden Streitenden oder Ausgesperrten eine mögliche Unterstützung von 9 Mk. bei 18wöchiger und 26 Mk. bei mindestens 26wöchiger

Mitgliedschaft sichern soll. Die Tagesordnung umfaßt schließlich noch die Referate Gustav Bauers (Generalkommission) über die „Volkswirtschaft“, August Drehs (Fabrikarbeiterverband) über die Handhabung des Reichsversicherungs-gesetzes, Alexander Schliß (Metallarbeiterverband) über Arbeitswilligenschuß und Unternehmerterror, Adam Neumanns (Holzarbeiterverband) über die Arbeitsnachweisfrage, Theodor Leipavits (Holzarbeiterverband) über die Tarifverträge und Johann Timms (Schneiderverband) über die Teuerung und das Proletariat.

**Italien.**

**Der Generalfreistreit in Italien.** Der militärische Wahnsinn feiert in allen Ländern förmliche Orgien. Gegen diesen Taumel scheint momentan jedes Mittel vergeblich. Kein Hinweis auf die Entblutung und Erwürgung der Volkswirtschaft durch diese gräßlichen, stets steigenden Ausgaben, kein Hinweis auf ihre völlige Nutzlosigkeit, kein Hinweis auf das Mißverhältnis zwischen dieser Belastung des Volksvermögens und dem Vorteil für dieses, kein Hinweis auf die gegenseitige Ligation der Staaten, die gar keine obere Grenze kennt, fruchtet. Blind und taub peitschen die Militaristen ihre diversen Vaterländer in diese tollhässlerische Rüstungspolitik hinein. Und die bürgerlichen Parteien folgen blind und taub, gehorsam und knechtisch dieser sie selbst ruinierenden Politik, ohne den leisesten Widerstand.

Wer sich die Vernunft bewahrt hat in diesem wahn-sinnigen Rausch ringsumher, der fragt sich besorgt: Wann und wie wird das ein Ende nehmen? Denn ein Ende muß es nehmen, weil die Staaten endlich doch nicht mehr werden nachkommen können. In Oesterreich-Ungarn, das nach den jüngsten Berechnungen Fellers ein Volksvermögen von 84 Milliarden besitzt, dessen jährlicher Ertrag somit etwa 3 1/4 Milliarden beträgt, wird jährlich eine Milliarde, also mehr als ein Viertel, ungefähr 30 Prozent, für den Militarismus verwendet. Das kann kein Staat aushalten. Also wie wird das enden? Wird man es wirklich bis zum finanziellen Zusammenbruch treiben?

Nun die Notwendigkeiten der Geschichte entwickeln sich langsam, aber sicher, wie „Gottes Mühlen“ mahlen. Aber im allgemeinen läßt es sich schon ahnen, wie das Ende der militäristischen Brandstiftungssära kommen wird: Es wird zu immer stärkeren Bewegungen des Widerstandes im Volk kommen, die gesinnungslos Abgeordneten, die feig und untertänig die irrenhässlerischen Forderungen bewilligen, werden einer nach dem anderen fallen, die Regierungen, die solche Forderungen stellen, werden gestürzt werden. Der Wille des Volkes wird in mehr oder minder heftiger Form sich von der Blutsaugerei des militaristischen Vampirs befreien.

Eine solche Widerstandsbewegung, die einem ersten Menetekel gleicht, hat sich jetzt in Italien gezeigt. In der Hafenstadt Ancona, die freilich einen starken revolutionären Charakter hat, da dort viele bürgerliche Republikaner und Anarchisten wohnen, protestierte das Volk prachtwoll gegen die militaristischen Rüstungen und gegen eine eventuelle militäristische Expedition nach Albanien. Die Polizei, im Wahn, für den Militarismus sei alles erlaubt, erzogerte mit Schüssen und tödete mehrere Demonstranten. Die Antwort des italienischen Proletariats war der Generalfreistreit in sämtlichen größeren Städten Italiens, der für mehrere Tage alles Leben in ihnen lähmte. Vielleicht wäre der Protest minder eindrucklich verlaufen, wenn nicht der Ministerpräsident Salandra, ein sehr mittelmäßiger Rechtsbürgerlicher, in seiner Wut eine frech provokatorische Rede in der Kammer gehalten hätte. Erst daraufhin schlossen sich auch die Eisenbahner dem Generalfreistreit an, und der Verkehr in ganz Italien war für 24 Stunden vollständig unterbrochen. In Mailand, Neapel, Florenz, Parma und anderen Städten kam es zu förmlichen Kämpfen zwischen Polizei und Militär einer- und der erregten Masse andererseits. Und trotzdem sich an manchen Orten Knechtstiefeln fanden, die für den Militarismus demonstrierten, ist der Eindruck dieses gewaltigen Protestes des italienischen Volkes in ganz Italien ein ungeheurer. Und das ist bloß der Anfang. Diese Form des Widerstandes wird sich vertiefen und verschärfen. Und sie wird auch anderswo kommen, auch wo die Demokratie nicht so hoch entwickelt ist wie in Italien. Der Militarismus tanzt auf einem Vulkan. Aber er kann der Erlöser werden. Denn wenn's losgeht dank seiner Ueberpannungen, können noch andere Dinge ins Wanken geraten als bloß die Budgetbewilligungen für Kriegsschiffe und Kanonen.

**Frankreich.**

**Das Waisenheim der französischen Eisenbahner.** In einer schönen Gegend, beim Dörfchen Abernes (Departement Seine-et-Oise), haben die französischen Eisenbahner für die Waisenkinder ihrer ehemaligen Kollegen ein Heim geschaffen. Im Jahre 1903 wurde in Gewerkschaftsversammlungen eifrig Propaganda für ein Waisenhaus gemacht und schon im Jahre 1904 waren 481 Mitglieder und auch schon zwölf Waisenkinder vorhanden. Es wurde der Versuch gemacht, durch eine Lotterie Gelder zum Ankauf eines Hauses aufzubringen. Diese Lotterie wurde im Jänner 1906 durch ministeriellen Erlaß genehmigt. Doch brachte sie große Enttäuschungen. Man erhielt dann das Versprechen, daß von den Erträgen einer großen allgemeinen Lotterie 500.000 Franken dem Eisenbahnerwaisenheim gutgeschrieben würden. Außerdem wurden zahlreiche Sammlungen in den gewerkschaftlichen Versammlungen veranstaltet. So kam der Kauf eines Hauses zustande. Das Waisenhaus ist ein früheres Schloß bei Abernes. Es gehören dazu 26 Hektar 45 Ar Land. Alles wurde für die Summe von 181.000 Franken gekauft. Das Haus ist mit allem modernen Komfort eingerichtet, vor allem auch in hygienischer Beziehung. Die Verpflegung und Erziehung ist sehr gut. Im Waisenheim befinden sich jetzt 36 Kinder, Knaben und Mädchen, während 600 Kinder unterstügt werden, für die jährlich ungefähr 80.000 Franken ausgegeben werden. Im Waisenheim sind nur Vollwaisen untergebracht, also Kinder, die weder Vater noch Mutter haben, wohingegen solche Kinder aus dem Waisenfonds unterstügt werden, denen der Vater gestorben ist, aber die Mutter noch lebt. Der jährliche Aufwand beläuft sich auf insgesamt 120.000 Franken. Der Waisenfonds ist ein gutes Werk der Solidarität der Eisenbahner, vor allem der organisierten Eisenbahner. Leider ist die Zahl der Mitglieder noch verhältnismäßig sehr klein. Man schätzt die Zahl der jährlich im Dienst verunglückten Eisenbahner auf 400, insgesamt sterben per Jahr ungefähr 6000 Eisenbahner in Frankreich. Diese Zahlen beweisen, wie notwendig es ist, daß ein jeder Eisenbahner diesem Fonds angehört. Ist auch die Zahl der Mitglieder noch ziemlich klein, so ist doch schon Großes auf dem Gebiet geschaffen worden, den Waisenkindern ein Heim zu geben. Möge das Beispiel der französischen Eisenbahner die staatlichen und privaten Eisen-

bahnverwaltungen an ihre Pflicht gemahnen, die ganz vergessen, daß es ihre Aufgabe ist, für die Hinterbliebenen ihrer Opfer in ausreichendem Maße zu sorgen.

**Aus dem Gerichtssaal.**

**Unser Preßprozeß.**

**Der Südbahnkorruptionssumpf.**

Das durch eine vorläufige Verlegung der Gerichtsverhandlung unterbrochene Beweisverfahren im Preßprozeß Seidl und Konsorten kontra „Eisenbahner“ hat mit seinen Ergebnissen in der Dessenlichkeit begreifliches Aufsehen hervorgerufen.

So schreibt dazu das sozialdemokratische Tagblatt für Steiermark, der Gräzer „Arbeiterwille“, unter dem Titel: „Ein sensationeller Prozeß gegen das Fachblatt der Eisenbahner“ folgendermaßen:

Die Herren Seidl, Verhousz und Konsorten als gefeierte Führer des auf nationaler Grundlage aufgebauten Rangseizpedientenvereines sind gegen den „Eisenbahner“ klagbar aufgetreten, weil derselbe in der Nummer vom 20. Februar 1913 unter dem Titel „Korruptionssumpf der Kategorievereine“ eine Reihe von schweren Anwürfen und ehrenrührigen Beschuldigungen gegen die damaligen Führer erhoben hatte. Nun wollten sich die Herren Sühne verschaffen und den Schild ihrer Ehre reinwaschen.

Eine Verhandlung zur Durchführung des Wahrheitsbeweises wurde bereits einmal verlagert, und nun fand am 4. Juni 1914 die fortgesetzte Verhandlung vor dem k. k. Bezirksgericht Wien (Josefstadt) statt, in der eine Reihe von Zeugen über die einzelnen Anklagefakten vernommen wurde. Wir wollen hier die einzelnen Details der Zeugenaussagen nicht wiedergeben, sondern verweisen auf das Fachblatt „Der Eisenbahner“, Nummer 17 vom 10. Juni 1914, in dem sie wörtlich abgedruckt sind. Bemerkenswert sei nur kurz, daß es eine größere Schwinderei wohl nicht mehr geben kann, als diese Zeugenaussagen zutage gefördert haben. Aus den Aussagen geht sogar hervor, daß gesellschaftliche Gelder zur Deckung des Abganges in der Vereinskasse verwendet wurden. Das scheint aber die Verwaltung der Südbahn nicht gerührt zu haben; haben es doch jene Leute getan, die der Südbahnverwaltung angenehm waren. Natürlich können die hohen Verwaltungsfunktionäre der Südbahn auch nicht viel dazu sagen, weil sie doch wußten, welches Material gegen sie im Umlauf ist. Wenn das alles zutrifft, was bei der Zeugeneinvernahme am 4. Juni 1914 in Bezug auf die Manipulationen mit der Firma Wilhelm Beck u. Söhne gesagt wurde, dann darf man sich nicht wundern, wenn die Bediensteten der Südbahn nur Flecken von Dienstkleidern bekommen.

Die Eisenbahner hätten sich mit dem ausführlichen Bericht dieser Angelegenheit in ihrem Fachblatt begnügt, wenn nicht auch der ehemalige deutschnationale Kandidat für den feiermärkischen Landtag, Herr Johann Burgstaller, bei der Schweinerei verwickelt wäre. Schon damals hat es sich gezeigt, welches Entgegenkommen die Südbahn den gelben Machern bringt. Konnte doch damals Herr Burgstaller mit der Dienstfreizarte zweiter Klasse zu den Wählerversammlungen auf den k. k. Staatsbahnen nach der Oststeiermark fahren, obwohl er weder auf die Dienstfreizarte, noch weniger auf die zweite Klasse einen rechtlichen Anspruch erheben konnte.

Vielleicht werden diejenigen Eisenbahner, wenn sie den Bericht im „Eisenbahner“ lesen, doch von dem Wahne kuriert, sich solchen Schnaderlvereinen anzuschließen, die auf nationaler Grundlage aufgebaut sind.

**Ein Freispruch.**

**Das Mordattentat eines Streikbrechers an einen Vertrauensmann streikender Arbeiter bleibt straflos.**

Während der Fertigstellung unseres Blattes kommt aus Graz die aufsehenerregende Nachricht, daß der wegen Mordversuches angeklagte Streikbrecher Mataschik, der während des Schneiderstreiks auf den Vertrauensmann der Ausständigen mit einem Revolver schoß und ihn schwer verletzte, von den Geschworenen freigesprochen wurde. Wir werden auf diesen Akt ausgesprochener Klassenjustiz noch ausführlicher zurückkommen.

**Heftiges Bittern als Teurlursache für den Tod anerkannt.**

Der Maschinführer Johann Erjavec in Bignarje hatte auf der Strecke Ober-Dezede—St. Peter am 19. Juli 1912 den Gütereizug Nr. 812 zu führen. Als sein Zug an dem Gegenzug Nr. 988 vorbeifuhr wurde das Führerstandschuhhaus, in dem er stand, durch eine Wagenklippe des Gegenzuges, die über das vorgeschriebene Maß hervorragte, getroffen und stark beschädigt. Infolge des Anpralles geriet Johann Erjavec in hochgradigen Schrecken und zitterte am ganzen Körper. Am 27. Juli 1912 mußte er sich, da er beständig zitterte und am ganzen Körper ein unangenehmes Prickeln empfand, an Kopfschmerzen sowie Schlaf- und Appetitlosigkeit litt, krank melden. In der Folgezeit besserte sich sein Zustand nicht, er magerte auffallend rasch ab, seine Nervosität und andere Beschwerden nahmen immer mehr zu und schließlich starb er am 25. Juni 1913. Die von Johann Erjavec hinterlassene Witwe, Frau Marie Erjavec, klagte nun durch ihren Anwalt Dr. Gustav Sarpner die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen auf Zahlung der ihr zukommenden Witwenrente, den Tod ihres Gatten auf seinen Unfall zurückführend. Die beklagte Anstalt bestritt, daß der Tod des Erjavec mit dem Unfall in einem direkten oder indirekten Zusammenhang stehe, und behauptete, daß der Tod infolge Lungen- und Kehlkopftuberkulose eingetreten sei. Ärzte, die den kranken Erjavec behandelt hatten, gaben an, daß Johann Erjavec an Lungen- und Kehlkopftuberkulose gelitten habe, die aber erst nach dem Unfall zum Ausbruch gelangt sei. Zu der über die Klage der Witwe angeordneten Schiedsgerichtsverhandlung wurden als Sachverständige die Professoren Dr. Siegmund Erben und Dr. Karl Ritter v. Stejskal geladen. Professor Dr. Erben schloß aus dem Umstand, daß der verstorbene Erjavec sofort nach dem Unfall unter allgemeinen Symptomen von Lungen- und Kehlkopftuberkulose zu erkranken begann und die Arbeit einstellen mußte, auf einen Körperverfall des Verletzten, der auf den Verlauf einer versteckten Lungentuberkulose für gewöhnlich ungünstig einwirkte. Es sei erwiesen, daß der verstorbene Erjavec nach dem Unfall heftig erschrocken und ein solcher Schreck könne auf eine chronische Lungenerkrankung einen großen Einfluß nehmen und den ganzen Krankheitsverlauf bestimmen.

Nach seiner Anschauung sei daher der bei dem Unfall erlittene Schreck eine Teurlursache für den Tod des Erjavec. Diesem Gutachten schloß sich der zweite Sachverständige, Professor Dr. v. Stejskal, nicht zur Gänze an und wollte als Todesursache lediglich die Tuberkulose des Erjavec — ohne Rücksicht auf den erlittenen Unfall — gelten lassen. Dem Klagevertreter gelang es, das Schiedsgericht von der Stichhaltigkeit der Angaben des Ergitachters zu überzeugen, und wurde sodann, nachdem das Schiedsgericht den Schreck des verstorbenen Erjavec als Teurlursache seines Todes anerkannt hatte, der Frau Marie Erjavec die ihr gebührende Witwenrente monatlicher 104 Kronen, bei gleichzeitiger Nachzahlung der bereits verfallenen Raten von Kr. 113443, zugesprochen.

**Streiflichter.**

**Dummheiten aus dem Reichsbundblatt „Der deutsche Eisenbahner“.**

In einem Bericht über einen von den Reichsbunddelegierten von Salzburg aus unternommenen Ausflug zum Obersee wird offenbar unter der Einwirkung des guten bayerischen Bieres im „Deutschen Eisenbahner“ wie folgt geschmökelt:

„Am Obersee hielt Kamerad Geitzschner von Teßchen an Stelle des frank in Wien zurückgebliebenen Ebert den Treuschwur an den deutschen Boden, für jede Furche deutscher Erde so wie bisher in unwandelbarer Treue streiten zu wollen, nicht kennend Rat und Gefahr. Mit jubelnden Zurufen erhoben die Teilnehmer die Hand zum gemeinsamen Schwur. Das Lied »Wenn alle untreu werden« beschloß ihn.“

Werden da die Saiblinge im Obersee gespißt haben!

In derselben Folge wird in einer gedankenarmen, aber um so mehr aufgeregt gegen uns gestammelten Polemik am Schluß gesagt:

„Vorläufig mag es genug sein. Wir bedauern nur die Verschieber, die sich durch das rot-gelbe Olla-Gummi-Blatt verleiten lassen, sich ebenso zu gebahren, wie dieses selbst.“

Wie „gehabten sich diese ebenso“ und „wie gehabt sich dieses selbst“? Schön gesagt, was? Und übrigens: daß durch Gebrauch von Olla-Gummi die Zahl der Trottel, also der Zuwachs an Reichsbundmitgliedern verringert werden könnte, ärgert die guten Leute furchtbar!

**Verkehrskandal bei der Wiener Verbindungsbahn.**

Die Klagen über die Stadtbahn sind alt und bekannt. Doch wir Wiener haben auch noch eine Wiener Verbindungsbahn, die sich am meisten dadurch auszeichnet, daß sie nichts verbindet. Auf der Teilstrecke Hütteldorf—Oberhegendorf ist zwar ein Zwanzigzellertarif wie auf der Stadtbahn eingeführt, aber man kann ihn schwer benützen, weil fast keine Züge fahren. Am Abend ist die Zugspause mehr als zwei Stunden. Könnte da nicht nach 7 Uhr abends ab Hütteldorf ein Zug eingeführt werden, da doch von Oberhegendorf in der Richtung zum Hauptzollamt vier Züge weggehen? Während in Hütteldorf zwischen 6 und 7 Uhr nicht weniger als vier Stadtbahn- und zwei Fernzüge ankommen, läßt man die Fahrgäste in Hütteldorf eine bis anderthalb Stunden warten, höchstens kann man über Hauptzollamt oder über Penzing oder über Oberhegendorf die Süb- oder Staatsbahn erreichen. Es kommt auch vor, daß Fahrgäste den Weg von Hütteldorf nach Sankt Veit an der Wien zu Fuß zurücklegen oder mit der Stadtbahn bis Unter-Sankt Veit fahren und von dort nach Sankt Veit an der Wien gehen und sich dort neuerlich eine Karte kaufen, um ihr Ziel zu erreichen. An Sonnt- und Feiertagen geht wohl nach 7 Uhr abends von Hütteldorf ein Erforderniszug ab; er nimmt aber erst von Sankt Veit an der Wien Fahrgäste auf und fährt zum Verger der Fahrgäste die Halle durch, und die Leute können dort getrost bis 8 Uhr abends warten.

Ein Fahrgast schilderte uns, unter welchen Umständen er sein Ziel erreichen konnte. Er kam abends mit der Stadtbahn von der Westbahnhofsstraße in Hütteldorf an. Da ihm erklärt wurde, daß er anderthalb Stunden warten müßte, fuhr er mit der Vorortelinie nach Penzing, von dort mit dem Zug der Donauuferbahn nach Oberhegendorf. Da aber dieser Zug verspätet ankam, verfaßte er den Anschluß zur Südbahn und mußte erst auf den Zug der Verbindungsbahn ab Hütteldorf warten, obwohl er schon dreimal urgestiegen und anderthalb Stunden verträpelt hatte. Und das nennt man Wiener Verbindungsbahn! — Infolge der vielen Neubauten und der Bevölkerungszunahme dieser Strecken (Baumgarten, Sankt Veit an der Wien, Lainz, Speising) entspricht der heutige Zugverkehr nicht mehr. Es sind doch Willen-viertel, Arbeiterhäuser, das Jubiläumshospital und die Versorgungsanstalt in Lainz, wo täglich Hunderte von Menschen verkehren. Jeder Fahrgast mag ja nicht mit der stinkenden Stadtbahn fahren. Zu bemerken ist noch, daß auf dieser Strecke wohl die Züge der Donauuferbahn verkehren (Wien—Westbahn—Heiligenstadt), die den Anschluß in Oberhegendorf herstellen sollen, aber leider haben sie meistens Verspätung und führen nur drei bis vier Wagen dritter Klasse, die schon von Wien—Westbahnhofs aus mit Arbeitern und Handwerkern überfüllt sind, so daß es oft ganz ausgeschlossen ist, auf jener Strecke Fahrgäste über die Verbindungsbahn zum Umsteigen in Oberhegendorf aufzunehmen.

Am ärgsten kommen bei diesen skandalösen Verkehrsverhältnissen die Eisenbahnenbediensteten zu Schaden. Die Bediensteten, die um 7 Uhr abends todmüde aus dem Dienst gehen, kommen gewöhnlich erst um 1/9 Uhr nach Hause! Vom Dienstverdienst dürfen sie keine Minute verabsäumen, von ihrer Ruhezeit müssen sie ganze Stunden opfern. Nur weil es die Bahnverwaltung nicht zustande bringt, einen den großstädtischen Verhältnissen angepaßten Fahrplan zusammenzustellen. So kann das nicht fortgehen. Wenn dem Eisenbahnministerium etwas an seiner Reputation gelegen ist, muß es seinen Ressortchefs befehlen, daß ein moderner, allseits befriedigender Fahrplan geschaffen werden muß. Weder das Publikum noch die Eisenbahnbediensteten wollen auf die Dauer Opfer bürokratischer Verzopftheit bleiben.

**Wenn hohe Eisenbahnfunktionäre reisen.** Zu der kürzlich in Reichenberg stattgefundenen Direktorenkonferenz verkehrte am 8. Juni 1914 Zug Nr. 4001 auf der Strecke Wien—Reichenberg. Die Garnitur bestand außer der Lokomotive und dem Hüttelwagen aus einem Salonwagen für Exzellenz Freiherrn v. Danhans, einem Salonwagen für Generaldirektor

Garibaldi-Pulst, einem Salonwagen für Ministerialrat Dr. Gutschütz, einem Salonwagen für Ministerialrat Dr. Kolisko, einem Ab-Wagen und außerdem aus einem Restaurationswagen. Wie man sieht, ist von der sparsamen und ökonomischen Betriebsweise, die man sonst gerade in der letzten Zeit jedem Bediensteten zur strengsten Pflicht macht, nichts zu spüren, wenn die hohen Herren reisen, oder wären diese vier oder fünf Herren wirklich nicht auf andere Art nach Reichenberg zu bringen gewesen, als durch eine so luxuriöse und kostspielige Zugausrüstung?

Die Staatsbahnen lassen sich von ihren Beamten wegen des Ueberstundenlohnes klagen. Man weiß, wieviel Geld die Staatsbahnen hinauswerfen: man braucht nur an den Freikartenhandel zu denken. Wenn aber die Staatsbahnverwaltung Ueberstundenlöhne zahlen soll, zu deren Bezahlung sie verpflichtet ist, dann müssen die Leute erst zu Gericht klagen gehen. Darüber gab es dieser Tage eine Verhandlung. Im Büro der Nordbahndirektion, in dessen Geschäftsbereich die Verfassung der sogenannten Dienstbezugsanzeigen fällt, die alljährlich im Jänner von jedem Unternehmer zum Zweck der Bemessung der Personaleinkommensteuer an die Steuer-administrationen zu erstatten sind, sind 24 Beamte beschäftigt. Da 25.000 Formulare in kurzer Zeit auszufüllen waren, muß diese Arbeit in Ueberstunden gemacht werden. Anfanglich wurden 17 S. für jede Dienstbezugsanzeige bezahlt. Im Jahre 1913 berechnete der Bürovorstand Inspektor May Schulhof, daß bei 17 S. auf eine Ueberstunde bloß 72 S. entfallen, und er beantragte, daß für jede Dienstbezugsanzeige 20 S. bezahlt werden, damit der ohnehin so schäbige Stundenlohn von einer Krone heraufkomme. Die Beamten bekamen nun 20 S., aber nur im Jahre 1913. Für die Arbeit im Jahre 1914 zahlte die Nordbahndirektion nicht einmal mehr die 17 S., sondern gar nur 16 S. Die 24 Beamten klagen nun die Nordbahndirektion beim Bezirksgericht in Handelsachen auf Zahlung von 4 S. für jede Dienstbezugsanzeige; insgesamt macht das für alle 24 Beamten 94 Kr. aus. Sie führten an, es seien auch für das Jahr 1914 die 20 S., wenn auch nicht ausdrücklich, so doch stillschweigend, vereinbart worden. Demgegenüber wendete der geklagte f. f. Staat ein, daß den Beamten überhaupt kein Anspruch auf Ueberstundenlohnung zustehe, weil sie nach § 27 der Dienstordnung verpflichtet seien, „nötigenfalls nicht bloß die eingeführten Arbeitsstunden einzuhalten, sondern auch außer demselben Dienst zu leisten, und über Auftrag ihrer Vorgesetzten auch andere, als die ihnen gewöhnlich zugewiesenen Arbeiten ohne Anspruch auf eine besondere Entlohnung zu verrichten“. Auch im Jahre 1913 sei keine Entlohnung, sondern nur eine „freiwillige Remuneration ohne jede rechtliche Verpflichtung“ gezahlt worden. Im Jahre 1914 seien diese „Remunerationen“ deshalb nicht in der früheren Höhe ausbezahlt worden, weil das Eisenbahnministerium den Kredit dafür gekürzt habe. Der Bezirksrichter Dr. v. Rechmeister beurteilte den Staat zur Zahlung der 94 Kr. Er führte aus, daß es Sache der Nordbahndirektion gewesen wäre, ihren Standpunkt, es handle sich um ungeschicklich zu leistende Arbeiten und die Zahlung sei von der Genehmigung des Ministeriums abhängig, vor der Vergebung der Arbeit den Beamten zur Kenntnis zu bringen. Uebrigens gehe aus den Akten hervor, daß vor dem Prozeß die mit juristisch-gebildeten Beamten besetzte Nordbahndirektion nie von einer „Remuneration“ gesprochen, sondern regelmäßig die Bezeichnung „Affordverdienst“ gebraucht habe. Das Begehren auf Bezahlung der Differenzen zwischen den wirklich ausbezahlten Beträgen und jenen Beträgen, die bei einem Stundenlohn von 20 S. zur Auszahlung hätten gezahlt werden sollen, sei daher gerechtfertigt. Der Prozeß, den die Staatsbahnbeamten gegen den Staat wegen der 4 S. führen müssen, die man ihnen vom schäbigen Ueberstundenlohn weggenommen hat, gehört zu den kennzeichnendsten Erscheinungen. Jetzt weiß man, daß die Regierung die Staatsfinanzen, die durch die Balkanabenteuer und den Dreadnoughtwahn ruiniert wurden, in Ordnung bringen will: sie kürzt den Ueberstundenlohn um ein Viertel, und wenn sie wegen dieser Schabigheit geklagt wird, sagt sie, der Ueberstundenlohn sei nur ein Geschenk! Welche Kritik müßte sich ein privater Unternehmer gefallen lassen, der solche Dinge gegen seine Angestellten verübt?

Und will sich die Staatsbahnverwaltung in der Ueberstundenangelegenheit der Elektricitätsarbeiter dasselbe Resultat holen?

Von den Zugbegleitern der Südbahn. Ueber Auftrag der Delegierten sprach am 6. Juni d. J. Personalkommissionsmitglied Genosse Klenz bei der Verkehrsdirektion vor. Das Ergebnis war folgendes:

a) Urlaube. Um soviel wie möglich gleiche Wünsche zu berücksichtigen, ist angeordnet, daß in besonders berücksichtigungswerten Fällen, wie Krankheits-, Todesfälle etc., der gewährleistete Erholungsurlaub in Teilen genommen werden kann, sonst ist auch für das Fahrpersonal keine Ausnahme und muß der Urlaub in einer ununterbrochenen Dauer, acht, zehn zwölf, vierzehn Tage etc., ausgenützt werden, da es auch allen Beamten und Dienern wegen der Substitutionskosten verboten ist, ihren Urlaub in Raten zu verbringen. Es müßte daher auch für das Fahrpersonal eine Norm geschaffen werden, um erwelche Begünstigung sich die Beamten sowie übrigen Kategorien nicht befähigen können.

b) Schule. In allen Stationen wurde angeordnet, einen zweimaligen Unterricht des Fahrpersonals im Monat vorzunehmen; die Turnusvertrauensmänner aller Personalstationen haben auf einen zweimaligen Besuch der Personalschule in den Turnusen Rücksicht zu nehmen, und ist nirgends angeordnet, da hin einem 16-, 18-, 20- oder 22tägigen Turnus drei- oder viermal Schule einzufügen ist. Die Vertrauensmänner haben die Aufgabe, dies im Turnus zu berücksichtigen, weil ein anderer Auftrag, als zweimal die Schule zu besuchen, keiner Station erteilt wurde. Die Reservisten haben sich auch an dem Schulbesuch zu beteiligen und ist jede Station verpflichtet, auf den zweimaligen Schulbesuch Rücksicht zu nehmen, damit die einheitliche Norm erzielt wird. Abweichungen von diesen Aufträgen sind sofort an die Personalkommissionsmitglieder Läufer und Mengl in Wien bekanntzugeben, damit dieselben bei der Verkehrsdirektion intervenieren können.

Von den Welfer Lokalbahnen. Die f. f. Betriebsleitung der Welfer Lokalbahnen will in puncto Sparsystem den anderen Verwaltungen auch nicht nachstehen und meint, alles daransetzen zu müssen, um nicht zurückzubleiben. Ein besonderes Augenmerk widmet Herr Betriebsleiter Wagner der Besetzung der Zugführerposten. Die Oberkondukteure sind ihm zu teuer, zu alt, zu wenig elastisch und flink, und Gott weiß, was er noch für unangenehme Eigenschaften findet. Tatsächlich hat er bereits zwei vakante gewordenen Posten mit Arbeitern im Fahrdienst besetzt.

Auf den Welfer Lokalbahnen sind vier Stationen mit unverantwortlichen Stationsführern besetzt. In diesen Stationen finden täglich zwei Zugkreuzungen und zwei Vorfahrten statt. Wer wird bei einer eventuellen Karambolage die Verant-

wortung tragen? Wo wird die Behörde, sowie die f. f. Generalinspektion den Schuldigen suchen?

Die Bahnverwaltung macht sich die Sache ganz leicht. Wird ein Zugführerposten frei, bemüht sich ein Direktionsbeamter zur Betriebsleitung, läßt sich den Kandidaten vorstellen, fragt ihn um ganz gleichgültige Dinge, und der verantwortliche Zugführer ist fertig. Bis in zehn bis fünfzehn Jahren wird auf diese Weise der letzte der jetzigen Bremser mit einer Gesamtdienstzeit von 30 Jahren zu einem Zugführerposten kommen, aber vielleicht noch immer Arbeiter im Fahrdienst sein.

Mit den Bremsern ist es ebenso. Tritt ein Bedarf an Bremsern ein, so wird ein Mann vom Oberbau kommandiert, ein Beamter der Betriebsleitung nimmt ihm die formlose Verwendungsprüfung ab, und der vollwertige Zugbegleiter ist fertig. Die Folge davon ist, daß manchmal vom Lokomotivführer gegebene Signale die gegenteilige Wirkung hervorrufen, was ja nicht zu verwundern ist.

Die Wahrung der persönlichen, sowie der Betriebssicherheit, das sind lauter Dinge, die auf den Lokalbahnen längst überholt sind; mit solchen nebensächlichen Dingen befaßt man sich doch im XX. Jahrhundert nicht mehr. Sparen und wieder sparen, ist die Devise, und wenn es auch gelegentlich einmal Tote und Verwundete geben sollte, einen oder mehrere Schuldtragende wird man schon herausfinden, nur dort nicht, wo sie sind. Die f. f. Generalinspektion als oberste Aufsichtsbehörde wolle sich gelegentlich einmal genau informieren.

Vermögensstand des Provisionsinstituts für Diener und Hilfsbedienstete der Staatsbahnen mit 31. Dezember 1913. Effekte nebst (Wertpapiere) . . . . . Kr. 20,380,497.65 Rausschillingsforderungen und Darlehen . . . . . „ 3,825,398.82 Realitäten . . . . . „ 25,845,830.34

Auf die f. f. Staatsbahnen (diese Schuld an den Betrieb setzt sich aus verausgabten Baugeldern zusammen) . . . . . 1,459,570.47 Vermögen . . . . . Kr. 48,392,152.34

Der aus den Realitäten baticrende Vermögenswert ist aus folgender Tabelle zu entnehmen:

Table with 5 columns: Stationen und Anlage, Anzahl der Käufer, Fläche in Quadratmetern, Flächenwert in Kronen, Buchwert am 31. Dezember 1913 in Kronen. Rows include Hütteldorf, Heiligenbrunn, Wien IV, etc.

Sparsystem bei der f. f. Nordwestbahn. Das Betriebsinspektorat Prag ordnet mit 3. 25.231 Pg. VI vom 5. Juni 1914 an, daß im Bedarfsfall zur Bremsung der Sammelgüterzüge der den Wagenausweis führende (zweite) Güterschaffner in der Strecke Böhmiß-Belohrad-Starkensbad-Martinitz herangezogen werden kann. Das gleiche gilt auch in der Strecke Bilnißau-Trautemau.

Wie wohlwollend unsere Vorgesetzten sein können. Damit der ausgeschundene zweite Güterschaffner von dem stets dreitigen und niemals gereinigten Hüttelwagen wenigstens zeitweise befreit wird, kommandiert man ihn auf die Bremse, damit er in seiner 16. eventuell 17. Dienststunde frische Luft schöpfen und, wenn er nicht einschläft und von der Bremse herunterstürzt, über seine jederzeit fürsorglichen Vorgesetzten nachdenken kann.

Nur hätte dies viel einfacher durchgeführt werden können, wenn der Schöpfer dieses Gedankens einige der vielen überflüssigen Diäten... zu diesem Zweck sich herausgesucht hätte, so wären einige Arbeitslose weniger gewesen.

Es handelt sich in diesem Fall um einen höchstens zwei Bergbremser, und um diese zu ersparen, müet man den Manipulanten zu, zeitweise seine schriftlichen Arbeiten einzustellen und Bremsendienste zu leisten. Wenn auch vom moralischen Standpunkt gegen diese Verfügung nichts einzuwenden wäre, so müssen die Herren oben bedenken, daß die meisten Manipulanten den körperlichen Anforderungen eines Bremfers entwöhnt und auch für einen solchen Dienst auf offener Bremse bei ungünstiger Witterung nicht ausgerüstet sind, oder denken die Zweimalweiser, daß sich ein Manipulant für seine Arbeit, beispielsweise für einen im Winter geheizten Hüttelwagen so adjustieren kann, wie ein Bremser oder Kondukteur, der ständig auf der Bremse seinen Dienst versieht? Und wie kann er nach vollführtem Bremsendienst mit den beschmutzten Händen seine schriftlichen Arbeiten weiterführen? Wann soll er seinen Verpflichtungen als Manipulant nachkommen, wenn der Aufenthalt in den Stationen nicht ausreicht? Wie soll er den ersten Manipulanten in der Arbeit unterstützen, wenn er auf der Bremse sitzt? Ist denn bei den Sammelgüterzügen wirklich so wenig zu tun, oder sind die Manipulanten dieser

zwei in Betracht kommenden Stationen, Chlumetz und Trautemau, noch zu wenig ausgenützt. Die letzteren haben einen Turnus, welchem sogar die f. f. Generalinspektion als Aufsichtsbehörde etwas Aufmerksamkeit entgegenbringen könnte. Traurig genug für die Manipulanten, daß sie sich so etwas bieten lassen, und gerade vom Prager Betriebsinspektorat hätte man eine solche Verfügung am wenigsten erwartet. Logischerweise hätte ab 1. Mai, weil die Bremsprocente erhöht wurden, das Personal vermehrt, nicht aber bei nahe reduziert werden sollen. Es kommt vor, und ist schon öfters vorgekommen, daß Flussbremsen im Stundenpaß wohl durchgeführt, in Wirklichkeit aber nicht mitfahren, weil keine hier sind. Diese Methode dürfte früher oder später sehr üble Folgen nach sich ziehen und mehr kosten als ein Flussbremsen.

Zur Sanierung der f. f. Nordwestbahn werden die Manipulanten in den gegebenen Fällen nichts beitragen können, aber einen Fingerzeig auf Wunsch den maßgebenden Faktoren geben, wo viel Geld erspart werden könnte. Auf die Dauer läßt sich die Maßregel bezüglich der „Manipulantenbremser“ nicht aufrechterhalten, und dann fühlen sich dieselben keines Vergehens schuldig, daß sie so gestraft werden sollen.

Deshalb ersuchen die Betroffenen: Eine f. f. Nordwestbahndirektion möge veranlassen, beziehungsweise anordnen, daß diese durch nichts gerechtfertigte Verfügung zurückgezogen wird.

Aus den Amtsblättern. Wien, 21. März 1914. Zirkulariensammlung A. 135.

Fahrbegünstigungen auf den Lokalbahnen. Das Steiermärkische Landes-Eisenbahnamt sowie die Verwaltungen der Rohitscher Lokalbahn und der Sulmtalbahnbahn werden ab 1. April 1914 bis auf weiteres bei Fahrten auf ihren Linien: Kapfenberg-Au-Seeawiesen, Preding-Wieselndorf-Stainz, Bölschach-Gonobitz, Windisch-Feistritz Südbahn-Windisch-Feistritz Stadt, Grobelno-Rohitsch und Leibnitz-Pöfing-Brunn:

- a) Den aktiven Bediensteten und Arbeitern unserer Gesellschaft gegen Vorweis der dauernden Legitimation (grünes oder graues Büchel) die Preisfahrt; b) deren Familienmitgliedern auf Grund der übereinstimmenden Legitimation (rotes Büchel) den Regierpreis. Auf der Mori-Arco-Rivabahn sowie auf der Lokalbahn Bruned-Sand i. Tirol erhalten unsere Bediensteten und Arbeiter gegen Vorweis der dauernden Legitimation (grünes oder graues Büchel) Regierkarten. Die gleiche Begünstigung wird auf Grund der übereinstimmenden Legitimation (rotes Büchel) auch den Familienmitgliedern gewährt. Sofern Familienmitglieder von Bediensteten und Arbeitern im Besitz stempelspflichtiger temporärer Regierartenlegitimationen sind, erhalten sie für Fahrten auf den vorbezeichneten Bahnen gegen fallweises Ansuchen (Form. N. 76) stempelpflichtige Anweisungen zur Fahrt zum Regierpreis. Die Lokalbahn Bruned-Sand in Tirol gewährt überdies unseren Bediensteten und Arbeitern über fallweises Ansuchen (Form. N. 76) für die eigene Person die Preisfahrt.

Die Einzelbegünstigungen werden nur im Rahmen der für die Südbahn gültigen Fahrbegünstigungsnormen gewährt und gelangen durch unsere Ausfertigungsstellen zur Ausgabe. Sie können auch derart ausgestellt werden, daß für Fahrten mit der Südbahn und der Lokalbahn durchlaufend nur eine Anweisung ausgestellt wird.

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 23. Mai 1914, Z. 17.691, an alle f. f. Direktionen und die f. f. Betriebsleitung Czernowitz betreffend Stempel- und Gebührenfreiheit im Disziplinarverfahren nach der Dienstpragmatik.

Das f. f. Finanzministerium hat nachstehende im Verordnungsblatt dieses Ministeriums, Jahrgang 1914, XXVIII. Stück, unter Nr. 101, verlaufene Verordnung über die Gebührenbehandlung von Eingaben etc. im Disziplinarverfahren nach der Dienstpragmatik erlassen, welche hiemit der f. f. ... zur Danachachtung bekanntgegeben wird.

Für den f. f. Eisenbahnminister: G r i e n b e r g e r.

Fahrbegünstigungen für Söhne der eigenen Bediensteten, die als Einjährig-Freiwillige dienen.

An alle Dienststellen!

Auf Grund des Erlasses des f. f. Eisenbahnministeriums, Zahl 44.374/6a ex 1913, vom 11. Mai 1914, werden die Bestimmungen des Zirkulars Nr. 34 vom 20. Jänner 1912, Punkt 1 und 2 (VI. Stück des Amtsblattes per 1912) dahin abgeändert, daß Söhne von eigenen Bediensteten, ohne Rücksicht darauf, ob sie auf eigene oder auf Staatskosten als Einjährig-Freiwillige dienen, den im gemeinsamen Haushalt mit den Eltern lebenden, beziehungsweise anderweitig untergebrachten und von diesen vollständig erhaltenen Kindern der eigenen Bediensteten gleichzuhalten sind, und daß somit für sie die den gedachten Kindern nach den bestehenden Normen gebührenden Fahrbegünstigungen auf den Linien der f. f. österreichischen Staatsbahnen angesprochen werden können.

Diese Verfügung ist beim oberwähnten Zirkular Nr. 34 ex 1912 vorzumerken.

Wien, 23. Mai 1914.

(3. 20.666/F.) Für den f. f. Direktor: Paul.

Verordnung des Finanzministeriums vom 10. März 1914, Z. 16.040, betreffend die Stempel- und Gebührenfreiheit im Disziplinarverfahren nach der Dienstpragmatik für Staatsbeamte und Staatsdiener.

Zufolge des § 152 des Gesetzes vom 25. Jänner 1914, N.-G.-Bl. Nr. 15, betreffend das Dienstverhältnis der Staatsbeamten und der Staatsdiener (Dienstpragmatik) ist das in diesem Gesetz vorgesehene Disziplinarverfahren hinsichtlich der Stempel- und Gebührenfreiheit dem Strafverfahren gleichzuhalten.

Diese Bestimmung findet gemäß dem Artikel V des Gesetzes auch auf anhängige Disziplinarfälle Anwendung, wenn am 1. Februar 1914 ein Disziplinarerkenntnis erster Instanz noch nicht erlossen war.

Für das bezeichnete Disziplinarverfahren kommen insbesondere die Bestimmungen des § 380 des Gesetzes vom 23. Mai 1878, N.-G.-Bl. Nr. 119, und die Tarifschlagworte „Straferkenntnisse“ und „Straffälle“, welche aus öffentlichen Rücksichten verhandelt werden, des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, N.-G.-Bl. Nr. 50, zur Anwendung.

Es sind mithin alle nach der Dienstpragmatik abgeführten Verhandlungen in Disziplinarsachen, gleichviel, ob sie bei der zuständigen Dienstbehörde oder Disziplinarcommission oder bei einer anderen Behörde stattfinden, und alle darauf bezüglichen Eingaben, Vorstellungen und Verurteilungen der Parteien, dann Protokolle gebührenfrei; die Disziplinarerkenntnisse sind kein

Gegenstand der Abgabe; Vollmachten, Zeugnisse und überhaupt Urkunden, welche ausschließlich für Zwecke des Disziplinarverfahrens gefordert werden, genießen nach Maßgabe der Bestimmungen der Tarifposten 102, lit. b, und 117, lit. m, des Gebührengesetzes die bedingte Gebührenfreiheit.

Bei den zuletzt erwähnten Urkunden ist nach Vorschrift des Punktes b der Vorerinnerungen zum Tarif des Gebührengesetzes an der Stelle, an welcher das Stempelzeichen angebracht zu sein pflegt, der Zweck der Urkunde und die Person, welcher sie zu diesem Zwecke zu dienen hat, anzugeben.

Für den Leiter des k. k. Finanzministeriums: **W e d e m. p.**  
Nach dem Wortlaut dieses Erlasses entfällt daher in Zukunft die Beigabe von Stempelmarken in allen Disziplinarangelegenheiten; ebenfalls sind allfällige Beilagen zu den Disziplinarakten stempelfrei. Wir machen unsere Mitglieder ganz besonders darauf aufmerksam, daß sie bei Ueberreichung von Rekursen gegen Disziplinarerkenntnisse auf diesen Erlass hinweisen, wenn man von ihnen die Abstempelung der Rekurse verlangen sollte.

### Korrespondenzen.

**Brigen.** (Ein übergeschnappter Verkehrs-bündler.) Unser Artikel vom 1. Mai hat seine Wirkung nicht verfehlt. Wie eine giftige Viper schnell so ein schwarzes Verhängnis als Korrespondent im „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahner“ vom 1. Juni d. J. in die Höhe und läßt seine Zunge über uns herein. Dabei schreibt er aber so viel Anjün durcheinander, daß ihm, wenn er seine schriftstellerische Fehlgewohnheit selbst davor grausen wird. Wir möchten fast wetten, daß Herr Redakteur Schulz diesen Artikel nicht gelesen hat, denn sonst hätte er ihn in dieser Fassung nicht zum Druck befördert. Das war so recht eine Lehrbubenarbeit. Wir gehen auf eine solche schriftstellerische Mißgeburt gar nicht ein, weil wir uns mit so dummen Leuten nicht abgeben wollen, sind aber herzlich froh, daß dieser Schreiber, der sich als Verkehrs-bündler zeichnet, uns einen Moment hinter den Vorhang schauen ließ und wir die erregbare Stimmung im Lager der hiesigen Verkehrs-bündler dadurch erkennen konnten. In ihrem Größenwahn haben diese Herrschaften noch manchmal auch etwas momentane ungewollte Ehrlichkeit, die wir dankend anerkennen wollen. Aber in seinem Schimpfen hat er sich doch etwas verstiegen und dabei seine Ohnmacht vergessen. Denn die Wahl der Vertrauensmänner, wozu sein Artikel hätte Agitation machen sollen, ist nicht zu seinen Gunsten ausgefallen. Von zwölf zu wählenden Vertrauensmännern sind zehn sozialdemokratische und nur zwei christlichsoziale gewählt worden, obwohl sie eigene Kandidaten aufstellten. Und diese zwei Gewählten haben nur ein und zwei Stimmen Mehrheit. Während unsere Kandidaten im Maximum bis zu 157 Stimmen erreichten, hatten die Christlichsozialen nur 100 zusammengebracht. Da werden sie es wohl bald glauben müssen, wie sehr sie abgewirtschaftet haben. Und der Herr „Verkehrs-bündler“ wird uns ob dieses Wahlergebnisses wohl neuerdings großen, was uns nur freuen kann.

**Brünn I.** Vor zirka einem Jahr wurde nach Brünn ein Herr berufen, welcher derzeit auf dem Posten eines Heizhausvorstandes ist und auf den Namen Inspektor **F e i m a n n** hört. Als er nach Brünn kam, liefen aus Heizhäusern, wo er vordem war, sehr ungünstige Informationen ein. Wir selbst sind wohl keine Utopisten, welche auf einen Vorstand warteten, von welchem unbedingt Personalfreundlichkeit verlangt werden könnte. Wir selbst wissen, daß ein Heizhausvorstand gerade so wie wir die Interessen der Bahnansalt wahren muß, doch sollen hiebei die erlaubten Grenzen nicht überschritten werden. **H a s e r** gutes Recht ist es, von einem Vorgesetzten die Einhaltung des ihn angehenden Absatzes 4 des § 20 der Dienstordnung verlangen zu können. Inwiefern dies der Fall ist, soll durch nachstehende Zeilen festgestellt werden.

Kaum daß Herr **F e i m a n n** seinen Dienst in Brünn angetreten hat, sah er sich schon nach Bediensteten um, welche ihm Spitzel- und Zuträgerdienste leisten werden. Leider fanden sich einige solche Kreaturen. Nachdem er von diesen informiert worden ist, fing die Hetze an. Zuerst sollte der Hauptvertrauensmann der Zugsförderung auf die Seite geschafft werden. Diesem wurde gedroht und über ihn mehrmals an die Direktion falsch berichtet. Nichts weniger galt es, als diesem Genossen seine Existenz zu vernichten und denselben vom Lokomotivführerdienst abziehen zu lassen. Wäre nicht die Organisation hinter dem Genossen gestanden, dann wäre es gelungen. Dann kam der zweite Vertrauensmann und Arbeiterausschmittglied an die Reihe. Diesem wurde von **F e i m a n n** trotz 24jähriger Dienstzeit der hinauswurf angedroht, ja sogar das Arbeitsbuch angeboten. Und will man wissen, was diese zwei Vertrauensmänner verbrochen haben, so höre man: Als Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahner und Beauftragte von denselben kamen sie zu diesem Herrn intervenieren und forderten die Einhaltung der den Bediensteten gewährten Rechte. Schon das schlug dem **F a h** den Boden aus, denn Rechte der Bediensteten scheinen diesem Herrn eine fremde Sache zu sein. Als sich die Verfolgung unserer Mitglieder weiter entwickelte, waren wir gezwungen, eine Protestversammlung in die Schwedater Bierhalle einzuberufen. 700 Eisenbahner kamen in Reih' und Glied von den verschiedenen Sammelpunkten in die Versammlung, und als man den Namen **F e i m a n n** erwähnte, durchbrauste ein wahrer Entrüstungsturm den Saal. **H a u r u s e** und **A b z u g** **F e i m a n n** wurden so lange geschrien, bis der Redner von diesem Herrn nicht mehr sprach. Trotzdem die Eisenbahner in verschiedenen Richtungen wohnen und es schon 11 Uhr nachts war, wurden Rufe nach einem Demonstrationzug laut. Sofort formierte sich der Zug von 700 Eisenbahnern und, von einem Kordon von Polizeileuten umgeben, zog an dem Wohnhaus dieses Herrn **F e i m a n n** vorbei. Als am Bahnhofplatz der Zug auseinanderging, durchbrauste ein Hunderte Stimmen starkes „**H u i F e i m a n n**“ die in tiefster Ruhe liegende Stadt. Tags darauf hat Herr **F e i m a n n** unsere Vertrauensmänner, doch nicht ihn und seine Familie unmöglich zu machen, und heute Schläg' vergessen. Offen spricht er sich heute aus: „Die Noten müssen hinaus! Heute der, morgen der, ich habe Leute genug!“ Das können sich die pflichtbewußten Arbeiter und Bediensteten nicht gefallen lassen. Genug mit dieser Pascha-wirtschaft, genug mit dieser Heberei! Halte ein Eisenbahnbediensteter die Schinderei nicht mehr aus, dann beeinflusst **F e i m a n n** den Arzt, den Kranken als solchen nicht anzuerkennen. Die Bediensteten sind sich bewußt, daß sie zur Verrichtung der Pflichten da sind, doch sie haben auch Rechte, und die werden sie sich von keinem **F e i m a n n** nehmen lassen.

**H a a r f r a u b e n d** ist seine Umgangsweise mit dem Personal. Nur einige dieser Lantienmenblüten wollen wir bringen. Die Schladenarbeiter müssen insofern Klammangel mit höchster Kraftanstrengung arbeiten, damit die Kupfanale rein sind. Er sagt ihnen: „Wenn ihr fertig seid, könnt ihr nach Hause gehen.“ Auf Grund dessen arbeiteten die Arbeiter im Schweiß ihres Angesichts, ohne sich die geringste Pause zu verdienen, und waren um 2 bis 3 oder 4 Uhr fertig. Eine Zeit ließ er sie nach Hause gehen, und nachdem er sich von der höchsten Leistungsfähigkeit überzeugt hatte, verbot er das Nachhausegehen. Die Arbeiter müssen außerdem noch andere Arbeiten machen. Bei den Kohlenleuten wurde unter Mithilfe seines deutschnationalen Adjutanten die Hälfte der Leute reduziert. Den Waisuren wurde der Dienstturnus verschlechtert, den Maschinenbegleitern ebenfalls. Die bereits Jahrzehnte im Bahndienst stehenden und ausgemergelten Arbeiter müssen in den Krankenstand treten und sich dann mit einer Unaben-

penfion abfertigen lassen, obwar sie noch leistungsfähig sind. Die auf Grund eines Unfalles nicht mehr voll leistungsfähigen Bediensteten schiebt er am liebsten zu Lasten der Unfallversicherung ab. Dies alles, damit nur sein Heizhaus entlastet wird und er eine höhere Lantienne bekommt. Schloßher- heizer, welche bereits die vorgeschriebene Zeit hinter sich haben, läßt er trotz Personalangel nicht prüfen, weil sie dann um 20 S. teurer kämen. Lieber dem Personal keine Urlaube geben, das erhöht die Lantienne. Von den Auswaschern reduzierte er einen und verlangte unter Androhung der Entlassung von dem anderem dasselbe Arbeitsquantum. Das könnte nur auf Konto der Kessel geschehen. Die Turnusse des Lokomotivpersonals sind unter dem Hund, von einer Vorschrift gar nicht zu sprechen. Als eine Gemeinheit muß man es bezeichnen, wenn ein solcher Herr die Unkenntnis der deutschen Sprache zu Rechtsverdrehungen benützt. Ein Vertrauensmann wollte den **L i s h n o w i t z e r** Turnus nicht unterschreiben, weil er den Vorschriften nicht nur nicht entspricht, sondern sogar elend ist. Der Herr Vorstand sagte: „Sie brauchen es nicht zu unterschreiben, schreiben Sie nur anwesende und Ihren Namen dazu.“ Der Vertrauensmann, welcher glaubte, daß der Turnus dann nicht gültig sei, machte es so, doch ist der Turnus jetzt gültig, und wurde die Beschwerde ergriffen. Nebenleistungen werden von den Maschinenmeistern erzwungen. In der Werkstätte ist es auch so. Dort wird ebenfalls immerfort mit dem hinauswurf gedroht, und dies von einem Menschen, den wir vollständig in der Hand haben. Er wird es wissen, warum, dies zu seiner Warnung. Nicht anders sind seine Unterläufer, immerfort drohen, gemeine Ausbrüche, die ihrer angeleglichen Bildung nicht zur Ehre dienen, trotz vollständiger Pflichterfüllung. Er, der Pascha, ist an keine Dienstzeit gebunden, von 9 bis 11 Uhr und von 3 bis 4 Uhr ist bei ihm die Regel. Das Letztmal machen wir ihn hier auf den § 20, Absatz 4, aufmerksam. Wir haben es satt, uns so behandeln zu lassen. Lieber ein Ende mit Schreden, als ein Schreden ohne Ende. Soll es nicht zu Betriebsbeeinträchtigungen kommen, dann muß sich eine k. k. Direktion dazu bequemen, hier Ordnung zu machen. Bis jetzt haben wir zurückgehalten, um die Vertrauensmänner nicht zu exponieren. Doch jetzt der Sache freien Lauf. Hier muß Wandel geschaffen werden, soll es nicht zur energischen Selbsthilfe des Personals und der Arbeiterschaft kommen.

**F r a n z e n s f e l d.** (Vertrauensmännerwahl.) Auf Grund des Zirkulars A Nr. 201 ex 1914 vom 25. April l. J. fand hier am 23. Mai die Wahl der Vertrauensmänner des Stationspersonals statt. Wir wollten daraus kein politisches Institut machen, weil wir für die Arbeiter eine Vertretung wünschen, wie sie nämlich für dieselben paßt. Die Verkehrs-bündler haben uns aber mit einer selbständigen Liste vor den Kopf gestoßen und wollten ganz einfach bestimmen, daß alle Arbeiter ihre Kandidaten wählen, unter denen sie aber eine ganze Reihe bekannt unfähiger Leute aufgenommen hatten. Als Zugmittel hatt ensie, ohne zu fragen, drei Genossen als letzte Ersatzmänner aufgestellt. Unsere organisierten Mitglieder waren natürlich mit dieser aufgezogenen Liste nicht einverstanden, und da sie vorwiegend die Mehrheit hatten, stellten sie ebenfalls selbständige Kandidaten auf, die auch dann gewählt wurden. Unsere Vertrauensmänner erhielten 41 Stimmen, während die Christlichsozialen nur 29 Stimmen auf sich vereinigten. Ein Teil unserer Genossen waren noch großmütig und gaben einem älteren Arbeiter der Christlichsozialen ihre Stimmen, weil einer unserer Kandidaten im Juli angestellt wird, und so wurde auf diese Weise aus purer Warmherzigkeit wenigstens ein christlichsozialer Vertrauensmann gewählt. Das werden sich diese Herrschaften für ein andermal merken müssen, denn sie haben bei dieser Wahl neuerdings erfahren, daß ihre Allmacht hier gebrochen ist.

**G r a z.** (Unüberlegte Handlungsweise.) In Knittelfeld hat man es für gut befunden, den Genossen **F r a n z R u z i k a**, ehemaligen Lokomotivführer der Südbahn in Willach, derzeit Sekretär des Oesterreichisch-ungarischen Lokomotivführervereines in Wien, in der Nummer 119 vom 1. Mai 1914 eines aus Zeug zu flicken. **S p j e r i e** schreibt der „Arbeiterwille“ in der Nummer 143 vom 26. Mai folgendes:

„**K n i t t e l f e l d.** In der Nummer vom 1. Mai haben wir über eine am 19. April in Knittelfeld stattgefundene Versammlung wegen der Erbauung von Eigenheimen berichtet, worin es bedauerlicherweise hieß, daß man nun mit dem Herrn **R u z i k a**, dem ehemaligen Lokomotivführer aus Willach, komme, der auch einmal der gewerkschaftlichen Organisation angehört. Auf Grund der nach Erscheinen des Versammlungsberichtes gepflogenen Erhebungen und Einsichtnahme in Organisationsdokumente stellt die Redaktion fest, daß **R u z i k a** nicht nur der politischen und gewerkschaftlichen Organisation angehört, sondern heute noch sowohl in der politischen wie auch in der gewerkschaftlichen Organisation Vertrauensstellen bekleidet. Es kann somit nicht angenommen werden, daß er andere Meinungen über den Klassenkampf bekommen habe, und ist durchaus kein Anlaß vorhanden, die Vertrauenswürdigkeit des Genossen **R u z i k a** anzuzweifeln.“

Die Notiz vom 1. Mai fand in den Kreisen des Lokomotivpersonals weit über Steiermark hinaus begrifflicher Weise große Erbitterung, weil diese die Verdienste ihres Kollegen **R u z i k a**, die er sich nicht nur für seine Kollegen, sondern auch für die gewerkschaftliche und politische Organisation erworben hat und noch zu erwerben in der Lage ist, zu schätzen wissen.

**G u t e n s t e i n.** (R. I. Staatsbahn.) Der Stationsvorstand, Herr **O f f i z i a l W a l**, hat es auf alle jene Eisenbahner scharf, die noch nicht so viel sind wie er, obwohl sein Vater ebenso einen blauen Rock trägt, wie die, welche Herr **W a l** jun. jetzt loschlägt. Wenn aber gar einer nur Arbeiter ist, dem Gnade der liebe Himmel. Und dennoch trifft sich Herr **W a l** mit jedem Schlag nur selber. Man denke nur: ein Offizial, ein feingebildeter Mensch, begehrt vor den Augen des Publikums die Rafflosigkeit, die zwei Kondukteure des Zuges 2013 am 2. d. M., die am Perron verschiedenen Reisenden Auskünfte nach den Güterfahrplänen erteilten, mit den kräftigsten Ausdrücken zu beschimpfen, die Betonung des Schimpfes aber besonders auf das Wort „**B a u e r**“ legend, obwohl einige bäuerliche Reisende Zuhörer waren. Er läßt sich sogar hinreißen, vor den Kondukteuren schließlich auszuspuken! Und das alles nur deshalb, weil die Kondukteure nicht bei den Zügen „**S a b t a c h t!**“ gestanden sind, durch ihr Entgegenkommen gegenüber den Passagieren aber nur den Sparfann der Staatsbahnverwaltung beredeten, weil in **G u t e n s t e i n** eben kein Vorlieber ist.

Wenn die Kondukteure damals wirklich nicht recht getan hätten, den Passagieren Auskunft zu erteilen, so würde, abgesehen von den diesbezüglichen Vorschriften, der wahrhaft gebildete Vorgesetzte die beiden Kondukteure in die Kniele gezwungen und ihnen dort ohne Beschimpfung den rechten Weg gewiesen haben. Aber Herr **W a l** tut noch mehr: er ist nicht nur brutal gegenüber den untergeordneten Bediensteten, er verunglimpft dieselben in voller Heimtücke auch noch bei ihrem Herrn Vorstand in **W i t t m a n n s d o r f**, indem er den guten Willen derselben herabsetzt, um sie dadurch sträflich erscheinen zu lassen. Dies tut er aber in seiner eigenen Art und Weise, so daß er dabei dem ganzen Zugbegleitersland in **W i t t m a n n s d o r f** ein Klampfen anhängt, in dem er den Zugführern und Kondukteuren Dinge andichtet, wodurch das Personal in seiner Gesamtheit schlecht erscheinen soll. Er spricht in der Anzeige von „**G e l o g e n!**“ u. s. w.

Nein! Es ist nicht schön, es ist nicht nobel, es ist aber auch nicht „**b e u t s c h**“, was sich Herr **W a l** leistet. Es wären ja

auch noch andere Sachen zu besprechen, zum Beispiel das Barische Verbot des „**E s s e n t r a g e n s**“ u. s. w. Aber soll denn mehr gefagt werden als hier schon geschieht, von einem Mann, der in seiner Kindheit proletarische Not kennen gelernt, jetzt aber hoch zu Ross sitzt, mit der Peitsche in der Hand?

**G i e s l a u.** Die Schotterlagerung zwischen und neben den Geleisen in der Station **G i e s l a u** ist eine derartige, daß das Verschubpersonal in steter Gefahr schwebt, bei Ausübung des Dienstes über die mehr als faustgroßen Steine zu stolpern und überfahren zu werden. Im Bereich des Verschubterrains liegt der große Schotter herum verstreut und die Topfkästen der Zentralstellung ragen 25 bis 30 Zentimeter über den Boden heraus, so daß die Wagenfänger mit dem Bremsmittel über diese künstlichen Hindernisse springen müssen. Wie leicht kann da ein Unglück geschehen, insbesondere bei Nacht. Vor dem Perron ist wohl die Anlage mit seinem Schotter bedeckt, doch ist dies nur deshalb durchgeführt worden, daß die Passagiere nicht stürzen und sich eventuell beschädigen. Doch für die Verschleiber hat man keine Rücksichten, die sollen einfach aufpassen und lustig über die herumliegenden Steine springen. Doch auch diese Leute können trotz aller Vorsicht nicht immer auf jedes Hindernis achtgeben. So hat sich am 26. Mai d. J. der Verschleiber **F r i e d r i c h G o r d o n** beim Verschleiben einen Unfall dadurch zugezogen, daß er beim Absteigen von einer Bremse auf einen größeren Stein kam und sich hiebei den Fuß verstauchte, wo er bis heute noch im Krankenstand ist. Schon dieser Unfall sollte die k. k. Bahnerhaltung veranlassen, dem Verschubterrain eine größere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

**G a n n s d o r f.** Nun scheint der Bahnmeister **R u d o l f P o d z e m s k y** endgültig abgewirtschaftet zu haben. Dieser gute Mann ist bereits wegen verschiedener Unzulänglichkeiten vom Dienst abgezogen, und seit 4. Juni ist der Bahnmeisterposten ausgeschrieben. Der Abgang des Bahnmeisters **P o d z e m s k y** ist längst vorausgesehen gewesen und für ihn selbst die einzige Rettung. Das Nachsehen haben jene, die den Worten des Bahnmeisters geglaubt und sich anpumpen ließen.

**S e b e n i c o.** Bei uns herrscht eine Protektionwirtschaft, die geradezu unerträglich ist. Alte Bremser werden als Arbeiter verwendet, während junge Leute, kurz nach ihrer Aufnahme, schon zum Bremserdienst kommen. Glaubt der Herr Vorstand, daß dies dem Dienst förderlich ist? Die größte Protektion scheint der Bremser **M.** zu genießen. Obwohl er seinerzeit drei Monate Strafe abzusitzen hatte, wird er allen anderen Bremsern, die schon seit fünf bis sechs Jahren Dienst **t r a f f o s** machen, bevorzugt. Jetzt ist er Aufsichtskontrollant geworden zum Lohn auf alle Gerechtigkeit! Alle anständigen Bediensteten sind empört über ein solches Vorgehen ihrer Vorgesetzten. Der Vorstand ist ja kein schlechter Mensch, glaubt aber gern Einflüsterungen, besonders wenn diese gegen die sozialdemokratischen Bediensteten gerichtet sind. So kann es nicht weitergehen, und die Herren in **T r i e s t** sollten es doch der Mühe wert finden, einmal hier nachzusehen und zu prüfen, ob in **S e b e n i c o** die Dienstvorschriften so gehandhabt werden, wie sie gerechtere Weise gehandhabt werden sollten.

**S t r a s s h o f.** (Vorgesetzte, wie sie nicht sein sollen.) In unserer Station erfreuen sich zwei Persönlichkeiten bei den Bediensteten besonderer Sympathien, welche selbe durch ihr liebenswürdiges Benehmen den Untergebenen gegenüber sich erworben haben. Es sind das die Herren **R ö n i g**, Assistent, und **H u g o G a l l e n t**, Revident, welche einander den Rang als Schifaneure abzulaufen suchen. Insbesondere scheint Herr **R ö n i g**, der durch ungerechtfertigte Anzeigen sich bei seinem Herrn Vorgesetzten beliebt machen will, eine besondere Farce des Schifaneurs sich zurechtgelegt zu haben. Trotzdem derselbe erst einige Monate hier ist, wurden schon mehrere Bedienstete mit empfindlichen Geldstrafen belegt. Am 25. Mai d. J. trat aber ein besonders trauriger Fall zutage, welcher bewies, wie grundlos und wenig stichhältig seine Anzeigen sind. Herr **R ö n i g** zeigte am genannten Tag seine Verschubpartie wegen „**S c h l a f e n s** im Dienst“ an, trotzdem derselbe bei seinem Kontrollgang vier Mann ihren Dienst verrichtend und alles in Ordnung fand. Auch besitzt Herr **R ö n i g** Manieren, die bestimmt eines Assistenten unemwürdig sind, und es ist nicht notwendig, in der Station zu den Bediensteten zu sagen: „**D a** haben Sie zehn Kreuzer, und geben Sie mich in die Zeitung.“ Herr **R ö n i g**, wenn Sie Ihr Benehmen nicht ändern, werden Sie noch oft in den Spalten unseres Fachblattes glänzen.

Was Herr **G a l l e n t** betrifft, scheint derselbe etwas stark an Größenwahn zu leiden, da er dem Personal nicht genug die Würde seines Amtes vor Augen führen kann, und ihm durch unnütze Schikanen und Sekkaturen das Dienstmachen vorläufig verleiht. Dieser saubere Herr, der oft stundenlang Vorträge über Disziplin, Moral und gute Sitten hält, täte gut, wenn er diese Lehren für sich in Anwendung brächte. Daß er durch sein bisher an den Tag gelegtes Benehmen sich keine Sympathien, weder bei seinen Vorgesetzten noch bei seinen Untergebenen erworben, das zeigt die Unbeliebtheit, welcher er sich erfreut. Die k. k. Nordbahndirektion ersuchen wir aber, dem Herrn **G a l l e n t** die Lokomotivführerprüfung ablegen zu lassen, denn sonst könnte durch sein herumfahren am Bahnhof (wenngleich der Lokomotivführer dabei ist) ein großes Unglück geschehen. Gofentlich ändern diese beiden Herren ihr Benehmen, sonst wären wir gezwungen, uns mit ihnen eingehender zu befassen. Material steht uns genug zur Verfügung. Einen großen Teil der Schuld, daß diese Herren sich den Bediensteten gegenüber so benehmen können, tragen diese selbst, weil es die meisten noch immer nicht einsehen, daß sie sich der gewerkschaftlichen und politischen Organisation anschließen müssen, denn nur durch die Macht und Stärke der sozialdemokratischen Organisation wird es möglich sein, jede Verschlechterungen abzuwehren und auch solchen Herren das Handwerk zu legen. Genossen und Kollegen, organisiert euch alle bis auf den letzten Mann in **S t r a s s h o f**, denn Einigkeit macht stark! Alle für einen, einer für alle!

**S p i t t a l** am **M i l l a u t e r s e e.** (Heizhausexposition.) Es ist wirklich höchste Zeit, daß die Offenlichkeit wieder einmal erfährt, unter welch traurigen Umständen das Lokomotivpersonal, welches auf der Raurerbahn zur Dienstleistung berurteilt ist, zu leben hat, und daß die maßgebenden Persönlichkeiten endlich darangehen und auch für uns menschenwürdige und den äußerst schwierigen Streckenverhältnissen entsprechende Zustände schaffen. Wir warten schon jahrelang und, bitte, sehr geduldig darauf. Wir scheinen für die Herren, was Verbesserungen anbelangt, nicht vorhanden zu sein, und erinnern sie sich nur an uns, wenn sie irgendeinem wegen einer Wagatelle ein paar Kronen abwickeln können, und glauben wahrscheinlich, daß es uns überhaupt viel zu gut geht. Um dieser falschen Meinung entgegenzutreten, sind wir gezwungen, einige der ärgsten Uebelstände, ihre Ursachen und Wirkungen aufzulegen.

Vor allem möchten wir auf unsere sogenannten Dienstturnusse aufmerksam machen, schon deshalb, weil wir wohl Turnusse am Papier, in Wirklichkeit jedoch keine haben können, solange dieses System des Sparens am unrechten Ort anhält. Wir verweisen dabei nur auf die vergangenen Jahre und speziell auf die letzte Herbstperiode, auf die Dienstleistungen, zu welchen das Personal nach allen Regeln der Ausbeutung gezwungen wurde, wo ununterbrochene Dienstleistungen bis zu 28 und 25 Stunden vorliefen, wo beinahe täglich Heizer, die den ganzen Tag im Heizhaus verwendet wurden, abends noch zu einer 18- bis 14stündigen Tour auf die Lokomotive kommandiert wurden, und nicht vielleicht in

Ausnahmefällen, sondern, wie es ja aus den Dienstkommandierungslisten noch heute zu ersehen sein wird, beinahe regelmäßig. Wo war damals die Aufsichtsbehörde? Es mußte ihr ja die enorme Leistung, die jedem Gesetz für die Sicherheit Hochn sprach, aufgefallen sein. Ach nein, die hatte anderes zu tun; sie mußte endlose Protokolle verfassen und Erhebungen pflegen wegen irgendeiner Kuppel oder Zugstange, die sicher nicht durch die Nachlässigkeit des Personals, sondern lediglich durch die Dienstüberbürdung desselben gerissen wurde, um dann dasselbe empfindlich zu strafen und mit Erlässen und Verordnungen zu überhäufen. Dadurch wollen sie das Personal erziehen, wollen glauben machen, daß dasselbe wirklich so trottelhaft ist, daß es notwendig ist, immer weniger Führer zum Fahren, und immer mehr Aufsitzer anzustellen. Wie das gemacht wird, ist ja allbekannt, so daß es gar nicht der Mühe lohnt, noch ein Wort darüber zu verlieren.

Die Ursachen der heutigen unhaltbaren Zustände sind nur darauf zurückzuführen, daß es eben den verantwortlichen Organen nur darum zu tun ist, herauszupressen, was nur möglich ist, und sie denken sich, bis zur Zeit, wo es nicht mehr geht, hab' ich meinen Teil im Trodene, die anderen sollen machen was sie wollen. Bei der Eröffnung der Tauernbahn war die wohl in Anbetracht der zu überwindenden schwierigen Streckenverhältnisse notwendige und auch entsprechende Reparaturwerkstätte mit ausreichendem Personal besetzt. Selbstverständlich wird man wohl auch schon damals gewußt und damit gerechnet haben, daß erstens der Verkehr in Bezug auf Frachtbeförderung im Anfang ein minimaler, ebenso auch die Reparaturbedürftigkeit der neu gelieferten Lokomotiven keine besonders große sein wird, im Laufe der Jahre hat sich nun der Verkehr bedeutend gehoben, und naturgemäß ergeben sich durch die größere Ausnutzung der Lokomotiven immer mehr und größere Reparaturen bei denselben; anstatt nun den Personalstand im Heizhaus und der Werkstätte zu halten, und die sich ergebenden kleinen und kleinsten Reparaturen sofort und gewissenhaft beheben zu können, ist man darangegangen, denselben auf ein Maß zu reduzieren, daß es heute einfach unmöglich ist, mit den vier bis fünf Professionsisten auch nur mit den notwendigsten laufenden Reparaturen nachzukommen, geschweige denn, die Lokomotiven dienstfähig zu erhalten; dieselben sind heute in einem Zustand, daß sie beinahe nach jeder Tour ein bis zwei Tage stehen müssen, damit es nur halbwegs möglich, sie so herzurichten, daß sie gerade die nächste Tour wieder machen können.

Die Werkstätte Willach ist außerstande, die infolge der vielen vernachlässigten kleinen Reparaturen entstandenen großen Gebrechen wieder gutzumachen, und wenn die Lokomotive von der Werkstätte kommt, ist sie in acht Tagen in dem gleichen Zustand, wenn nicht schlechter wie früher, und Tausende Kronen sind zum Fenster hinausgeworfen. Bezeichnend ist ja auch die Tatsache, daß in Willach oft schon früher, bevor die Lokomotive in die Werkstätte kommt, bekanntgegeben wird, an welchem Tag sie dieselbe wieder zu verlassen hat, unbekümmert darum, ob in der natürlich sehr kurz bemessenen Zeit, die notwendigen Arbeiten ordentlich gemacht werden können oder nicht.

Direkt haarsträubend ist eine Fahrt mit unseren Lokomotiven bei einem Personen- oder Schnellzug, und da wird sich jeder sicher im Sommer die Gelegenheit bieten, daß einmal so ein sich auf Inspektionsreisen befindlicher Herr von der Generaldirektion die schöne Gegend, anstatt durch das Fenster der I. Klasse, von der Lokomotive aus betrachtet. Wir wetten, daß ihm die Lust an den ganzen Naturschönheiten schon das erstmal vergehen wird. Dazu kommt noch der für den minimalen Verkehr normierte Stand an Lokomotiven und äußerst ungünstige Lage der Zuggruppen.

Man hat wohl die ganzen Pausen zwischen den regelmäßigen Zügen mit Erforberniszügen vollgepfropft, von denen kaum einer den ganzen Sommer einmal verfehlt, für die Rückfahrten der Schiebelokomotiven der regelmäßigen Züge jedoch keinen Platz gefunden, so daß eine solche Rückfahrt, welche in kaum einer Stunde durchgeführt sein könnte, mit irgendeinem Lastzug erfolgen muß, und das Personal und Lokomotive zwei bis drei Stunden und länger unnütz auf der Strecke herumhummeln muß; daraus ergibt sich die Möglichkeit, einen vernünftigen Turnus aufzustellen und denselben auch einhalten zu können.

Und schauen wir uns einmal die Entlohnung an, die uns gradenweise für all die mannigfachen kleinen, großen und Nebenstrapagen, denen wir auf der Tauernbahn ausgesetzt sind, genehmigt wird, so muß wohl jeder sagen, daß er vor zehn und mehr Jahren mit ungleich geringerer Anstrengung mehr verdient hat. Kaum kommt irgendeine kleine Aufbesserung heraus, so findet sich schon wieder einer, der damit sein Dasein rechtfertigen und sich bemerkbar machen will, und rechnet heraus, daß uns diese oder jene Begünstigung nicht gebührt, daß ein Lokomotivführer doch nicht so unmoralisch sein kann, und darauf bestehen wird, und flugs ist das Doppelte von der Aufbesserung wieder weg. Es hat ja eine Zeit gegeben, wo noch andere Bedienstete hinweisen und sagen konnten: „Schau's die Spittaler an, was die verdienen“, allerdings kannten viele unsere Streckenverhältnisse nicht, sonst hätten sie sich sicher, wie sie es heute tun, über unsere Bescheidenheit gewundert. Das ist ja der bekannte Fortschritt bei der Eisenbahn, daß man einmal etwas gibt, um damit öffentlich sein Wohlwollen gegenüber dem Personal zu bekunden, um es ihm dann wieder mit größter Brutalität zu entreißen, und dabei zu trachten, den Wert der Dienstleistung in den Augen der Bediensteten so herunterzusetzen, damit sich schließlich das Personal noch denken soll: Ja, kann ich überhaupt etwas dafür verlangen, seien wir froh, daß wir fahren dürfen und nicht außerdem noch zahlen müssen für die Fahrt, wie andere Leute.

Wie heute haben wir, von den zur Aufbesserung der Materialersparnisprämien, bewilligten Millionen nichts gespürt; wohl aber sehen und hören wir, daß das Personal anderer Direktionen und Stationen, wo wahrscheinlich einschicksvollere und nicht so profitgierige Vorgesetzte sind, wie bei uns, bei bedeutend günstigeren Verhältnissen sich besser steht wie wir. Wir uns reibt man sich immer auf den schlechten Verkehr und auf die enormen Kosten aus; ja, hat man jemals gehört, daß so ein Herr Oberinspektor oder Staatsbahnrat einmal gesagt hat: „Ich verzichte auf meine Diäten, weil jetzt momentan ein schlechter Geschäftsgang ist?“ Gewiß nicht. Uns will man jedoch zwingen, auf Kosten unserer Gesundheit und Menschenwürde Dienstleistungen zu vollbringen, die den gesetzlichen Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten zuwiderlaufen, weil sie wohl wissen, daß dem Personal nichts anderes übrig bleibt, will es nur einigermaßen die fortwährenden Reduzierungen wettmachen und halbwegs wie ein Mensch leben.

Man nenne uns irgendeine Gruppe von Bediensteten einer anderen Linie, die unter solchen Strapagen und widrigen Verhältnissen gezwungen ist, Dienst zu leisten, und noch schlechter entlohnt und behandelt wird wie wir auf der Tauernbahn, und insbesondere im schönen und immerwährenden Aufblühen begriffenen Markt Spittal am Millstättersee.

Spittal a. d. Drau. Anlässlich des Hochwassers, von dem ein Teil Kärntens im letzten Mai heimgekehrt wurde, kam es in Feitritz bei Sachsendorf zu einer Episode, die angemerkt zu werden verdient. Durch Pflichtvergessenheit eines Bahnmeisters schwebte eine größere Anzahl von Arbeitern direkt in Lebensgefahr und wurden auch einige von ihnen nicht unbedenklich verwundet. Der reisende Nikolaibach wird von einer Brücke überquert. Die Gefahr für diese Brücke war in der stürmischen Nacht vom 27. auf den 28. Mai so groß, daß dort eine aus 17 Mann bestehende Brückenwache postiert werden mußte, die die Heberwache der Brücke, respektive ihre Festigung zu besorgen hatte. Diese Partie stand unter der Leitung

des Bahnmeisters Puß. Dieser Herr scheint sich aber seiner Verantwortlichkeit nicht bewußt gewesen zu sein, sonst hätte er sich nicht zwei Lehrer mitgebracht, die das schaurig-schöne Schauspiel einer Hochwasserkatastrophe bewundern wollten. Mit diesen Herren unterhielt sich Puß sehr eifrig und vergaß dabei an seine Pflicht. Die Arbeiter waren dollauf nur mit ihrer Arbeit beschäftigt, außerdem waren sie vom Gebrauche des Wildbades beinflusst. Das Dunkel der Nacht wurde nur durch vier Fackeln erhellt. So kam es, daß der Gilzug Nr. 1010 bereits auf der Brücke herfuhr, ohne daß ihn die Arbeiter bemerkt hätten. Ein Glück, daß der Maschinenführer des Zuges die Fackeln bemerkt hatte — allerdings erst 50 Meter vor der Brücke — so daß er das Signal geben konnte. Doch war der Zug schon auf der Brücke, und nicht alle Arbeiter konnten sich rechtzeitig flüchten. Der Maurer Josef Wunder wurde vom Zug gestreift, am linken Arm stark verletzt, der linke Fuß gebrochen, das rechte Knie zerschmettert. Er liegt jetzt im Krankenhaus in Willach. Der Arbeiter Kolbitsch wurde an der Hand verletzt. Die anderen Arbeiter, die durchwegs auch in Lebensgefahr geschwebt hatten, kamen mit dem Schrecken davon. — Welch traurige Rolle spielte bei dieser so gefährlichen Episode der Bahnmeister Puß! Ihm war die Beaufsichtigung der ganzen Arbeit anvertraut worden, er mußte wissen, um welche Zeit der Gilzug fällig war. Der Herr unterhielt sich aber in der Nähe mit seinen Freunden und brachte dadurch eine große Anzahl Menschen in Lebensgefahr! Natürlich sucht Puß sich jetzt mit allen Mitteln reinzuwaschen und sprengt aus, daß die Arbeiter betrunken gewesen seien. Kein Wort daran wahr! Er erwann es so gewesen wäre: Wie durfte Puß die Arbeiter in diesem Zustand auf der Brücke lassen und sie direkt in Lebensgefahr bringen? Nein, so einfach kann man sich nicht losmachen von seiner Verantwortung, und wenn die Generaldirektion der Südbahn ihre eigenen Interessen beden will, muß sie eine strenge Untersuchung über diese Affäre einleiten. Dies ist wohl zu erwarten, und Herr Puß soll jetzt Rechenschaft geben über die Art und Weise, wie er in der Nacht vom 27. auf 28. Mai seinen Posten ausgefüllt hat.

Wittmannsdorf. (R. I. Staatsbahn.) Hier sind seit geraumer Zeit (Jahre hindurch) Oberkondukteurposten zu besetzen. Leider werden dieselben durch Kondukteure, welche auch nicht als Zugführer ernannt sind, forgeschubert. Die Voraussetzungen für die Ernennungen treffen zu, wie zweijährige Verwendung als Zugführer, zweijähriger Stand in der Gehaltsstufe von 1200 Kr., sowie abgelegte Unterbeamtenprüfung. Warum zieht man die Rechte solange hintan? Wartet man etwa solange, bis einer oder der andere einen Anstand hat, um ihm die Ernennung vorzuenthalten? Sieht ja so aus. Oder sind diese Posten für etwaige Protektionen aussersehen oder reserviert? Sache des Bahnbetriebsamtsvorstandes Herrn Oberresidenten Rafetseder wäre es schon gewesen, hier mitzuwirken, da man ihn bis jetzt für einen modernen, einschicksvollen Vorgesetzten hielt, da Amtsvorstände bekanntlich bei allem die erste Rolle spielen. Vielleicht gilt bei der R. I. Staatsbahndirektion Wien der Spruch des Evangelisten Matthäus aus dem 20. Hauptstück, 16. Vers: „Also werden die ersten die letzten und die letzten die ersten sein, denn viele sind berufen, aber wenige sind auserwählt.“ Hoffentlich wird der Amtschimmel in puncto dessen in die rechte Fährte kommen, aber doch nicht etwa schon am 1. Juli d. J. höchste Zeit wäre es schon gewesen.

### Versammlungsberichte.

Matleinsdorf. (Versammlungsbericht.) Am 6. Juni l. J. tagte im Weiblinger Arbeiterheim eine äußerst gut besuchte Versammlung des Personals der Bahnverwaltungen Matleinsdorf und Weibling; auch waren viele Bahnerhaltungsarbeiter von Sektionen Wien bis Wiener-Neustadt anwesend. Die Genossen Krabinger und Urban, Mitglieder des Arbeiterausschusses, gaben den Anwesenden die Ergründungen für die Arbeiter und Professionsisten der Bahnerhaltung bekannt, wofür sie von den Versammelten lebhaften Beifall ernteten. Die beiden Genossen forderten zum Schluß die Anwesenden auf, behilflich zu sein und zu trachten, die bereits gewährten Ergründungen voll und ganz zur Durchführung zu bringen, weshalb es Pflicht eines jeden Bahnerhaltungsarbeiters sowie Professionsisten ist, unserer Organisation beizutreten, damit endlich auch bei der Bahnerhaltung menschenwürdige Zustände geschaffen werden können.

Bozen. (Magazinsmeister- und Aufseher-Versammlung.) Am 18. Mai d. J. tagte in Bozen am 20. Mai in Marburg je eine Versammlung der Magazinsmeister und Aufseher. Als Referenten waren die Personal-Kommissionsmitglieder F. Prinz, Magazinsmeister, und J. Luczenstsch, Magazinsaufseher aus Wien erschienen; dieselben besprachen in eingehender Weise die äußerst schlechte wirtschaftliche und finanzielle Lage als auch die Ständesfrage der Magazinsmeister und Aufseher und berichteten über die eingebrachten Forderungen, und zwar:

1. Gewährung einer Dienstzulage vom monatlich 40 Kr.
  2. Einreihung in die II. Unterbeamtengruppe.
  3. Auflassung der Gehaltsstufe von 1300 Kr.
  4. Ernennung der Magazinsaufseher bei Erreichung von 1200 Kr. Gehalt zu Unterbeamten.
  5. Gärtenausgleich.
  6. Regelung der Erholungsurlaube.
  7. Ernennung sämtlicher Magazinsmeister zu Beamten des Status III bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1600 Kr.
- Sämtliche Kollegen führten bittere Beschwerden über verschiedene Unzulänglichkeiten, die hauptsächlich in Marburg herrschen und die oft himmelschreiend sind.

Die Aufgabe der Personal-Kommissionsmitglieder wird es sein, diese Beschwerden der üblichen Verkehrs-Direktion zur Kenntnis zu bringen. Zum Schluß wurde folgende Resolution angenommen:

„Die am 18. Mai d. J. in Bozen im „Café Südbahn“ versammelten Magazinsmeister und Aufseher des Transportdienstes, Materialmagazins und des Heizhauses erklären sich einstimmig mit den Ausführungen und Forderungen, welche am 20. April d. J. bei der Gruppensitzung der übrigen Dienstzweige, Kollege Personal-Kommissionsmitglied Herr Ferdinand Prinz vorgebracht hat, vollinhaltlich einverstanden und von den Forderungen nicht abzuweichen, und ersuchen die betreffenden Personal-Kommissionsmitglieder F. Prinz und J. Luczenstsch, diese gerechten Forderungen so lange zu vertreten, bis sie endlich bewilligt werden.“

Bassau-Schärding. (Versammlungsbericht.) Genosse Mayr sprach am 5. Juni in Bassau, am 6. Juni in Schärding und am 7. Juni in Neumarkt über „Zweck und Nutzen der Organisation“. Die Vorträge wurden überall mit großem Interesse aufgenommen.

### Aus den Organisationen.

Abmont. (Versammlungsbericht.) In der am 7. Juni abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Prüller, Zahlstellenleiter, Franz Hollinger, Stellvertreter; Peter Tschernik, Kassier, Josef Ganninger, Stellvertreter; Franz Hollinger, Schriftführer; Josef Prüller, Bibliothekar. Als Subkassiere: Peter Tschernik für Abmont; Johann Bucher für Aigen; Franz Hollinger für Gelfäuse; Ferdinand Graf für Gfatterboden. Als Ausschüsse ohne Funktion: Josef Gan-

ninger und Simon Aster. — Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Genossen Josef Prüller, in Geldangelegenheiten an Genossen Peter Tschernik.

Gänserndorf. (Vereinsnotiz.) In den Sommermonaten ist die Bibliothek nur jeden ersten Sonntag im Monat geöffnet.

Jnnsbrud I. Bei der am 16. l. J. stattgefundenen Generalversammlung der genannten Ortsgruppe wurden die Genossen Wilhelm Scheibin als Obmann und Konrad Dietrich als Stellvertreter, die Genossen Gustav Freitag und Rudolf Wader als Kassiere, die Genossen Michael Viertler und Johann Dallagiobani als Schriftführer wiedergewählt. Als Revisoren wurden die Genossen Josef Wauer und Friedrich Fischer neu gewählt. Als Bibliothekar wurde Genosse Alois Engl neuerlich beauftragt und Genosse Gustav Kub als Ersatz gewählt. Als Subkassiere wurden folgende Genossen einstimmig wiedergewählt: Michael Fuchs, R. Wader, M. Rager, Anton Czernin, R. Fasel, R. Kadler, Ed. Tratnig, Josef Wosin, Josef Grasl, R. Schmarl, Reinhold Bögl und Peter Petzl für Jnnsbrud und G. Tischmann, Josef Unterberger, Johann Mitternugner, Sebastian Koubin, M. Sprenger, Andreas Schuster, Josef Verisch, Josef Juli, F. Schwager und Johann Walzl für die Strecke. — Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Wilhelm Scheibin, Oberkondukteur, Fabrikstraße 1, alle Zuschriften in Geldangelegenheiten an Genossen Gustav Freitag, Oberkondukteur, Gabelsbergerstraße 25/L, zu richten.

Königinhof. Am 11. Juni fand im Gasthaus der Frau Müller die diesjährige Generalversammlung statt. Gewählt wurden in die Ortsgruppenleitung folgende Genossen: Josef Dvorak, Obmann, Franz Machla, Stellvertreter; Karl Kahl, Schriftführer; Richard Kudrnovský, Kassier; Adalbert Rozinek, Bibliothekar; Robert Mathes, Franz Ranez, Revisoren; Anton Sorm, Josef Mungar, Josef Strihabka, Franz Hat und Franz Hampel, Ausschussmitglieder. Zum Einheben der Monatsbeiträge wurden folgende Genossen gewählt: Für die Stationen Weich-Tremesná-Mastig Franz Jofiska; für die Strecke Königinhof-Weich-Tremesná Josef Sak; für die Strecke Königinhof-Kufus Augustin Stuchlik. — Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Josef Dvorak, Bahnwärter Nr. 60 sd, Siltwarleut bei Königinhof a. d. Elbe, zu adressieren; in Geldangelegenheiten an Genossen Richard Kudrnovský, Weichensteller, Lipitz bei Königinhof a. d. Elbe. Ferner wird aufmerkham gemacht, daß die Versammlungen im Fachblatt kundgemacht werden. Um rege Teilnahme wird ersucht.

Mürgguschlag. Jener Genosse, welcher nach dem Leichenbegängnis des verstorbenen Genossen Stauer am Friedhof die rote Kranzschleife der Ortsgruppe in Verwahrung übernommen hat, wird ersucht, dieselbe schleunigst dem Besetzten zuzustellen. Ludwig Beer, Obmann.

Neumarkt-Kallham. Am 7. Juni um 18 Uhr abends fand in Herrn Zwetlos Gasthaus die diesjährige Generalversammlung statt. In den neuen Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Johann Neuhäuser, Obmann, Stefan Kropitz, Stellvertreter; Franz Wimmer, Kassier, Franz Leidinger in Neumarkt, Stellvertreter; Ferdinand Kallinger, Josef Klima, Josef Schauer und Matthias Mayerhofer, Ausschuss; Franz Leidinger, J. Saag, Ignaz Hofmann, Kontrolle. Nach Berichterstattung über das abgelaufene Vereinsjahr hielt Genosse Mayr aus Wien einen sehr begiegnen Vortrag über gewerkschaftliche, politische und genossenschaftliche Vereinigung, welcher allgemeinen Beifall fand. Es wurden daher die Mitglieder aufgefordert, jede weitere Versammlung so gut zu besuchen als wie diese. Es wird von nun an jeden Monat eine Besetzung stattfinden, welcher jedesmal mittels Einladung bekanntgegeben wird, bei welchem auch ein guter Besuch zu wünschen ist.

Mürschan. (Versammlungsbericht.) Bei der am 7. Juni l. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den neuen Ausschuss gewählt: Adalbert Hauer, Obmann, Franz Václav, Stellvertreter; Wenzel Husák, Schriftführer, Josef Matoušek, Stellvertreter; Matthias Storkán, Kassier, Ferdinand Wolf, Stellvertreter; Wenzel Karpišek und Josef Fiala, Revisoren. — Zuschriften sind an Genossen Adalbert Hauer, Elbna 81, Post Weiprnik, und in Geldangelegenheiten an Genossen Matthias Storkán, Weiprnik, zu richten.

Trieben. (Versammlungsbericht.) Am 1. Juni fand hier eine sehr gut besuchte Versammlung statt, in welcher die Genossen Werdnik und Gausott die Forderungen und Wünsche des Personals besprachen.

Wien-Döbling. In der Ausschuss-Sitzung vom 15. Juni 1914 wurden die Genossen Dominik Dremo, Wien XX, Verlängerter Engerthstraße, Personalführer A. I. Stiege, 2. Stock, Tür 10, und Thomas Bohnot, Wien XIX, Greinergasse 6, II. Stiege, Tür 20, als Kassiere der Ortsgruppe Döbling gewählt.

Barflessdorf. (Versammlungsbericht.) Am 16. Mai fand die Generalversammlung der Zahlstelle statt, welche sehr gut besucht war. Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Anton Melba, Zahlstellenleiter, Johann Lechner, Stellvertreter; Franz Weinzinger, Kassier; Johann Jodl jun., Schriftführer; Wenzel Laukota und Franz Kapeller, Kontrolle. Als Subkassiere wurden die Genossen Michael Reindl, Andreas Quarti und Franz Kubata gewählt. Genosse Hartz aus Ding hielt ein Referat über „Ziel und Nutzen einer gewerkschaftlichen Organisation“ und erntete für seine Ausführungen reichen Beifall.

Saudtel. (Vereinsnotiz.) Die Monatsversammlungen finden künftig jeden ersten Samstag im Monat um 18 Uhr abends in den Lokalitäten des Vereines „Arbeiterheim“ statt. Die Mitglieder werden ersucht, an diesen regen Anteil zu nehmen. In diesen Versammlungen findet auch die Entgegennahme der Beiträge statt. Bezugs-Kontrolle wird die Mitgliedsbücher beziehungsweise Interimskarten mitzubringen. Die Ausgabe von Büchern aus der Bibliothek findet jeden Samstag von 8 bis 9 Uhr abends statt.

Bell am See. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß mit 1. Juli die Mitgliedsbücher dem Kassier zu übergeben sind. Die restierenden Mitglieder werden ersucht, die Beiträge nachzugahlen, damit die Kontrolle etwas erleichtert ist.

### Verschiedenes.

Der Papst lebt herrlich in der Welt! Auch Ihre Eminenzen die hochwürdigen Herren Karbinale pflegen von altersher gutes Essen und Trinken nicht zu verschmähen. Im Gegenteil! Die Küchenmeister der Papstnepoten aus den Häusern Vorgia, Medici und Charamonti bezogen für ihre ingeniöse Begabung in der Zusammenstellung raffinierter Delikatessen Einkommen, die die österreichischen Ministergehälter um bedeutende Beträge überschreiten. Daß auch heute noch beim Papst in der Tat gut gekocht wird, beweist die Menükarte des zu Ehren der neuernannten Karbinale vom Kardinalstaatssekretär Merry del Val in den Vorgia-Appartements des Vatikans gegebenen Brunnmahls. Bezeichnend für unsere Zeit ist, daß die modernen Tendenzen der vatikanischen Küche mit dem rückschrittlichen offiziellen Programm der heiligen Kurie im umgekehrten Verhältnis stehen.

Die Speisefolge lautete nach dem „Osservatore Romano“:

- Bouillon à la Cardinal
Pasteten à la St. Germain
Lachsforellen, Sauce Joinville
Filet à la Francillon
Garnierte Wachteln
Salat à la Richelieu
Junge Poularden
Spargel, Sauce à la Rochet
Orientalische Bombe
Verschiedenes Eis
Chester Käsestangen.

Als Tischweine waren folgende erlesene Kreuzungen bezeichnet: Cherr, Königl. Wachstum 1870, Sauteruls 1888, Bordeaux Chateaulizon 1892, Champagner St. Marceau, Muskateller 1860. Speisen und Trank eines Lufullus würdig!

Literatur.

Ein Ausnahmungsangebot guter Bücher aus allen Wissenszweigen wird durch die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp., Wien VI/1, Gumpendorferstraße 18, gratis und franco versendet.

Busch, Dr. G., „Menschentum“. Ausgewählte Kapitel aus der Naturgeschichte des Menschen. 278 Seiten mit 8 Tafeln und 80 Textabbildungen. Statt Kr. 2.40 nur Kr. 1.60.

Das Angebot enthält aber auch eine Reihe sozialpolitisch wertvoller Dichtungen und Abhandlungen. Wir nennen zunächst: „Jofua“. Ein großes Evangelium aus künftigen Tagen.

Und so könnten wir die Liste aller 54 angezeigten Bände nur rühmend besprechen. Um aber auch Freunde humoristischer Schriften für das Angebot zu interessieren, führen wir zum Schluss noch die heiteren Geschichten des Wiener Lehrers R. Sawel „Wie's mir zu Hause geht“ an.

Da das Ausnahmungsangebot nur bis 1. Juli 1914 Gültigkeit hat, bitten wir die Interessenten, dasselbe durch Postkarte bei der unterzeichneten Buchhandlung zu bestellen.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 12. Juni 1914. I. Unterstützungen: a) S. U. 25 Fälle, bewilligt 3150 Kr.; b) S. F., 1 Fall, bewilligt 100 Kr., 1 Fall zurückgestellt; c) Verein, 154 Fälle, bewilligt 2640 Kr., 28 Fälle abgewiesen, 1 Fall an die Ortsgruppe gewiesen, 1 Fall zurückgestellt.

Zentralauschussitzung am 10. Juni 1914. Fortsetzung der Beratung über die Aufstellung der Kandidaten in den Vorstand und in das Schiedsgericht der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Brüg. Sonntag den 5. Juli im Café „Zentral“, 8 Uhr abends, Monatsversammlung. Weiskirchliq. Monatsversammlung jeden ersten Samstag im Monat um 8 Uhr abends im Vereinslokal.

Sprechsaal.

Mitteilung an die Ortsgruppenfunktionäre. Wir bringen nochmals zur Kenntnis, daß ab 1. Juli 1914 alle neubeitretenden Mitglieder nur mit der Sinterbliebenenunterstützungseinrichtung aufgenommen werden dürfen.

Bei dieser Gelegenheit bringen wir gleichfalls in Erinnerung, daß die Zentrale eine große Anzahl der Bücher von Adolf Braun („Die Gewerkschaft, ihre Entwicklung und Kämpfe“) angekauft hat und in der Lage ist, das Exemplar per Stück mit Bloß Kr. 4.40 franco abzugeben.

Offene Anfragen.

An die I. I. Staatsbahndirektion in Billaß!

In letzter Zeit mehren sich die Fälle, daß bei den Oberbauarbeitern der I. I. Bahnerhaltungsdirektion Gehalt für sechs geleistete Arbeitsstunden (von 6 Uhr früh bis 12 Uhr mittags) nur fünf Arbeitsstunden verrechnet und ausbezahlt werden.

Da die Oberbauarbeiter bei dem geringen Lohn nicht noch auf eine Stunde Arbeitslohn verzichten können, so bitten sie, eine I. I. Direktion möge anordnen, daß den Arbeitern für sechs faktisk geleistete Arbeitsstunden der gebührende Arbeitslohn auch unberührt ausbezahlt werde.

An die Generaldirektion der Südbahn in Wien!

Mit Erlaß vom 8. August 1913, Zahl 27.320/10, hat das I. I. Eisenbahnministerium verfügt, daß die Lokomotivheizkörper und die auf solchen Körpern verwendeten Arbeiter vom Oktobertermin 1913 an mit blauen Leinenblusen und blauen Leinenhemden zu betrieilen sind.

Briefkasten der Redaktion.

Böhmisch-Weipa, Straße Böhmisch-Weipa-Röhrensdorf. Im § 42 des Gebührensregulativs wird verfügt, daß Wächter in Saltestellen für die Reinigung und Beheizung der Warteräume sowie für die Beleuchtung des Einsteigeperons ein Monatspauschale von 2 Kr. zu erhalten haben.

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

500 Kronen. Ich übernehme die Kosten für die Herstellung und den Versand von 500 Kronen in Form von 1000 5-Kronen-Scheinen.

RESTE. Infolge halbjähriger Inventur verkaufe ich verschiedene Baumwollwaren in Resten unter dem Erzeugungspreis.

Alle Männer. Infolge schlechter Jugendgewohnheiten, Ausschreitungen und dergleichen an dem Schwinden ihrer besten Kraft zu leiden haben, wollen keinesfalls verzweifeln.

Brathähne 1914. Groß und fettfleischig, liefert unter Garantie lebender Anstalt, franco aller Stationen.

Ächter Preßburger Seehofer-Planzenbalsam. Von vielen Ärzten empfohlen gegen Verstopfung, schlechte Verdauung, Kopfschmerz, Uebelkeiten, Darmträgheit, Kolik, goldene Ader, Störung der Gallenzirkulation, Erschlaffung der Gedärme, Gelbsucht.

RESTE von Herren- u. Damenstoffen. wie auch schlesischen Leinen- und Waschwaren, welche sich im Lauf der Saison angehäuft haben, gebe ich nunmehr zu tief herabgesetzten Preisen ab.

Kühle Limonade. äußerst erfrischend und durstlösend, von hervorragendem bekömmlichem Geschmack und feinem Fruchtaroma.

15 Tage zur Probe ohne Anzahlung. ohne Kaufverpflichtung mit bedingungslosem Rücksendungsrecht liefern wir gegen bequeme Monatsraten.

Billige Bettfedern und Daunenn. 1 Kilo grau geschlissene K 2-., bessere K 2.40, hauchweisse prima K 2.80, weisse K 4-., prima daunenweiche K 6-., hochprima K 7-., 8- und 9-60. Daunon, grau K 6-., 7-., weisse prima K 10-., Brusttaum K 12-., von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten. aus dichtem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 190 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppelpolstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 18-., Halbdunen K 20-., Daunonfedern K 24-., Einzelne Tuchente K 10-., 12-., 14-., 16-., Einzelne Koppelpolster K 8-., 8.50, 4-., Tuchente 200x140 cm gross K 18-., 15-., 18-., 20-., Koppelpolster 90x70 cm gross K 4.50, 5-., 6.50. Unterbetten aus bestem Bettgradeil 180x116 cm gross K 18- und K 15- voranndet von K 10- an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

