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

AUF FREIER BAHN DER NEUEN ZEIT ENTGEGEN!

Telephon Nr. 2325. Scheckkonto 38.415.

Der Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluß: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

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

Insertionspreis:
Die zweimal gespaltene Nonpareillezeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

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

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

Nr. 16. Wien, den 1. Juni 1911. 19. Jahrg.

Der Wahlkampf der Fabrikantenpartei.

Immer deutlicher offenbart sich auch für den Begriffstützigsten die freilich schon früher ziemlich verbreitete Erkenntnis, wessen Geschäfte die sogenannte deutschvölkische „Arbeiterpartei" besorgt. Die unsauberen Mittel, mit denen von den unterschiedlichen deutschvölkischen und deutschfreiheitlichen Kandidaten der Wahlkampf geführt wird, lassen keinen Zweifel mehr darüber aufkommen, daß es den guten Leuten diesmal lediglich darum zu tun ist, als getreue Soldknechte der Unternehmer den politischen Einfluß der Arbeiterschaft zu schwächen und ihre Macht für die wirtschaftlichen Kämpfe im Interesse eines triumphierenden Ausbeutertums zu dezimieren.

Wie und auf welche Art von dieser löblichen Absicht geleitet, der Wahlkampf gegen die eigenen deutschen Volksgenossen, gegen die Arbeiter geführt wird, das ist besonders interessant und lehrreich. In den Versammlungen, wie in den Flugblättern der unterschiedlichen Teutonen, die einsteilen noch für ein paar Tage von der Wahlbewegung an der Oberfläche gehalten werden, hört und liest man nichts von sachlichen Argumenten, womit etwa alle die unterschiedlichen volksverräterischen Taten der Deutschnationalen und Deutschfreiheitlichen zu rechtfertigen versucht würden. Darüber, weshalb die Herren im Parlament die Anträge auf Beseitigung der lediglich im Interesse der Großgrundbesitzer wirkenden Lebensmittelzölle niederstimmen halfen, schweigt man, und man schweigt weiter, weshalb man alle sonstigen von den Sozialdemokraten gestellten sozialpolitischen Anträge, die für die Staats- und Eisenbahnbediensteten genau so, wie die für die übrige Arbeiterschaft, restlos, nur weil es die Unternehmer so wünschten, zum Falle brachte. Und auch kein Wort der Rechtfertigung, weshalb man der Regierung die wahnsinnigen, die Teuerung ins Immense steigernden Rüstungskredite widerspruchslos bewilligte, die nebenbei bewirkten, daß die Rothschild und Gutmann neue Millionen aus den Steuerkreuzern der Bevölkerung verdienen. Und es wäre doch hier ebenso reichlich Gelegenheit für die Deutschnationalen gewesen, ihren Antisemitismus, mit dem sie so gerne prunken, praktisch zu betätigen, wie bei den von ihnen mit zum Falle gebrachten Anträgen auf Verkürzung der Arbeitszeit, vor der sich die Besitzer der Eisenwerke und Kohlengruben von Witkowitz und Ostrau so sehr fürchteten.

Witkowitz und Ostrau, das ist zudem heute für die Charakteristik der deutschnationalen „Arbeiterpartei" ein eigenes Kapitel. Wir haben bereits früher die Nachricht mitgeteilt, daß die deutschnationale „Arbeiterpartei" ihre ursprünglich für den Wahlbezirk Ostrau-Witkowitz geplante eigene Kandidatur fallen ließ und dafür in einem Wahlrufe aufforderte, ihre Leute mögen bereits im ersten Wahlkampfe für den Rotschildkandidaten, den jüdischen Advokaten Dr. Stephan Licht stimmen. Warum? Ja, das „Warum" wird man ebensowenig erfahren, wie auch die Gründe in geheimnisvolles Dunkel gehüllt bleiben werden, weshalb Herr Ferdinand Ertl, nachdem er noch vor Jahresfrist das Zusammengehen der deutschen Arbeiter mit den Deutschbürgerlichen verwarf und die parlamentarische Politik der letzteren in Wort und Schrift bekämpfte, urplötzlich auf das Programm der von ihm befehdeten Deutschbürgerlichen sich um ein Mandat bewirbt. Nicht bloß die Wege des Herrn sind wunderbar, zuweilen sind es sogar die des Herrn Ferdinand Ertl, es sei denn, man legt sich eine Erklärung daraus zurecht, daß diese Wege mit den von den Neunkirchner Fabrikanten bezahlten Würsteln und Freibier gepflastert sind.

Der Herr Ferdinand Ertl, der es nicht verwinden kann, daß just Herrn Otto Kroy allein das Glück hold sei, wird überhaupt immer interessanter. Da ist vor ein paar Tagen in Wien ein ganz eigenartiger Wahlschwindel bekannt geworden. Damit man nicht sagen kann, daß die Virtuosen des Betruges, die Christlichsozialen, den Schwindel allein verstehen, wurden im Parkviertel seitens der Freisinnigen, für die ein Herr Friedmann kandidiert, Wähler dadurch „gemacht", daß man Leute, die gar nicht im Bezirk wohnen, einfach dort polizeilich meldete. Und nun kommt man darauf, daß für diese „Wählermeldungen" eine eigene Zentralstelle existiert. Wohl hat der Magistratsbericht von einer „Geschäftsstelle" gesprochen, aber er hat sorgfältig unterlassen, nicht unabsichtlich, die Zentralstelle genauer zu bezeichnen. Wir können den Bericht nun genau ergänzen. Der Magistratsbericht erwähnte, daß die so „Gemeldeten" sich auf die „. . . Geschäftsstelle im siebenten Bezirk, Lerchenfelderstraße", beriefen. Nun liegt vor uns ein Büchlein: „Deutschfreiheitlicher Wahlkatechismus", herausgegeben von der Deutschnationalen Geschäftsstelle, VII., Lerchenfelderstraße Nr. 5, wonach es nun keinem Zweifel unterliegt, daß die Organisierung jenes verwegenen Wahlschwindels in der Hand dieser „Deutschnationalen Geschäftsstelle" lag. Wer ist nun diese — „Geschäftsstelle"? Das erfahren wir wieder aus einem (geheimen) Zirkular des „Leitungsverbandes der Deutschfreiheitlichen Westschlesiens", in dem es heißt: „Es wurde, und zwar hauptsächlich über Betreiben des Herrenhausmitgliedes Herrn Hermann Braß in Wien eine sogenannte Deutschnationale Geschäftsstelle gegründet, mit der Hauptaufgabe, schon lange vor den Reichsratswahlen die deutschfreiheitlichen Parteien in jenen Bezirken, in denen Aussicht auf Erfolg eines deutschen Kandidaten besteht, vorzubereiten." Man sieht also nun klar: Die „Geschäftsstelle", die Herr Hermann Braß gegründet hat und mit seinem Geld erhält, hat jenen frechen Schwindel organisiert und ihre Tätigkeit auf Wiener Boden mit dieser Schamlosigkeit begonnen!

Wer ist nun dieser Hermann Braß und in welchen Beziehungen steht er zu Herrn Ferdinand Ertl? Hermann Braß ist ein Fabrikant aus Hohenstadt, ein bekannter Scharfmacher. Und die Antwort auf die zweite Frage liegt wohl hinreichend in der Tatsache, daß in der „Reichspost" am 18. Mai einer von den Friedmann-Briefen veröffentlicht wurde, der „streng vertraulich" und „nach Kenntnisnahme sofort zu vernichten war". Mit „treudeutschem Gruß" unterschreibt den Fälscherbrief ein Herr „Alfred Nowak, VI., Matrosengasse 9", der also dort sitzt, **wo sich die Kanzlei des Reichsbundes deutscher Eisenbahner und die Zentralkommission deutscher Arbeitnehmervereinigungen befindet,** und wo also auch Herr Ertl seinen Stammsitz hat. Und plötzlich taucht Herr Alfred Nowak in — Neunkirchen auf, als „Leiter" der Wahlkanzlei des Herrn Ertl, dessen Kandidatur nach Neunkirchen ja auch die „Geschäftsstelle" vermittelt hat: er ist also, nachdem er als Angestellter des Braß die „Aktion" zur Korrigierung der Wahlchancen des Herrn Friedmann in Wien durchgeführt hat, von den Herren der „Geschäftsstelle" nach Neunkirchen geschickt worden, um dort im Solde der Fabrikanten für den Herrn Ertl zu agitieren! Das ist doch ein wundersames Zusammentreffen von Umständen, daß der Fabrikant und Millionär Hermann Braß eine „Geschäftsstelle" für Wahlagitation gründet und daß just ausgerechnet der Herr Alfred Nowak, der für diese „Geschäftsstelle" tätig ist, an derselben Stelle sitzt, von wo aus Herr Ertl die Geschicke des „Reichsbundes" und der „Zentralkommission deutscher Arbeitnehmervereinigungen" leitet.

Natürlich weiß Herr Ferdinand Ertl von all dem nichts. Natürlich nichts. Man braucht ihn doch nur zu fragen. Sie wissen nämlich alle zusammen nichts, die Herren deutschvölkischen „Arbeiterführer", und sind unschuldig wie ein neugeborenes Lämmlein. Vor ein paar Tagen erst, am 26. Mai, hat der Kandidat der nationalen „Arbeiterpartei", ein Herr Doktor Schubert, der im Liesinger Wahlkreis gegen den Genossen Tomschik kandidiert, ganz kühl auf das ihm vorgehaltene nationale Sündenregister erklärt, „die übrigen" Deutschnationalen gehen ihn nichts an und er kann nicht für die anderen verantwortlich gemacht werden.

Eine sonderbare Rechtfertigung, die sich übrigens Herr Ertl schon bei früheren Gelegenheiten zurechtgelegt hat, und die nur zeigt, wie feige einer den anderen verleugnet, wenn es gilt, den „Ehrenschild" der Partei zu verteidigen. „Wir Deutsche fürchten Gott und sonst nichts auf der Welt" — so hieß es einmal, wenn die Herren, wie sie es immer taten, sich als die allein berechtigten Vertreter des deutschen Volkes aufprotzten. Heute freilich fürchten sie sich untereinander und scheuen den Augenblick, wo sie, die Einheit der eigenen Partei bekennend, über deren Taten und über die Sünden der eigenen Mitgenossen Aufschluß und Rechenschaft geben sollen. Und so lebt die sonderbare „Arbeiterpartei", so sehr sie sich auch bläht und spreizt, nur noch von der Gunst der Unternehmer und vielleicht auch ein wenig von dem Mangel an Beweisen. Aber die Erkenntnis ist auch unter den Irregeführten unter den Bediensteten und Arbeitern nicht mehr einzudämmen, daß unter der Marke einer „Klassenpartei" unechter Posel verschleißt wird. Und so wird man vielleicht schon nach den Wahlen abschätzen können, wie weit sie noch vom Konkurs entfernt ist, die Firma Ferdinand Ertl u. Komp.

Der Zersetzungsprozeß in der christlichsozialen Partei.

Seitdem der Wiener Bürgermeister Dr. Lueger tot ist, geht es mit der christlichsozialen Partei zusehends bergab. Und das ist kaum länger als ein Jahr her, und doch schon klaffen die Wunden und Spalten innerhalb dieser dereinst so stolzen und sieggewohnten Partei an allen Ecken und Enden. Gerade in der gegenwärtigen Wahlbewegung fühlt man es mit aller Schärfe, wie sehr die Partei innerlich am Hund ist, und wie bei oft kleinlichen Personenfragen das ganze Gefüge außer Rand und Band zu gehen droht. Die letzten Monate waren natürlich mit ihren fortgesetzten Enthüllungen, die sich innerhalb und außerhalb des Gerichtssaales vollzogen, ganz besonders geeignet, den Glanz der Partei vollends zu verwischen, so daß heute selbst in den Kreisen des Wiener Kleinbürgertums immer mehr werden, die erkennen, wie schäbig und verschlissen die Partei in den wenigen Jahres ihres Bestandes geworden ist.

Der Mißmut über die den einzelnen Personen nachgewiesenen Fälle von persönlicher Bereicherung, Aemterkumulierung und Korruption aller möglichen Arten, hat natürlich zunächst dazu geführt, jegliche Disziplin zu lockern. Und so sieht man auch im gegenwärtigen Wahlkampf, wie der Partei aller Einfluß auf die eigenen Anhänger verloren ging, und wie jeder einzelne tut und läßt, was ihm gerade beliebt. Neben den offiziellen Kandidaten der Partei sieht man in den Wiener Bezirken auch noch die Kandidaten auf eigene Faust, oder solche, die von einzelnen christlichsozialen Korporationen den offiziellen Parteikandidaten gegenübergestellt werden. Dabei geht es natürlich nicht ohne persönliche Beschimpfungen ab, die mitunter schon im ärgsten Spelunkenton gehalten sind. Im Bezirk Margarethen erklärt Herr Rosenberger die christlichsozialen Mandatsträger für „gemästete Schweine", und Prälat Scheicher, der schon längst als das enfant terrible der christlichsozialen Partei gilt, findet es wieder für angezeigt, in einer seiner Reden besonders darauf hinzuweisen, „daß er reine Hände habe" und daß auch „seine Knopflöcher

leer geblieben seien". Und so spielt einer auf den anderen an und erzählt, was er von den anderen weiß. Ein gegenseitiges Bespucken, wobei nach einem alten Grundsatz „einer von den Lumpenhunden von den andern abgetan wird".

Als besonders auffallend in dem Bruderkrieg darf wohl auch die Tatsache verzeichnet werden, daß es nun auch in den Kreisen der christlichsozialen Arbeiter zu tagen beginnt. Während diese bisher recht folgsam die Befehle der Parteileitung vollzogen, beginnt man jetzt, wo man ihnen keine Mandate einräumen will, zu rebellieren. Und so bringt das Hauptorgan der christlichsozialen Arbeiterpartei, Kunschaks „Christlichsoziale Arbeiter-Zeitung", an der Spitze des Blattes einen „Aufruf der Gesamtpartei", in dem es mit Bezug auf die Aufstellung der christlichsozialen Kandidaten in Wien heißt:

Eine **engherzige Kirchturmpolitik**, die über Interessen von untergeordnetster Bedeutung die große gemeinsame Sache übersieht, hat den Erfolg für sich. Von einer Bezirksbergerei, die sich hart an der Grenze von Lächerlichkeit und Borniertheit bewegt, sind alle Rücksichten auf die Gesamtpartei niedergetreten worden. **Ein Klassenegoismus schlimmster und rücksichtslosester Art hat gesiegt über die Pflichten einer aufrichtigen Solidarität aller ehrlich schaffenden Stände**, wie sie bisher in der christlichsozialen Partei verkörpert erschien.

In zahllosen Kämpfen sind die christlichsozialen Arbeiter mit dem Einsatz der größten Begeisterung und Opferwilligkeit für die christlichsoziale Partei in die Bresche getreten. Manche Position konnte nur behauptet und mancher Sieg nur erfochten werden dank der selbstlosen Treue, der bis zur Selbstverleugnung gesteigerten Disziplin der christlichsozialen Arbeiter.

Dieses Verhältnis zwischen Partei und Arbeiterschaft hat einen argen Riß erfahren. Nicht, daß die christlichsozialen Arbeiter an die Partei neue, unerfüllbare Forderungen gestellt hätten, **man verwehrt ihnen den Besitz dessen, was ihnen im Jahre 1907 zugestanden worden war.** Sechs Kandidaturen wurden den christlichsozialen Arbeitern im Jahre 1907 überlassen, vier davon werden ihnen heute streitig gemacht.

Die christlichsozialen Arbeiter müßten ein verächtliches Bettelvolk ohne Rückgrat und eigenen Willen sein, würden sie auch nur einen Augenblick daran denken, sich diese Behandlung ruhig gefallen zu lassen. Nicht um die Mandate geht der Kampf. Mandate haben schon lange nicht mehr den Wert, den man ihnen zuschreibt, und schon gar nicht solche des Reichsrats; darüber sind sich die christlichsozialen Arbeiter klar, daß die Entscheidung in den sozialen Kämpfen und Bestrebungen immer mehr von den Parlamenten auf die organisierte Selbsthilfe übergeht. Was die christlichsozialen Arbeiter verteidigen, ist nur ihr bißchen Recht, das sie sich sauer genug um die Partei verdient haben.

Das sind Worte, die man von Kunschak bisher nie gehört hat. Die Christlichsozialen haben jedes Arbeiterschutzgesetz niedergestimmt — Herr Kunschak fügte sich der Parteidisziplin. Die Christlichsozialen haben die Selbstverwaltung der Arbeiter in der Sozialversicherung bekämpft — Herr Kunschak ging mit ihnen Hand in Hand. Die Christlichsozialen haben die agrarische Teuerungspolitik gefördert — Herr Kunschak zählte zu ihren lautesten Verteidigern. Die Christlichsozialen haben die ungeheuerlichen Militärausgaben bewilligt — Herr Kunschak war in heller Begeisterung. Die Christlichsozialen haben die Erhöhung der Personaleinkommensteuer für die Reichen, ihre Ermäßigung für die Armen abgelehnt — Herr Kunschak wußte nichts dagegen einzuwenden. Soviel Selbstverleugnung! Jawohl, Kunschaks Selbstverleugnung ist sehr zu bewundern, noch mehr die Selbstverleugnung derer, die ihm folgten. Und heute bricht der Freund Geßmanns plötzlich mit aller Selbstverleugnung und ruft: „Die christlichsozialen Arbeiter müßten ein verächtliches Bettelvolk ohne Rückgrat und eigenen Willen sein, würden sie auch nur einen Augenblick daran denken, sich diese Behandlung ruhig gefallen zu lassen." Was ist denn geschehen? Man hat der Arbeiterpartei einige Mandate weggenommen. Man hat aber den Arbeitern früher viel mehr getan, als ihnen durch den Verlust dieser Mandate geschieht; man hat die Arbeiterforderungen niedergestimmt und die soziale Umgestaltung der Steuervorlagen bekämpft. Spät, aber doch scheint dies nun den christlichsozialen Arbeitern zur Erkenntnis gekommen zu sein. Wenn heute Kunschak gegen seine Partei vorgeht, so geschieht es, weil er gedrängt wird von den hinter ihm stehenden Arbeitern. Und unter diesem Drange findet Kunschak plötzlich das erlösende Wort: „Nicht um Mandate geht der Kampf... Darüber sind die christlichsozialen Arbeiter klar, daß die Entscheidung in den sozialen Kämpfen und Bestrebungen immer mehr von den Parlamenten auf die organisierte Selbsthilfe übergeht." Sehr richtig... und damit ist auch Kunschak zum Prediger des Klassenkampfes geworden. Die christlichsoziale Arbeiterschaft tut aber damit den ersten Schritt auf dem Wege zur Sozialdemokratie.

Eine Tatsache freilich muß bei all dem besonders festgestellt werden. So auffallend als es nämlich erscheinen mag, daß die Partei zu Lebzeiten Luegers trotz ihrer widerstreitenden Interessen, die sie in sich vereinigte, und trotz ihrer Verrätereien und des aufgestapelten persönlichen Schmutzes stramm zusammengehalten wurde, so erklärlich ist es dennoch. Doktor Luegr war als Person der Typus des Wiener Kleinbürgers, und als solcher das Programm. Seitdem der Partei diese volkstümliche Persönlichkeit mangelt, steuert das Parteischiff ohne Kompaß, da ihr jedes prinzipielle und sachlich ernste Programm fehlt. Das ist eben der weltbewegende Unterschied zwischen einer Partei, die, wie die Sozialdemokratie, auf streng wissenschaftlichen Grundsätzen fußt, und einer Partei, die auf innerer Unwahrheit, Demagogie und persönlichem Kultus aufgerichtet wurde. Ihr folgt der Niedergang dem Aufstieg, wie ein ehernes Naturgesetz. Der Fäulnisprozeß in der christlichsozialen Partei ist dafür ein Schulbeispiel, aus dem man viel lernen kann.

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

So oder so.

„A Sozi is entweder a Jud' oder er is ka Jud' und dann is er no ärger als a Jud'."

Also sprach einmal der christlichsoziale Denker Hermann Bielohlawek. Er meinte es natürlich ernst. Aber hätte er sich über die Art lustig machen wollen, wie die bürgerlichen Parteien gegen die Sozialdemokraten argumentieren, boshafter als mit diesen Worten hätte er sie schwerlich verspotten können. Denn (wer die bürgerliche Presse aufmerksam verfolgt, hat es hundertmal erfahren) was immer uns die Gegner vorwerfen mögen, es dauert keine acht Tage und sie werfen uns das — Gegenteil vor. Ja, wenn's gut geht, können wir in einer Nummer derselben Zeitung lesen: Die Sozialdemokraten wollen die Religion abschaffen — die Sozialdemokraten verbünden sich mit den Klerikalen gegen das freiheitlich gesinnte Bürgertum. Oder: Die republikanischen Sozialdemokraten — die k. k. Sozialdemokraten. Oder: Die Angestellten der sozialdemokratischen Partei mästen sich von den blutigen Arbeiterkreuzern — die Sozialdemokratie beutet ihre Angestellten ärger aus, als der schäbigste Privatunternehmer je die seinigen ausgebeutet hat. Oder: Die Sozialdemokraten wollen den gewaltsamen Umsturz alles Bestehenden — die Sozialdemokratie hat sich gemausert und ist eine friedliche Reformpartei geworden. Oder: Die Sozialdemokratie ist eine einseitige Klassenpartei und kümmert sich nur um die Arbeiter — die Sozialdemokratie hat für die Arbeiter noch nichts getan und das ist begreiflich, denn sie steht im Dienste des jüdischen Großkapitals. Und so weiter und so weiter ins Endlose. Jede Behauptung, durch die unsere Gegner die Unhaltbarkeit unserer Theorie oder die Nichtsnutzigkeit unserer Praxis dartun zu können glauben, wollen sie ergänzen und verstärken, indem sie sie widerrufen, das heißt indem sie auch die entgegengesetzte Behauptung aufstellen. O sie sind Schlaumeier! Sie denken: Mit den Sozialdemokraten muß man auf alle Arten fertig zu werden suchen, auf irgend eine Art wird es dann schon gehen. So oder so.

Am eifrigsten wird dieser So-oder-so-Kampf gegen unsere Partei in Wahlzeiten geführt. Das ist begreiflich. Vor Wahlen erreicht die Verlegenheit und Konfusion im bürgerlichen Lager immer ihren Höhepunkt und in einer solchen Situation kann man natürlich nicht wählerisch sein, da muß alles herhalten, da ist einem jedes Argument recht, mag es so oder so sein. Unsere Bürgerlichen halten es also jetzt mit dem alten Protagoras: Entgegengesetzte Behauptungen sind gleich wahr. Und wer sich die bürgerlichen Wahlredner anhört und die Wahlartikel in den bürgerlichen Zeitungen liest, der kann im Handumdrehen eine reichhaltige Sammlung der sinnlosesten, schreiendsten Widersprüche zusammenbekommen. Wir werden eine solche Sammlung anlegen: es wird eine sehr nützliche und auch eine ganz unterhaltliche Arbeit sein.

Fangen wir gleich an. Die nationalistische Presse „konstatiert" jetzt mit großer Entrüstung, daß unsere Partei in keinem Wahlbezirk, den sie erobern kann, einen Arbeiter kandidiert, sondern daß sie in solchen Wahlbezirken nur Parteisekretäre, Gewerkschaftsbeamte, Redakteure, Schriftsteller, Kassenbeamte, Aerzte, Advokaten, Geschäftsleute u. s. w. als Kandidaten aufgestellt und dadurch den Anspruch auf den Namen einer Arbeiterpartei verwirkt hat. Sonderbar, höchst sonderbar! Wenn die Arbeiter in einer Auseinandersetzung mit ihren

Feuilleton.

Der sozialistische Dorfschulmeister.

Vom Stoanbrecher-Friedl.

Im Markt Steifkragel hatte sich ein pensionierter Oberkondukteur niedergelassen. Er wollte noch nicht in Pension gehen, man gab ihm aber gegen seinen Willen frühzeitig den blauen Bogen.

Bald nach seiner Niederlassung im Orte Steifkragel wurde der pensionierte Oberkondukteur Lichtauf ein allseits beliebter Mann. Lichtauf war nicht schmeichelhaft, aber gegen jeden Menschen freundlich, entgegenkommend und mannbar. Auch den Besitzern vom Kleinhäusler bis zum angesehensten Bürger, den Aerzten, Notaren und sonstigen Beamten im Orte war er bald ein erwünschter Gesellschafter. Wenn Lichtauf hie und da abends nicht „zum blauen Krieg" sein Viertel Wein trinken kam, da bestürmten der Notar, der Oberlehrer und andere Bürger besorgt den Wirt mit Fragen, was denn mit dem alten Lichtauf sei, daß er heute nicht komme. Der Abend beim „blauen Krug" sei so langweilig und leer, wenn der Lichtauf fehle, klagten alle. Freudig lachend und mit einer sichtbaren Zufriedenheit reichten die Ortsgrößen dem Pensionisten Lichtauf beim Betreten der dunklen Kneipe jedesmal die Hände zum Gruße, denn er brachte immer Humor in die Gesellschaft. Eines Tages trat eine grausame Umwandlung ein; der Arzt, der Schulmeister, der Notar, die angesehensten Bürger im Orte gingen nun dem Herrn Lichtauf weit aus dem Wege. Ja, die alten Stammgäste vom „blauen Krug" meideten seit einer Zeit sogar ihr beliebtes Stammgasthaus, weil Herr Lichtauf nun jetzt täglich dort verkehrte.

Der Verlust ihres so sicher vermeintlichen Mandats, das sie durch die Reichsratswahlen des allgemeinen, gleichen Wahlrechtes zu erhalten hofften, hatte die Herren gegen Herrn Lichtauf verstimmt.

Die ganze Ursache ihrer schmählichen Niederlage konnte ja nur dieser Oberkondukteur i. R. Herr Lichtauf sein. Man hörte ihn zwar nie in einer Versammlung sprechen, man nahm gar nichts wahr, daß er agitiert hätte, und war zudem noch häufig unter den Herren.

Herr Lichtauf schien aber diese Abneigung gegen seine Person gar nicht zu Herzen genommen zu haben, er ging niemand aus dem Wege, suchte aber auch keinen seiner alten Gesellschafter auf.

So waren Monate vergangen, die Gemüter der Herren beruhigt; der Groll, daß jeder Knecht, Taglöhner oder Arbeiter das gleiche politische Recht habe wie der Intelligenzler, Fürst, Graf und Bürger, hatte sich bereits gelegt. Einer nach dem anderen von den Ortsgrößen suchten den alten Stammtisch „zum blauen Krug" wieder auf. Eines Abends traf der Notar mit Herrn Lichtauf am Stammtisch zusammen. Ueber das schöne Wetter der mondhellen Nacht fingen sie zu plaudern an, dann kamen sie auf die Zusammenstöße auf der Südbahn zu sprechen und dann auf die Lebensmittelteuerung, Zolltarif und Parlament. Der Notar sprach nach einem tiefen Seufzer sein Erstaunen über das Anwachsen der roten Armee aus. Als Herr Lichtauf dem Notar die rote Armee nach der letzten Stimmenzahl ziffernmäßig mitteilte, da schwindelte es dem Notar vor dieser Ausbreitung.

Herr Lichtauf lachte vergnügt in seinen grauen Bart hinein und sagte gelassen: „Aber, Herr Notar, was wundern Sie sich denn gar so über das Anwachsen der roten Armee? Und was kränken Sie sich über die Flauheit der Arbeiter Ihrer Partei gegenüber? Ihrer Partei fehlen halt auch die Lehrkräfte, die die rote Armee schon hat."

„Was Sie da zusammenreden, Herr Lichtauf", sagte der Notar und ein lautes, höhnisches Lachen folgte, dann fuhr er im Tone eines Gelehrten fort: „Wir Deutschen verfügen doch über mehr intelligente Kräfte als die rote Armee, und mag sie noch so groß sein. Schriftsteller, Dichter, Professoren, technisch Gebildete finden Sie in unserer Partei zum Sonnenverfinstern!"

„Das stimmt!" antwortete Lichtauf. „Aber das Licht in die untere Volksmasse zu tragen, dazu fehlen Ihrer Partei die Dorfschulmeister, wie wir sie haben....."

„Wie meinen Sie das?" fragte der Notar mit Spannung.

„Nun, hören Sie, Herr Notar! Ich saß vor einigen Tagen abends beim Schreibtisch, um einige dringende Korrespondenzen zu erledigen. Da wurde meine Zimmertür hastig aufgerissen und ein junger Knecht stürmte, ohne angeklopft zu haben, in mein Zimmer."

„Das ist eine Ungezogenheit", unterbrach ihn der Notar.

„Nein, Herr Notar, so etwas von einem jungen Knecht kann mich nicht beleidigen. Hören Sie weiter! Der Junge hatte seinen Hut tief ins Genick geschoben, in der Hand hielt er ein gefaltenes Papier; so stand er etwas erregt vor mir."

„Was?! Mit dem Hut auf dem Kopfe?"

„Ja, mit dem Hut auf dem Kopfe stand er vor mir wie ein Grenadier", entgegnete Lichtauf lächelnd.

„Ein ungehobelter Junge!" rief der Notar verächtlich aus.

„Etwas ungehobelt mag er schon sein, das macht nichts, deshalb geht er ja zum Dorfschulmeister. Sehen Sie, Herr Notar, dieser ungehobelte Knecht überbrachte mir einen von ihm selbst verfaßten Aufruf an seine Arbeitskollegen, er will sie damit aufmuntern in seiner Art zur Einigkeit, in ihm schlummern Solidarität und Gemeinsinn, Befehlerisch überreichte er mir seine geschriebenen Gedanken, ich sollte sie zum Druck befördern."

„Nun, ich danke, Herr Lichtauf, für eine solche Begegnung," meinte der Notar und lachte.

„Ich las," fuhr Herr Lichtauf ernst fort, „den Inhalt seines Schreibens, währenddessen stopfte er sich seine Pfeife an; der Rauch ging bald über meinen Kopf, bald vor meinem Gesicht vorbei und mein Zimmer glich einem Talkessel, in dem ein dichter Herbstnebel lagert; dabei spuckte er große Platten auf den Fußboden vor sich hin und setzte sich auf einen nebenstehenden Sessel. Ich hatte vergessen, ihm gleich einen Sessel zu bieten."

Da überkam den Herrn Notar ein sichtlicher Zorn, als stehe er vor dem Knecht, und erregt fragte er: „Und das lassen Sie sich alles ruhig gefallen? Ja von wo hat denn dieser Mensch seine klägliche Bildung, seine Erziehung genossen?"

„Von den Bürgern und Besitzern in Steifkragel, wo er seit seiner Kindheit als Knecht diente."

„Das kann nicht sein," fuhr der Notar völlig erzürnt auf, „das müßte ein scheußliches Bürgertum sein, das einem jungen Menschen eine so lückenhafte Bildung beibringt."

„Ja, Herr Notar, es ist so! Die Besitzer von Steifkragel benötigten eben nur die Sehnen und Knochen des Armen und waren froh, daß es im oberen Stockwerk des Lastträgers finster blieb. Wir, die rote Armee, aber haben ihn in unsere Reihen aufgenommen und werden seine geistige Kräfte pflegen, ihnen Licht und Wärme zuführen."

„Ha, ha, ha," lachte der Notar aus voller Brust, und sagte spöttisch: „Sie wollen diesen wilden, ungehobelten Bengel bilden? Ha, da lernt mein Pudel früher Medizin. — Guten Appetit hierzu, Herr Lichtauf!"

„Ich tue es mit einer Vorliebe, Herr Notar," entgegnete Herr Lichtauf.

„Wie werden Sie aber dies anfangen?" fragte höhnisch lachend der Notar.

„Nun, das brauchen wir nicht erst anzufangen, wir sind eben schon bei der besten Arbeit," sagte Lichtauf mit zufriedenem Lächeln, und fuhr fort: „Als ich seine schriftlichen Arbeiten geprüft und auf die Fehler aufmerksam gemacht hatte, nahm ich hin bei der Hand und sagte in väterlichem Ton: Schau, Hans, du bist noch jung und mußt dir noch vieles im Leben an- und abgewöhnen. Merke dir! Wenn du wieder einmal zu mir kommst und mit mir reden willst, dann frage dich in der Küche daneben an, ob du mit mir reden kannst. Wenn ja, dann klopfe an die Tür und auf mein Herein! tritt ein. Weißt, du könntest mich bei einer dringenden Arbeit, wie heute, stören. Sehen Sie, mein Schüler Hans nickte zustimmend. Das gehört zum Anstand, zur Bildung, die ein Organisierter vor allem auch haben soll, sagte ich ihm noch. Da, Herr Notar, lächelte mich mein Hans dankbar an.

Und weißt, sagte ich ihm weiter: Wenn du in ein fremdes Zimm ertrittst ,so nehme den Hut vom Kopf, selbst wenn du

---

Sorget dafür, daß der „Eisenbahner" auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

bürgerlichen Gegnern erklären, daß sie sich als Arbeiter fühlen und daß sie sich darum in Gegensatz zu den anderen Klassen der Gesellschaft stellen, da bekommen sie immer den Einwand zu hören: „Ja, sind denn wir Bürgerlichen keine Arbeiter? Muß der Kaufmann, der Handwerksmeister, der Fabrikant, der Arzt, der Advokat nicht auch arbeiten?" Da will niemand etwas anderes sein, als ein Arbeiter. Jetzt auf einmal wollen die Nationalen nur den als Arbeiter gelten lassen, der in die Fabrik geht. Daß die meisten sozialdemokratischen Kandidaten in die Fabrik gegangen sind, hat nichts zu bedeuten, denn fühlen kann mit den Arbeitern doch nur der, der selber ein Arbeiter ist. Welche Behauptung die bürgerlichen Kandidaten nicht hindern wird, die Stimmen der Arbeiter zu verlangen; dieses Verlangen begründet man einfach mit der Erklärung: „Wenn ich auch nicht am Webstuhl arbeite, so habe ich doch ein fühlendes Herz in der Brust und weiß, wo den Arbeiter der Schuh drückt." Nur ein Sozialdemokrat darf so etwas nicht sagen und die sozialdemokratische Partei begeht einen Verrat an der Arbeiterklasse, wenn sie Leute kandidiert, die den Webstuhl mit dem Schreibtisch vertauscht oder gar überhaupt nie in der Fabrik gearbeitet haben. Wo aber ein Arbeiter kandidiert, da können die Genossen mit Gewißheit darauf rechnen, daß ihnen die Gegner erklären, ihr Kandidat sei als Arbeiter ein zu ungebildeter Mensch, um über politische Fragen mitreden zu dürfen, es sei eine Schande, daß sie keinen anderen Kandidaten hätten. Wir haben's ja schon erlebt. Und es ist auch schon dagewesen, daß kandidierende Arbeiter gemaßregelt worden sind. Und die Möglichkeit solcher Maßregelungen ist ja der eigentliche Feind, aus dem sich unsere Gegner gar so sehr nach sozialdemokratischen Kandidaten sehnen, die „wirkliche" Arbeiter sind. Hei! Das könnte eine fröhliche Hatz werden, wenn die Arbeiter noch nicht so weit wären, daß sie ihre Wortführer vom Kapital unabhängig machen können. Da könnte man diese Kerle herumjagen, daß es ein Vergnügen wäre. Aber die gute alte Zeit, in der man sich dieses Vergnügen so ohneweiters gönnen konnte, ist vorbei. Die bürgerlichen Parteien müssen den Sozialdemokraten heute Rede stehen und da sie die Arbeiter auf keine Art der Sozialdemokratie entfremden können, versuchen sie es auf alle möglichen Arten. Wer weiß, ob's nicht doch irgendwie geht. So oder so. Aber sie werden daran glauben müssen, daß es trotz aller So-oder-so-Politik weder so noch so geht.

Arbeitermord auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Der Eisenbahnerberuf macht nicht sentimental. Die häufigen Unglücksfälle stumpfen die Gemüter der Eisenbahnbediensteten ab. So sich diese ganz den Eindrücken hingeben würden, die das Verunglücken von Berufskollegen hinterläßt, würden sie untüchtig zur Ausübung ihres schweren Berufes. Der stete Gedanke an all die Gefahren des Eisenbahndienstes würde ihren Arm und ihre Beine lähmen und ihre Gedanken von den Verrichtungen ablenken, deren Verfehlung allein schon unübersehbares neues Unheil heraufbeschwören kann. Scheu passieren sie die dunklen Flecke am Oberbau, die die Stelle kennzeichnen, an welcher vor einigen Stunden oder Minuten der Jugendgefährte oder der Kollege aus der gleichen Partie, der Freund oder Sohn seine Glieder oder sein Leben ließ. Man sucht zu vergessen, was trübe Gedanken nicht zu ändern vermögen, und dem Unfallsnachweis, der Statistik sowie den Vertretern der Eisenbahnbediensteten in den öffentlichen Korporationen ist es überlassen, das System anzuklagen, das wütender mordet und verstümmelt als die blutigsten Völkerkriege.

Aber trotz der Apathie gegen dieses namenlose Unheil, gegen die Größe des Heeres der Verstümmelten und gegen die Größe der Zahl der Hingemordeten ist ein Gesetz dem Eisenbahner heilig, heiliger als alle anderen ihm mit noch so viel Nachdruck aufgetragenen Verpflichtungen zusammengenommen: das von Menschlichkeitsgefühlen diktierte Gebot, Verunglückten zu helfen. So groß die Zahl der Helden im Eisenbahndienst ist, die ihr Leben aufs Spiel setzten, um Unglücksfälle zu vermeiden, so gering ist die Zahl jener Eisenbahnbediensteten, die den Rock schändeten, den sie tragen, indem sie dieses heilige Gebot mißachteten. Wir sind bedauerlicherweise genötigt, über einen derartigen Fall zu berichten.

Der Kondukteur Wenzel Kraus der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ist einem schweren, aber nicht tödlichem Unfall erlegen. Wir haben durch diesen Todesfall den Verlust eines langjährigen, treuen und opferfähigen Parteigenossen und Organisationsmitgliedes zu beklagen. Die Umstände, die es herbeiführten, daß unser braver Genosse Wenzel Kraus bei seinem Unfall das Leben lassen mußte, wiewohl er unschwer am Leben hätte erhalten werden können, veranlaßt uns, es nicht bei einigen Worten des Nachrufes bewenden zu lassen.

Am Mittwoch den 17. Mai l. J. sollte Genosse Kraus als Schlußmann mit dem Güterzug 367 von Aussig abfahren. Der Zug muß vor seinem Abfahren von der Zugspartie rangiert werden. Beim Herauskriechen zwischen den Wagen, die Genosse Kraus eingehängt hatte, bekam dieser einen Stoß, da eine zweite Wagengruppe anlief. Genosse Kraus fiel dadurch so unglücklich, daß ihm ein Wagenrad über den linken Oberschenkel ging. Beim Herauswinden des Beines wurde sein linker Fuß ein zweites Mal gebrochen. Der Bedauernswerte lag nun nahezu eine Stunde ohne Hilfe zirka 300 Meter vom Stationsgebäude entfernt. Man unterließ beim Herbeirufen des Bahnarztes, diesem die Art des Unfalls bekanntzugeben, so daß dieser ohne dem notwendigen Verbandzeug erschien. Man wollte nun den Verunglückten ins Krankenhaus schaffen, um das gebrochene Bein zu amputieren. Doch der Transport verzögerte sich derart, daß nahezu zwei Stunden seit dem Unfall verflossen waren, ehe Kraus ins Krankenhaus gebracht wurde. Obwohl im Krankenhaus dem Genossen Kraus das linke Bein sofort abgenommen wurde, starb er am 19. Mai infolge des großen Blutverlustes nach qualvollen Stunden. Bei der Sezierung wurde festgestellt, daß Genosse Kraus, der ein gesunder, rüstiger Mann war, nicht gestorben wäre, wenn rechtzeitig Hilfe vorhanden gewesen wäre. Der diensthabende Beamte Schmotz der Station Aussig war sofort nach dem Ereignis von dem Unfall telephonisch verständigt worden. Der Transport verzögerte sich dadurch, daß der Beamte Schön den Schlüssel zur Tragbahre mitgenommen hatte, als er zum Essen gegangen war. Nun wäre wohl in der nahen Werkstätte eine zweite Tragbahre zur Verfügung gestanden. Diese darf aber nur über spezielle Erlaubnis seitens der Werkstättenleitung ausgefolgt werden und diese Erlaubnis konnte zur Mittagstunde nicht eingeholt werden. Da Kraus, der bei Bewußtsein war, wiederholt selbst bat, weggeschafft zu werden, ging der Manipulant Höger zum diensthabenden Beamten um die Bahre. Schmotz herrschte ihn an: „Jetzt kommen Sie auch noch! Schaut doch, daß ihr mit dem Zug herauskommt!" Erst als ein Schlosser den Raum, in dem die Tragbahre aufbewahrt war, mit einem Sperrhaken aufgesperrt hatte, konnte der Transport vor sich gehen. So mußte Genosse Kraus an der Pflichtvergessenheit eines gewissenlosen Beamten, dem das richtige Abgehen eines Zuges höher steht als ein Menschenleben und an der Schlamperei einer, jeder Rücksichtnahme auf den Schutz des Lebens ihrer Bediensteten baren Bahnverwaltung verbluten.

Genosse Kraus war ein vorsichtiger und erfahrener Eisenbahner. Daß diesem Mann im Dienste ein derartiger Unfall zustoßen konnte, ist an und für sich schon eine schwere Anklage gegen das auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn besonders üppig wuchernde System einer schrankenlosen Ausnützung des Menschenmateriales. Der Unglücksfall wäre unmöglich gewesen, wenn für die Sicherheit des Personals und des Verkehrs bei dieser Bahnverwaltung genügend Sorge getragen würde. Das Personal der Zugs- und Verschubpartien wird bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn so stark reduziert, daß es nur durch Außerachtlassen der notwendigsten Vorschriften und durch das Anspannen der letzten Kräfte den Bediensteten möglich ist, die Arbeit zu bewältigen. Die Zugsführer oder Verschubleiter, die für die anstandslose Abwicklung der Verschubmanipulationen verantwortlich gemacht werden, müssen infolge des Personalmangels die Arbeiten der Zugsbegleiter oder Verschieber verrichten, ja selbst in vielen Fällen den Weichensteller ersetzen. Das Zugs- und Verschubpersonal verrichtet den gefahrvollen Dienst daher ohne jede Aufsicht, es ist sich in den meisten Fällen und in den gefährlichsten Situationen allein überlassen, wie es auch in diesem Falle war. Wäre ein Organ am Platze gewesen, das den Genossen Kraus auf die kommende Wagengruppe aufmerksam gemacht hätte, wären die rollenden Zugsteile mit Zugsbegleitern besetzt gewesen, so wäre das Unglück nicht geschehen.

Trifft die Verwaltung dieser Bahn schon eine erdrückend schwere Schuld dadurch, daß dieser Unglücksfall möglich war, um noch viel schwerer ist ihre Schuld als Saumseligkeit und Lässigkeit, Pflichtvergessenheit und Gewissenlosigkeit es verhinderten, daß nach dem Unglücksfall eine wirksame Hilfe geleistet worden wäre.

Mit einem geringen Kostenaufwand können die Mittel bereitgehalten werden, die bei Unglücksfällen eine erste Hilfeleistung ermöglichen, und doch mangelte es beim Unfall des Genossen Kraus am Notwendigsten zur Hilfeleistung. Kraus mußte verbluten, weil kein Verbandzeug zur Stelle war. Die Tragbahre in der Aussiger Werkstätte ist ein Inventarstück, das um seiner selbst willen gehalten wird, zur Schaustellung, und um bei Visitationen vorgezeigt werden zu können. Wenn man mit dieser Tragbahre Genossen Kraus rechtzeitig in das Krankenhaus befördert hätte, wäre dies, wiewohl damit ein Menschenleben hätte erhalten werden können, ein schweres Verbrechen gegen den bei der A.-T. E. herrschenden unbedingten Kadavergehorsam fordernden Geist gewesen, der verbot, diese Bahre ohne Ermächtigung der Werkstättenleitung zu benützen. Der diensttuende Beamte, der einen verunglückten Bediensteten fast eine Stunde lang ohne Hilfe liegen läßt, ist eine Individualität, die nur dort zur Entwicklung gelangen kann, wo jedes menschliche Empfinden erstorben ist, wo man aufgehört hat, im Bediensteten noch immer den Menschen zu respektieren und wo man diesen und dessen Leben und Gesundheit niedriger wertet als irgendein Materialstück.

Mit diesem System, das auf der Aussig-Teplitzer Bahn die Mißachtung des Bediensteten bis zum Arbeitermord aus grober Fahrlässigkeit gedeihen ließ, sind auch die Träger dieses Systems zu verdammen. Der Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Gründe dafür zu haben scheint, durch Duldung unreiner Wahlen seine Bediensteten von einem Einfluß auf die Unfallverhütung auf dieser Bahn fernzuhalten, ist an diesem System, das Genossen Kraus mordete, nicht schuldlos. Der Geist des Beamten Schmotz ist Geist vom Geiste des Generaldirektors. So sehr sich Herr Enderes aufbäumt, wenn der Vorwurf des Arbeitermordes im Falle Kraus erhoben wird, und soweit er eine Mitschuld an diesem von sich weisen möchte, es ist kein Zusammentreffen von Zufälligkeiten, an dem Genosse Kraus verblutete. Auf keiner der österreichischen Bahnen gedeiht die Rücksichtslosigkeit und Gewissenlosigkeit gegen die Bediensteten, die Lässigkeit bei der Beobachtung der Maßnahmen zum Schutz des Lebens derselben in gleichem Maß, als bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. In der gänzlichen Mißachtung der Rechte der Bediensteten und der Pflichten gegen dieselben vermeint man hier den kapitalistischen Aktionären und damit auch sich selbst, den verwaltenden Beamten, am besten zu dienen.

Um eine öffentliche Anklage wegen des Falles Kraus zu erdrosseln, hat der schuldbewußte Generaldirektor Enderes zu einem feigen Erpresserakt gegriffen. Er suchte die Vertrauensmänner des Personals unter Androhung von Repressalien dazu zu zwingen, über diesen Fall eine die Bahnverwaltung entlastende Erklärung abzugeben.

An der Meinung der Oeffentlichkeit über diese Sache würde wohl eine abgepreßte Erklärung keine Aenderung zu vollziehen vermögen. Direktor Enderes aber hat mit diesem feigen Mißbrauch der Ueberlegenheit seiner Stellung wehrlosen Bediensteten gegenüber ein Schuldbekenntnis abgelegt und moralisch abgewirtschaftet. So er sich die gefürchtete Anklage vom Hals schaffen wollte, hat er nur das erreicht, daß in der Oeffentlichkeit nunmehr die Frage aufgerollt ist, ob derartig gewissenlosen Leuten die Leitung eines Betriebes überlassen bleiben darf, an dem doch nicht die Aktionäre allein, sondern die ganze Oeffentlichkeit interessiert sind. Auch einem verunglückten Passagier wäre nicht mehr Hilfe geleistet worden, als dem Kondukteur Kraus.

Ein Kapitalistenblatt letzter Güte hat sich sofort bereit gefunden, die Reinwaschung der Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorzunehmen. Das „Aussiger Tagblatt" behauptet in einem jedenfalls von der Direktion dieser Bahn inspirierten oder verfertigten Artikel, daß lediglich eine Verkettung unglückseliger Zufälle den Transport des Verunglückten verzögert habe, daß aber von einem Verbluten infolge verspäteter Hilfeleistung keine Rede sein könne. Die berechtigten Anklagen, die am Grabe des Hingemordeten und im Aussiger Parteiblatt gegen die Verwaltung dieser Bahn erhoben wurden, bezeichnet dieses Blatt als eine sozialdemokratische Wahlmache. Es ist also nach der Meinung dieses Blattes vollkommen in Ordnung, wenn Verunglückte stundenlang ohne entsprechende Hilfe gelassen werden und wenn beim Eintreten eines derartigen Unglücksfalles die Mittel zur Leistung der ersten Hilfe gänzlich versagen. Wir wissen die Liebe der Blätter vom Schlage des „Aussiger Tagblattes" zu den inserierenden und Freikarten spendenden Bahnverwaltungen entsprechend zu würdigen und lassen uns durch keine bezahlten Vertuschungsversuche darin ablenken, die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wegen ihrer sträflichen Gewissenlosigkeit anzuklagen.

Der Mord an Genossen Wenzel Kraus erregte über die Kreise der Aussiger Eisenbahnbediensteten heftige Erbitterung. Die große Beteiligung an dem Leichenbegängnis des in den schönsten Mannesjahren Dahingerafften zeigte von der Anteilnahme an dem verhängnisvollen Mißgeschick und von der Achtung, die Genosse Kraus im Kreise seiner Berufskollegen und unter der Aussiger Arbeiterschaft genoß. Möge unserem treuen Mitkämpfer Wenzel Kraus die Erde leicht sein!

Die Wahlen in den Zentralausschuß der Betriebskrankenkassa der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die Schlacht ist geschlagen, die Waffen ruhen und man kann jetzt die Walstatt ruhig übersehen und den Sieg, den wir errungen, abwägen und beurteilen. Und wir haben einen Sieg, einen bedeutsamen Erfolg errungen, auf den wir stolz sein können, denn er zeigt deutlich, in wessen Lager die österreichischen Eisenbahner stehen. Die nackten Ziffern reden hier eine gar beredte Sprache und alles Leugnen, alle Verdrehungskünste, alle Rechnungsoperationen nützen nichts. Die Wahl in den Zentralausschuß der Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen hat die unleugbare, feststehende Tatsache gebracht: In unserem Lager stehen die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Mögen sich die Herren Gegner drehen und ausreden wie sie wollen, diese Tatsache wischen sie nicht weg. Wir können uns des schönen Erfolges um so mehr freuen, als uns die Herren Gegner den Kampf und den Sieg wahrhaftig nicht leicht gemacht

---

in die Wohnung deines Bruders kommst. Also, merk', Hans! Wenn du in ein Zimmer kommst und es regnet dir darin nicht auf den Kopf, so nehme den Hut ab. Da lachte mein Hans aus voller Brust. Ich zeigte ihm auch den Spucknapf und erklärte ihm den hygienischen Wert desselben, zeigte ihm auch die Platten des Fußbodens, die er mir hinspuckte, und erzählte ihm von der Reinlichkeitsliebe meiner Frau und ihrer Strenge. Darauf suchte ich meine Pfeife und sagte zu ihm: Hans, stopfen — wir — uns eine an! Siehst, Hans, in einer fremden Wohnung wartet man, bis man einen zum Rauchen ladet oder man fragt, ob es gestattet ist. Sehen Sie, Herr Notar, und heute abends, als mein Hans bei mir war, geschah alles genau, wie ich es ihm vor einigen Tagen gelernt hatte."

„Ich danke für einen solchen Gesellschafter, den man bei jedem Wort, bei jedem Griff und Schritt schulmeistern soll," sagte der Notar geringschätzig.

„Dann, Herr Notar, klagen Sie niemals mehr über die Einflußlosigkeit Ihrer Partei bei den unteren Schichten der Bevölkerung. Wir danken dieser Schulmeisterei unsere Stärke, unsere Macht! Aus dieser Schule gehen unsere natürlichen und besten Agitatoren hervor. Herr Notar, ich sehe heute schon, wie der ungehobelte Hans vielleicht innerhalb von zehn Jahren auf der Rednerbühne steht und seinen Hobel auf einen Gegner ansetzt und hobelt, daß die Splitter der Lüge und Heuchelei nur so in der Luft fliegen.

Die aus eigener Kraft erworbene Bildung, die Erfahrungen, der Gemeinsinn werden ihn feinfühlend machen, werden ihm erst zeigen, wer und wie an seiner geistigen Verkümmerung gearbeitet wurde."

„Das, Herr Dorfschulmeister der roten Armee, können Sie tun. — Uns, den gebildeten Ständen, läßt es die Standesehre nicht zu...."

„Ich, Herr Notar, bin stolz, das zum Teil vollführen zu können, was der Staat — das Land — die Gemeinde und der Pfarrhof an unseren Brüdern vernachlässigt, um durch die Dummheit der Armen Nutzen zu ziehen.

Unsere erste Teilerei, die wir als Sozialdemokraten durchführen, ist, daß wir unser ganzes gewonnenes Wissen kostenlos und ohne Neid unseren, nach Wissen und Bildung suchenden Brüdern übertragen." Freudig lachend erhob Herr Lichtauf, der pensionierte Oberkondukteur, sein Glas und hielt es gegen den Notar und sagte: „Ein Hoch unseren sozialistischen Dorfschulmeistern, ein Hoch ihren Schülern, so ziehen wir in den neuen Wahlkampf! Aufs Wiedersehen, Herr Notar!"

„Jetzt begreif' ich das Anwachsen der roten Armee. Hol' sie der Teufel, diese sozialistischen Dorfschulmeister! Auf diesen Wegen können und wollen wir nicht folgen," fluchte der Notar in seinen Spitzbart.

Besucht nur Lokale, in welchen der „Eisenbahner" aufliegt!

haben. Mit allen möglichen Mitteln arbeiteten die Herren Beamten, Bahnmeister, die größeren und kleineren Vorgesetzten, um den Sieg an ihre Fahnen zu heften; mit Drohungen, großangelegtem Schwindel, mit Terrorismus ohnegleichen nützten sie ihre Macht als Vorgesetzte aus, um den armen niederen Bediensteten und Arbeiter entweder zu zwingen, ihre Kandidaten zu wählen oder ihnen überhaupt das Wahlrecht zu rauben. Die große Anzahl von abgegebenen leeren Stimmzetteln spricht dafür, daß man teils den Mitgliedern das Wahlrecht vorenthält, indem man einfach unausgefüllte Stimmzettel für die Mitglieder abgegeben hat, wenn sie sich sträubten, aufgezwungene Kandidaten zu wählen, anderseits aber ist die leere Abgabe der Stimmzettel als eine Folge der Verhetzungsarbeit unserer Gegner zu betrachten, die eine Betätigung an den Wahlen, verschiedenen Aktionen und an der Organisationsarbeit den Bediensteten direkt verekelt. Auch darf nicht vergessen erwähnt zu werden, daß die Abgabe der leeren Stimmzettel, besonders in jenen Staatsbahndirektionsbezirken, wo das tschechische Element überwiegt, eine Demonstration der Tschechischnationalen, des Gauklers Buřivals sein soll. Die Herren Tschechischnationalen sind nämlich furchtbar gescheite Leute; sie wissen genau, daß, wenn sie bei Wahlen, wo die Gesamtheit der Eisenbahner zu wählen hat, trotz der „Slawischen Liga“ ein fürchterliches Fiasko und greuliche Blamage sich holen müßten, daß eben bei solchen Wahlen jene Demagogie nicht getrieben werden kann, wie bei Wahlen in die Lokalkommissionen oder Personalkommissionen, wo die Bediensteten, die in einzelne kleine Bezirke, Dienstzweige und Gruppen zerteilt, eine Beute der nationalen Demagogie, Kategoriendünkels und nationalen Schwindels werden. Die leeren Stimmen können die Buřival-Leute leicht für sich reklamieren, sie brauchen ja keinen Nachweis führen, daß alle leeren Stimmen von ihren Anhängern abgegeben wurden. Doch derjenige Eisenbahner, der die Verhältnisse kennt, der wird den Schwindel mit den leeren Stimmzetteln sofort durchschauen.

Nun gehen wir zu den Zahlen über. Wir kommen zwar etwas zu spät mit dem Resultat des Skrutiniums; wir wollten jedoch authentische, offizielle Ziffern bringen und diese haben wir erst in den letzten Tagen bekommen.

Die Anzahl der Wähler der Betriebskrankenkasse betrug 200.000. **169.782** Eisenbahner, das sind **84·8** Prozent, haben von ihrem Wahlrecht Gebrauch gemacht. Hiervon waren 1976 Stimmen zersplittert und ungültig und **38.164** Stimmen oder zirka 19 Prozent wurden leer abgegeben und **80.260** bis **101.577** oder **50·3** Prozent entfielen auf die sozialdemokratische Liste; die Deutschnationalen erhielten 14.864 bis 15.010 oder **7·4** Prozent und die Christlichsozialen 4699 bis 7195 Stimmen oder **3·6** Prozent. Rechnet man die deutschnationalen, christlichsozialen und die leeren Stimmen zusammen, so ergibt sich, daß die Gegner 57.727 bis 60.369 gegen 80.260 bis 101.577 sozialdemokratische Stimmen bekommen haben; im Verhältnis gerechnet stellt sich dasselbe wie: 50'1 zu nicht ganz 30. Jedenfalls eine schmähliche Niederlage.

Interessant sind die Resultate der einzelnen Staatsbahnbezirke und darum lassen wir sie folgen, um auch unseren Genossen eine Grundlage zu einer weiteren Agitationsarbeit zu geben.

Tabelle I.

Dienststelle	Gesamtzahl der abgegebenen Stimmzettel	darunter waren		Anzahl der verbliebenen gültigen Stimmen
		leer	ungültig	
K. k. Eisenbahnministerium	236	170	—	66
K. k. Nordbahn	27973	5696	114	22163
Staatsbahndirektionen:				
Wien	15208	2110	101	12997
Linz	9882	749	418	8715
Innsbruck	8267	894	46	7327
Villach	10233	1010	30	9193
Triest	5791	1411	185	4195
Pilsen	9389	2740	34	6615
Prag	13053	7046	—	6007
Olmütz	3781	473	116	3192
Krakau	6642	—	—	6642
Lemberg	13010	3077	761	9172
Stanislau	6898	1279	—	5619
Czernowitz	2080	241	9	1830
k. k. Böhmische Nordbahn	3502	889	75	2538
k. k. St. E. G.	18715	6009	53	12653
k. k. Oe. N. W. B. . . .	15122	4370	34	10718
Summe . .	169782	38164	1976	129642

Diese Zusammenstellung liefert den strikten Beweis von der Disziplin unserer Genossen, die trotz aller Machinationen für die von der Organisation empfohlenen Kandidaten ihre Stimmen abgegeben haben. Wir sind unseren Genossen eine Erklärung schuldig. Es wird so manchem Leser dieses Blattes aufgefallen sein, daß in den einzelnen Staatsbahnbezirken für den Kandidaten der Bediensteten der k. k. N. W. B. so wenig, in einigen gar keine Stimme abgegeben wurden; ebenfalls, daß die Kandidaten der k. k. St. E. G. in der Zusammenstellung überhaupt nicht enthalten sind, so daß die Meinung entstehen könnte, daß sie überhaupt nicht gewählt wurden. Dem ist nicht so. Zu einer Zeit, als die Organisation bereits das Wahlmaterial versendet hatte, die Kandidatenliste demnach fertig war, wurde die Einverleibung der Betriebskrankenkasse der N. W. B. perfekt und das Eisenbahnministerium legte in der letzten Sitzung des Zentralausschusses die Statutenänderung der Betriebskrankenkasse, § 26 (Wahlparagraph), vor, nach welchem der Zentralausschuß um zwei Mandate erhöht wurde. In der Meinung, daß die Statutenänderung dem neuen Zentralausschuß überlassen und zu dem Ausweg der Kooptierung der zwei Mandate als Vertretung der neu verstaatlichten Bahnen gegriffen wird, wurde die Zusammenstellung der Kandidatenliste vorgenommen und nachträglich die Klebezettel für die Kandidaten der N. W. B. hergestellt und versendet. Sei es nun, daß die Genossen Vertrauensmänner diese Klebezettel nicht in die Hand bekommen oder über den Modus der Wahl sich nicht genügend informiert haben, wurden die Klebezettel nicht in Verwendung genommen. Auf diese Weise ist der Ausfall der Stimmen bei der Direktion der k. k. N. W. B. zu erklären.

Bei der St. E. G. konnte leider — weil, wie erwähnt, die Kandidatenliste vor der Perfektionierung der Einverleibung festgestellt wurde — nicht mehr auf die vorgeschriebene Einteilung der Dienstesgruppen Rücksicht genommen werden und so kam es, daß die Kandidaten der St. E. G. in der Dienstesgruppe „Werkstättendienst“ und „Bahnerhaltungsdienst“ um je einen zuviel wurden und nach der Wahl ausgeschieden werden mußten. Wir können aber mitteilen, daß bereits beim k. k. Eisenbahnministerium Schritte eingeleitet worden sind, daß ein Vertreter der Mitglieder der verstaatlichten St. E. G. als Experte in den Zentralausschuß einberufen wird.

Wenn wir daher sagen, daß wir mit unserem Wahlerfolg sehr zufrieden sein können und daß dieser Erfolg eine tödliche Blamage für die Gegner bedeutet, so haben wir lediglich eine feststehende Tatsache konstatiert.

Bevor wir aber diesen Artikel schließen, so müssen wir auf eine merkwürdige Begebenheit aufmerksam machen, die mehr als eigentümlich genannt werden muß und die den Einfluß, den das Eisenbahnministerium durch seinen Vertreter auf die Agnoszierung der Wahlen nimmt, in einem grellen Licht erscheinen läßt.

Bei der Agnoszierung der Wahlen erklärte der Vertreter des Eisenbahnministeriums Ministerialrat Herr Dr. Pollak, daß die Agnoszierung des mit 101.577 Stimmen gewählten Genossen Knottek nicht vorgenommen werden kann, weil er angeblich nicht in Wien, sondern in Klosterneuburg wohnt, und wurde statt seiner ein Herr Gattermayer (Offiziant beim Eisenbahnministerium), ein Deutschnationaler, auf den **14.972** Stimmen entfielen, von Herrn Dr. Pollak in den Zentralausschuß berufen. Was soll man von einem solchen Vorgang denken, wie soll man sich eine solche Handlungsweise erklären? Ein Mann, der das Vertrauen der Mehrzahl der Krankenkassemitglieder genießt, der fast **siebenmal** soviel Stimmen bekommen hat als sein Gegenkandidat, wird einfach zur Seite geschoben und ein anderer, der dem Herrn Ministerialrat gut zu Gesicht steht, als gewählt erklärt. Wo und in welchem Paragraphen der Statuten ist diese willkürliche Handlungsweise des Vertreters des Eisenbahnministeriums begründet? Wir suchen umsonst. Wenn schon die Wahl Knotteks wegen eines Formfehlers annulliert werden muß, warum wurde der Ersatzmann, auf den 101.222 Stimmen entfielen, nicht zum Ausschußmitglied vorgeschoben?

Im übrigen ist aber die Auslegung des Wortes „Domizilstation“ überhaupt falsch und beweist nur, wie wenig praktische Erfahrungen im Eisenbahndienst Herr Dr. Pollak besitzt; er möge doch gefälligst unter die Eisenbahner in ganz Oesterreich gehen und möge nachfragen, was „Domizilstation“ im Eisenbahnerjargon bedeutet, er wird erfahren, daß unter „Domizil“ nicht der Wohnort, sondern der **Dienstort** verstanden wird. Wir sind überzeugt, daß bei einer solchen Auslegung zum Beispiel bei den Beamten, eine Wahl sehr schwierig wäre, weil mehr als die Hälfte der Herren draußen in der Umgebung Wiens wohnt. Also eine Wortreiterei, Herr Ministerialrat, nichts anderes; Sie wollten eben die Gelegenheit beim Schopf packen, um sich eines Mannes zu entledigen, der in seinem Pflichtbewußtsein Ihnen unangenehm wurde. An dieser Tatsache ändern auch die schönen, süßen Worte nichts, Herr Ministerialrat. Warum, fragen wir, werden nicht die Stimmzettel so hergestellt, wenn man schon Wortklauberei betreiben will, warum wird ja in den Stimmzetteln außer Vor- und Zuname, Diensteigenschaft, auch noch die dritte Rubrik: „Dienstort“ vorgedruckt? Warum nicht Wohnort? Und Knotteks Dienstort ist eben „Bahnamt Nußdorf“, folglich besitzt Knottek das passive Wahlrecht und darf auch die Willkür oder die Animosität eines Ministerialrates an diesem Rechte nicht rütteln. Diese Angelegenheit ist noch nicht erledigt und Herr Ministerialrat Dr. Pollak mag ganz beruhigt sein: Wir werden noch jene Instanzen finden, die eine abweichende Auffassung haben. Die Auffassung des Rechtes und der Gerechtigkeit!

Die Wahlen sind beendet, dank der Solidarität, Ueberzeugung und Disziplin unserer Genossen sind wieder unsere Vertrauensmänner in den Zentralausschuß eingezogen, wo sie ihrer Pflicht gemäß die Interessen ihrer Wähler, die Interessen der kranken Eisenbahner vertreten werden; wir haben nur eine Bitte an unsere Genossen: Unterstützet die Vertrauensmänner in der Erfüllung ihrer Pflichten, damit ihr Wort, das sie im Interesse ihrer Kollegen sprechen, jenes Gewicht hat, um auch gehört zu werden.

—d—

In der zweiten Tabelle ist ersichtlich, wie viel Stimmen für unsere Kandidaten in den einzelnen Direktionsbezirken abgegeben wurden.

Tabelle II.

	Name	E.-W.	k. k. Nordb.	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz	k. k. B. N. B.	St. E. G.	N. W. B.	Summe
A	Knottek	6	16.776	9.767	5.657	4.933	7.634	3.483	4.732	5.037	2.566	6.386	7.898	5.619	1.175	1.843	10.778	7.287	101.577
E	Grün . . .	4	16.678	9.758	5.646	4.930	7.580	3.460	4.714	5.035	2.557	6.298	7.878	5.619	1.173	1.843	10.762	7.287	101.222
A	Pollak .	6	16.716	9.765	5.658	4.933	7.633	3.483	4.732	5.037	2.519	6.374	7.906	5.619	1.175	1.843	10.775	7.287	94.174
E	Kubitschek .	4	16.677	9.760	5.649	4.931	7.576	3.462	4.711	5.035	2.556	6.221	7.874	5.619	1.173	1.843	10.761	7.287	98.739
A	Schubert	4	17.242	9.874	5.753	4.954	7.831	3.582	4.813	5.048	2.592	6.450	6.688	5.619	1.173	1.844	10.815	7.370	94.282
E	Freiler . .	4	17.205	9.853	5.746	4.941	7.786	3.529	4.800	5.087	2.584	6.303	8.667	5.619	1.173	1.843	10.790	7.370	103.300
A	Hutterer	4	17.248	9.869	5.758	4.934	7.818	3.573	4.812	5.048	2.569	6.446	8.645	5.619	1.173	1.843	10.816	7.370	194.294
E	Schneider .	4	17.205	9.849	5.754	4.934	7.796	3.518	4.801	5.087	2.582	6.298	8.632	5.619	1.173	1.843	10.788	7.370	103.258
A	Clabian .	4	16.546	9.737	5.611	4.932	7.560	3.498	4.686	5.036	2.514	6.354	7.632	5.619	1.175	1.843	10.729	7.287	100.762
E	Patak . . .	4	16.525	9.728	5.612	4.932	7.513	3.480	4.683	5.075	2.513	6.185	7.677	5.619	1.172	1.843	10.714	7.271	100.547
A	Škrom . .	4	16.552	9.732	5.611	4.925	7.570	3.485	4.685	5.036	2.512	6.325	7.628	5.619	1.175	1.843	10.729	7.287	100.718
E	Freiwillig .	4	16.525	9.723	5.613	4.929	7.524	3.474	4.685	5.075	2.508	6.221	7.670	5.619	1.172	1.843	10.715	7.271	100.571
A	Winter .	4	16.336	9.723	5.611	4.929	7.556	3.575	4.684	5.035	2.515	6.343	7.615	5.619	1.173	1.843	10.720	7.287	100.567
E	Scholz . .	4	16.300	9.718	5.622	4.930	7.508	3.565	4.675	5.074	2.512	6.229	7.666	5.619	1.170	1.843	10.711	7.271	100.497
A	Tantsin	4	16.222	9.712	5.611	4.928	7.549	3.571	4.681	5.075	2.494	6.343	7.618	5.619	1.173	1.843	10.716	7.287	109.476
E	Heider . .	4	16.307	9.710	5.613	4.928	7.499	3.561	4.676	5.074	2.508	6.231	7.650	5.619	1.170	1.843	10.710	7.271	100.275
A	Kindermann .	—	15.400	8.966	4.086	4.714	6.344	1.773	4.299	.	2.032	4.304	6.590	5.619	.	35	8.701	7.397	80.260
E	Maděra . .	—	15.400	8.960	4.087	3.714	6.342	1.784	4.393	.	2.033	4.475	6.571	5.619	.	28	8.742	7.407	79.555

A = Ausschußmitglied. E = Ersatzmann.

Dienstunfähigkeit, Dienstuntauglichkeit und Erwerbsunfähigkeit*).

(Schluß.)

Die Notwendigkeit, den Begriff der Invalidität dem Bediensteten gegenüber näher zu begrenzen, entstand erst dann, als durch die Einführung der Unfallversicherung dem in Ruhestand versetzten Bediensteten die Möglichkeit gegeben wurde, neben der Pension auch die Unfallsrente beanspruchen zu können; der Bahnverwaltung gegenüber entstand diese Notwendigkeit deswegen, weil im Jahre 1890 für die k. k. Staatsbahnen die Stabilisierung der Bediensteten in der Richtung eingeführt wurde, daß der Bahnverwaltung die Möglichkeit benommen wurde, die Bediensteten ohne Angabe von Gründen kündigen zu können. Damals hat ein Bediensteter, welcher aus der Existenz der Invalidität einen materiellen Gewinn schöpfen konnte, ein Interesse gehabt, dieselbe zu erweisen, aber auch die Verwaltung hätte ein solches Interesse haben können, da es ihr möglich war, durch die Erweisung der Invalidität sich eines Bediensteten entledigen zu können, dessen Dienstesausübung den Bedürfnissen des Dienstes nicht entsprochen hat, wenn auch das Recht, den Bediensteten „aus Dienstesrücksichten“ in den Ruhestand versetzen zu können, der Bahnverwaltung auch für weiterhin gewahrt geblieben wäre.

Die Absicht der Bahnverwaltung ist ja klar, sie wollte das Odium von sich weisen, welches an einer Handlung der letztgenannten Art haftet. Zu einer authentischen Definition der „Dienstunfähigkeit“ aber ist es nicht gekommen.

Die im Jahre 1890 erlassene Dienstordnung, welche der schon erwähnten Aenderung der Bestimmungen über die Kündbarkeit der Bediensteten halber im VII. Abschnitt: „Ueber die Versetzung der Bediensteten in den Ruhestand“ in einem neuen Gewand erschienen ist, bestimmte bloß, daß bezüglich der Bedingungen über den Eintritt in die Pension die analogen Normen für die k. k. Staatsangestellten Geltung haben. In diesen Normen für die k. k. Staatsangestellten wird aber der Begriff der Invalidität nicht präzisiert.

In den alten Quellen der Pensionsversicherung der Staatsangestellten (vor dem Jahre 1844) wird gesagt, daß ein Angestellter nicht in Ruhestand versetzt werden kann, wenn er noch fähig ist, Dienst zu leisten. (Kabinettsvorschrift vom 14. Mai 1762.) Anderseits ist es die Pflicht eines jeden Ehrenmannes, der einen Gehalt bezieht, solange es seine Kräfte zulassen und der Staat seiner bedarf, auch dann noch fortzudienen, wenn er selbst das 40. Dienstjahr überschritten hat. (Franzens Sammlung der Provinzialgesetze, Band 52, Nr. 116, Seite 419.)

Vom Staatsangestellten wurde verlangt, daß er eine zehnjährige Dienstzeit hinter sich hat und unverschuldet vollkommen dienstuntauglich nicht nur für den öffentlichen Dienst, sondern auch für jeden Erwerb überhaupt geworden ist. (Pensionsnormale vom 26. März 1781, Nr. 471, Absatz 1.) Ein solcher Fall kann dem Gesetz nach vorausgesetzt werden, wenn das diesbezügliche Individuum nachgewiesenermaßen wegen Wahnsinn, erlittener Verletzung, andauernder Krankheit, Erblindung zu einem Brotverdienst überhaupt unfähig ist und hauptsächlich, wenn ihm in seiner Dienstesausübung ein Unglücksfall zugestoßen ist. (Pensionsnormale vom 26. März 1781, Nr. 471. — Interessant ist die Aehnlichkeit der Tertierung im § 5 des deutschen Gesetzes über Invaliditäts- und Altersversorgung vom Jahre 1899.) Die physische Untauglichkeit mußte durch eine amtliche Superarbitrierung von einem zu diesem Akt gesetzlich berufenen Arzt erwiesen werden. (Hofdekret vom 24. Mai 1816, Sammlung der Provinzialgesetze, Band 44, Nr. 62, Seite 181 bis 183. — Schwabe: Das allgemeine österreichische Zivilpensions- und Provisionssystem. Wien 1844. K. k. Hof- und Staatsdruckerei.)

Dafür bestimmen die Normen, daß der Staatsangestellte das Recht hat, nach vollendetem 35jährigen Dienst und nach Vollendung des 60. Lebensjahres um die Versetzung in den Ruhestand nachzusuchen**).

*) Siehe „Eisenbahner“ Nummer 14 d. J.

**) Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, welches durch die später erschienenen Gesetze vom 19. November 1898, R.-G.-Bl. Nr. 172, vom 26. Dezember 1898, R.-G.-Bl. Nr. 255 und vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, in dieser Richtung hin, unverändert geblieben ist. Erst durch das Gesetz vom 19. Februar 1907, R.-G.-Bl. Nr. 34, wurde für die k. k. Staatsangestellten die 35jährige Dienstzeit eingeführt.

Dadurch wurde auch bei den k. k. Staatsbahnen das Prinzip der sogenannten präsumtiven Invalidität eingeführt, obzwar dadurch in die Pensionsversicherung der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen die Aufgabe der Altersversicherung noch nicht aufgenommen wurde. Von Personen, die in 35jähriger Dienstesausübung das 60. Lebensjahr erreicht haben, wurde durch das Gesetz gewissermaßen vorausgesetzt, daß sie schon invalid sind, und das war die Begründung ihrer Pensionsansprüche. Der 35jährige Dienst wurde als Norm aufgestellt, trotzdem es dem Staatsangestellten möglich ist, erst nach 40 Dienstjahren die volle Pension zu erreichen. Die Präsumtion der Invalidität hat auch die heute geltende Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen vom Jahre 1898 übernommen. Diese Bestimmungen weichen aber von der Kombination des Lebensalters mit der Dienstzeit, wie sie in den Normen für die k. k. Staatsbeamten vorkommen, vollständig ab.

Trotzdem nun jedermann annehmen mußte, daß mit Rücksicht auf die Möglichkeit die volle Pension schon nach 35 Mitgliedsjahren, also beiläufig nach einer 37jährigen Dienstzeit zu erreichen, die Altersgrenze der Eisenbahnbediensteten schon der Beschwerlichkeit des Eisenbahndienstes, welche immer anerkannt wurde, niedriger gesetzt wird, als bei den k. k. Staatsangestellten, ist es nicht geschehen. Im § 130, 1 a und 2 a, wurde die Altersgrenze, die mit der Präsumtion der Invalidität identisch ist, auf 65 Jahre vorgeschoben.

Nach § 130 D.-O. hat der Beamte, Unterbeamte und Diener das Recht:

1. zu verlangen, in dauernden Ruhestand versetzt zu werden:

a) nach Vollendung des 65. Lebensjahres;

b) wenn er durch ein körperliches oder geistiges Gebrechen unfähig wird, seine Dienstesobliegenheiten auszuüben;

c) wenn ihm die volle Pension oder Provision gebührt.

2. In allen diesen und noch außerdem in nachstehenden Fällen kann ein Bediensteter gegen seinen Willen im amtlichen Wege in Ruhestand versetzt werden:

a) bei Verlust der Mündigzeit;

b) wenn er ununterbrochen ein Jahr durch Krankheit in Ausübung seiner Dienstespflichten gehindert war und die Möglichkeit besteht, daß er weiterhin in der Dienstausübung gehindert wird;

c) wenn er in zeitlichen Ruhestand versetzt und innerhalb drei Jahren nicht reaktiviert wird;

d) wenn das Interesse des Dienstes seine Entfernung aus dem Amte notwendig macht und durch seine Versetzung auf einen anderen Posten derselben Dienstes-kategorie eine Abhilfe nicht geschaffen werden kann.

3. In zeitlichen Ruhestand kann ein definitiver Bediensteter nach § 131 D.-O. versetzt werden:

a) wenn durch eine Organisationsänderung oder durch Verminderung der Agenden auf seine Dienstleistung verzichtet werden kann;

b) wenn er ununterbrochen durch ein Jahr von der Dienstesausübung gehindert war, jedoch seine Diensttauglichkeit wieder zu erwarten ist.

Hier erscheint zum erstenmal das Lebensalter ohne Rücksicht auf die Dienstzeit als Ursache der Versetzung in den Ruhestand; es bildet jedoch keinen Anspruch auf eine Pension. Wenn es auch als ausgeschlossen erscheint, daß ein 65 Jahre alter defintiver Bediensteter in den Ruhestand versetzt wird, ohne aber einen Anspruch auf eine Pension erreicht zu haben, so ist doch sein Lebensalter dennoch in keinem kausalen Zusammenhang mit der Pensionsversorgung.

Wenn ein 65 Jahre alter Angestellter, ob jetzt mit oder ohne seinen Willen in den Ruhestand versetzt wird, so ist die Ursache derselben immer die Invalidität, wenn sie auch von seiten der Verwaltung in vielen Fällen vorausgesetzt wird. Wenn ein solcher Bediensteter gleichzeitig den Anspruch auf volle Pension erreicht hat, so wirkt in diesem Falle schon dieser Umstand zwar sehr impulsiv mit, doch scheint es, daß auch hier der Abgang in den Ruhestand regelmäßig nur dann eintrittt, wenn im Alter von 65 Jahren die Invalidität vorhanden ist. Sonst dient aber ein solcher Bediensteter aus purem Beharrungsvermögen gerne weiter.

Weil auch in solchen Fällen, wo der Anspruch auf eine hohe Unfallsrente den Bediensteten zur Erweisung der Invalidität und Erreichung der Pension antreibt, ist wenigstens formell als Begründung dieses Anspruches die Invalidität zu nennen und es kann kühn die Behauptung aufgestellt werden, daß bei den k. k. Staatsbahnen eine richtige Altersversicherung gar nicht existiert.

Die richtige Altersversicherung nimmt schließlich auch in der Gesetzgebung des Deutschen Reiches einen sehr geringen Raum ein, da die Erreichung des 70. Lebensjahres als eine Bedingung des Anspruches gestellt wird. Die Erreichung dieses Alters ist einerseits eine sehr minimale und dort, wo sie bei unselbständig erwerbstätigen Personen ausnahmsweise vorkommt, gleichzeitig mit der Invalidität verbunden. Dieser Umstand sowie der, daß ein aktiver Bediensteter das 70. Lebensjahr selten erreicht, hat bei der Novelle des deutschen Gesetzes betreffs der Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889, welche im Jahre 1899 durchgeführt wurde, zur Folge gehabt, daß das neue Gesetz die Bezeichnung „Altersversicherung" nicht mehr enthielt, sondern lediglich als Gesetz betreffs „der Invaliditätsversicherung" bezeichnet wurde. Dadurch sollte ausgedrückt werden, daß der Altersversicherung eine untergeordnete Rolle zugewiesen wird. Dagegen findet man den Schutz des Alters in der französischen Gesetzgebung in erster Reihe. (Gesetz vom 5. April 1910.) Es besteht hier der Anspruch auf eine Altersrente mit der Vollendung des 65. Jahres. Nach 55 Jahren jedoch ist es möglich, die Altersrente nach den faktisch eingezahlten Beiträgen beanspruchen zu können.

Alles das gilt jedoch fast zur Gänze von jener Beamtenschaft und Bedienstetenschaft, deren Dienstesausübung mit einer besonderen Beschwerlichkeit nicht verbunden ist. Bei der Bedienstetenschaft, deren Leistungen mit größeren Beschwerden verbunden ist, kommt es selten zu einem freiwilligen Eintritt in den Ruhestand, weil sie selten das Alter von 65 Jahren erreicht, anderseits aber bei Erreichung dieses Alters durch den Verlust eines Teiles des Quartiergeldes sowie auch in vielen Fällen der variablen Bezüge beeinflußt wird. Bei dem zuerst erwähnten Teile der Bedienstetenschaft wirken mehr oder weniger Momente moralischer und intelektueller Natur, bei der letzteren aber Rücksichten materieller Natur.

Warum bei den k. k. Staatsbahnen gerade das 65. Lebensjahr gewählt wurde, wo doch in den älteren Bestimmungen (zum Beispiel Lemberg-Czernowitz-Jassy, die Normen für die k. k. Staatsbeamten 2c.) das 60. Lebensjahr als Altersgrenze angenommen haben und auch in der seit 1889 in Deutschland geltenden Alters- und Invaliditätsversicherung die Altersgrenze mit dem 70. Lebensjahr festgesetzt wurde, können wir freilich nicht bestimmen. Wir finden in den uns zur Verfügung stehenden Quellen keinerlei Aufklärung. Daß dieser Standpunkt seine Begründung fand, dafür spricht der Gesetzentwurf über die soziale Versicherung, welche am 3. November 1908 dem Parlament vorgelegt wurde, wie auch, und zwar aus gut erwogenen Gründen der Anspruch auf die Altersrente mit dem 65. Lebensjahr gewählt wurde.

Die Fälle, in welchen der Bedienstete in den dauernden oder zeitlichen Ruhestand abgeht, sind jene zu nennen, die unter II b, III b und sodann I a, b, c erwähnt wurden. Nachdem der Bedienstete in den sub I b nur dann in Ruhestand versetzt wird, wenn er von einem körperlichen Gebrechen heimgesucht wird, welches unheilbar erscheint (zum Beispiel Blindheit, Taubheit), die aber nur selten vorkommen, nachdem weiters der Modus zur Gewohnheit wurde, daß der Bedienstete ein Jahr vor der Erreichung des Anspruches auf volle Pension, sei es einer wirklich tatsächlich bestehenden oder nur angeblichen Krankheit wegen den Dienst nicht ausübt, und daß ein Bediensteter, welcher das 65. Lebensjahr nicht erreicht hat, in den Ruhestand abgeht, kann behauptet werden, daß die Versetzungen in Ruhestand meistens auf Grund des § 130 ad I b, II b vorgenommen werden. Aus diesem Grund spielt eigentlich die Erreichung der Invalidität bei Versetzungen in Ruhestand keine Rolle. Ausnahmslos ist der Nachweis der Invalidität bei Personen, die bei ihrem Abgang in den Ruhestand auch einen Anspruch auf eine Unfallsrente erheben können, ein überaus schwieriger.

Was ist also die Invalidität im Sinne unserer Vorschriften?

Nach den Bestimmungen der Dienstordnung bedeutet die Invalidität die Unfähigkeit, die Dienstespflichten auszuüben. Welche Dienstespflichten es sind, wird zwar ausdrücklich nicht gesagt, es geht aber aus dem Ausdruck „seine" amtlichen Pflichten hervor, daß dadurch die Berufspflichten gemeint sind, welche der Bedienstete bis dato ausgeübt hat. Es handelt sich daher um sogenannte Berufsinvalidität.

Es scheint aber, daß diese Interpretation dem Geist der Dienstordnung nicht entsprechen würde, sondern daß vielmehr dem Geist der Dienstordnung die heutige Praxis der Begriffe der „Arbeitsinvalidität" entspricht. Ein Bediensteter, der in Ruhestand versetzt werden soll, wird in der Regel ärztlich untersucht und dabei wird konstatiert, ob er weder zu dem gegenwärtigen Beruf, noch aber zu einem anderen Eisenbahndienst untauglich ist, der ihm seiner Vorbildung und seiner Ausbildung nach und mit Rücksicht auf die Dienstesvorschriften auferlegt werden kann. Welcher Dienst einem Bediensteten auferlegt werden kann (das heißt gegen seinen Willen), muß in den Grenzen des § 40, Absatz 1, D.-O. entschieden werden, das heißt, es darf das dem Bediensteten gewährleistete Recht, „in jener Kategorie ständig verwendet zu werden, welche seiner Dienstkategorie entspricht", nicht genommen werden.

Unter der Diensteskategorie wird verstanden, in der Kategorie der Beamten, Unterbeamten, Diener oder Hilfsbediensteten. Daß hier an einzelne Dienstes-zweige gedacht wurde, welche die Zirkularverordnung der Generaldirektion vom 29. August 1889, Nr. 190 (Normaliensammlung I vom Jahre 1894, Seite 164) ebenfalls als Kategorien bezeichnet, bezeugt § 40, Absatz 1, D.-O., in welchem § 2, Absatz 1, lit. a—c *) zitiert wird und die ganze historische Entwicklung des erwähnten Paragraphen **).

Nach dem Vorhergesagten kann man zum Beispiel einen Oberkondukteur zu dem Dienste eines Kanzlisten, nicht aber als Kanzleigehilfen oder Portier, den Bahnmeister als Magazinsmeister, nicht aber als Bahnwächter u. s. w. einreihen. In den Grenzen der Diensteskategorie kann man sie zu jeder Dienstleistung einreihen, ohne dadurch das Recht der Bediensteten zu verletzen. Selbstredend ist dies aus Dienstesrücksichten bestimmt, nicht aber deswegen, um damit das Recht des Bediensteten auf Anerkennung der Invalidität zu irritieren. Denn im § 130, Absatz 2, wird ausdrücklich gesagt, daß die Möglichkeit der Erfüllung seiner Dienstespflichten entscheidend ist.

Nachdem unsere Dienstordnung sich dem Begriff der Berufsinvalidität nähert, geschieht alles, was ohne Rücksicht auf diese Bestimmungen vorgenommen wird, nur deswegen, weil die Mehrzahl der Bediensteten sehr ungern in den Ruhestand eintritt und gern jeden Dienst übernimmt, wenn ihm nur nicht der Anspruch auf die gleiche oder annähernd gleiche Vorrückung geschmälert wird.

Inwieweit es sich um Fälle handelt, in welchen der Bedienstete ein Interesse auf die Anerkennung der Invalidität hat (bei gleichzeitigem Anspruch auf eine Unfallsrente), so entsteht für ihn gewiß die Pflicht, nachzuweisen, daß er dienstfähig ist und in diesem Falle sieht die Staatsbahnverwaltung einen jeden für dienstfähig, der nicht dauernd und vollständig oder so viel als vollständig zum Erwerb unfähig ist.

Hier wird der Begriff der Invalidität auf den Begriff Erwerbsuntauglichkeit verschoben, weil es sich um einen Unfall handelt. Wie aus dem Gesagten hervorgeht, ist dieser Standpunkt vor der strengen Auslegung in der Theorie unhaltbar und in der Praxis dem Bediensteten schädlich.

Die Unterscheidung zwischen der Invalidität, sei es der Arbeitsinvalidität, sei es der Berufsinvalidität oder Erwerbsunfähigkeit ist wissenschaftlich streng begrenzt, trotzdem auch in den Gesetzen die Begriffe „invalid" und „erwerbsunfähig" verschiedenartig angewendet werden. (Vergleiche § 5, Punkt 4, § 15 der deutschen Invaliditäts- und Altersversicherung vom 19. Juni 1889 und § 4 und § 28 des früheren Gesetzes sowie § 8 des österreichischen Gesetzes betreffs der Pensionsversicherung der Privatangestellten vom 16. Dezember 1906, R.-G.-Bl. 1 für das Jahr 1907.) Der Gesetzentwurf betreffs der Sozialversicherung benützt im Abschnitt über die Alters- und Invaliditätsversicherung konsequent den Begriff „invalid". Den Begriff „arbeitsunfähig" benützt der Entwurf über die Krankenversicherung (§ 40, Punkt 2, 41 u. s. w.). Der Begriff „arbeitsunfähig" ist hier mit dem Begriff „berufsinvalid" identisch und im Texte über die Unfallversicherung wird konsequent der Begriff „Erwerbsunfähigkeit" (§ 173, 174 u. s. w.) verwendet. Demgegenüber wird im § 6 des heute geltenden Krankenversicherungsgesetzes der Ausdruck „erwerbsunfähig" unrichtig gebraucht.

Es wäre zu wünschen, daß in diese Frage in der Praxis volle Klarheit gebracht wird.

*) Unter die gewährleisteten Rechte gehört auch die „Belassung in jener Kategorie, welcher der Bedienstete schon angehört" (§ 40, Absatz 1).

**) Die Dienstordnung vom Jahre 1884 hat im § 36 die Bestimmung enthalten, daß die Bediensteten im allgemeinen das Recht haben:

1. auf die Beibehaltung jener Kategorie, der sie angehören (§ 1 und § 2) .....

2. ....

Das Zitat der §§ 1 und 2 deutet ebenfalls auf die Diensteskategorien. Damals hat § 36, welcher als Grundlage des heutigen § 40 D.-O. bezeichnet werden muß, nicht nur auf die Definitiven Bezug gehabt, sondern auf alle Bediensteten, die sich a) in Beamte und Beamtenaspiranten, b) Unterbeamte, c) definitive und provisorisch Angestellte teilten; als Hilfspersonal wurden bezeichnet: d) Arbeiter und andere Individuen im Tag- oder Monatslohn, e) Diurnisten und f) weibliche Bedienstete.

Dieselbe Bestimmung hat die Dienstordnung aus dem Jahre 1892 enthalten. In der Dienstordnung vom Jahre 1896 kommen sub c) lediglich „Diener" und sub f) die Bezeichnung „Manipulantinnen" vor.

Aus einem kleinen Paschalik.

Man schreibt uns:

Die in der Südbahnbewegung des vorigen Jahres bewiesene Disziplin der Gewerkschaftsmitglieder und der Umstand, daß das Personal der Südbahn der Gewerkschaft volles Vertrauen entgegenbringt sowie die Erfolge, die die Gewerkschaft für die Bediensteten dank ihrer klugen Taktik in dieser Bewegung zu verzeichnen hatte, zeigten in klarer Weise die Macht der Gewerkschaft und die Ohnmacht ihrer in dieser Bewegung plötzlich „koalierten" Gegner. Darob furchtbare Empörung im gegnerischen Lager. Man schwor allen gewerkschaftlich organisierten Eisenbahnern blutige Rache. Man entblödete sich sogar nicht, im „Deutschen Eisenbahner", Nr. 29 vom 10. Oktober 1910, einen fulminanten Aufruf erscheinen zu lassen, in welchem die Herren Beamten ganz offen aufgefordert wurden, an den Gewerkschaftsmitgliedern Vergeltung zu üben. Bezeichnenderweise ist dieser Aufruf mit: „Reichsbündlerische Südbahnbeamte in der Personalkommission Sektion A" unterzeichnet. Dieser Aufruf zeigt die deutliche Absicht der Herren, nur Haß zu säen. Hierfür können sie natürlich wieder nur Haß ernten. Sie hätten besser getan, wenn sie aus dieser Episode ein für allemal die Lehre gezogen hätten, daß sie allein nichts, mit der Gesamtheit aber alles vermögen, und demzufolge nun trachten würden, das Vertrauen der Gesamtheit zu erringen.

In der Station Bruneck sah man sich veranlaßt, diesem gehässigen Aufruf in ganz besonderer Art nachzukommen. Trotzdem die dortigen Herren samt ihrem Führer Herrn Stationschef und Betriebsleiter Thomas Achatz sehr viel Butter auf dem Kopfe hatten, so wollten sie doch nach der erlittenen Demütigung schwere Vergeltung an den Gewerkschaftsmitgliedern üben. Die Station Bruneck sollte von ihnen gereinigt werden. Als erstes Opfer suchten sie sich das Gewerkschaftsmitglied Herrn Adjunkten Franz Schegula aus, der sich unterfing, dem jungen Piwon bei Ausbruch der „Passiven" auf dessen diesbezügliche Frage, ob er mittun werde, zu erklären, daß er als Gewerkschaftsmitglied nur die Direktiven der Gewerkschaft befolgen werde. Nun ist Herr Schegula ein äußerst ruhiger, fleißiger und verwendbarer Beamter, der auch gesellschaftlich sehr zurückgezogen lebt. Seine einzige Leidenschaft ist die Jagd. Vergeltung zu üben, sollte dennoch den Herren bald Gelegenheit geboten werden.

Herrn Schegula wurden bei der Kassenführung von der Direktion aus für eine bestimmte Tageszeit Hilfskräfte zugewiesen. Gleich nach Ausbruch der passiven Resistenz entzog der Vorstand eigenmächtig Herrn Schegula diese Hilfe und ließ ihn trotz der vielen Arbeit allein schuften. Mit äußerster Kraftanstrengung und Opferung eines Teiles seiner freien Zeit gelang es Herrn Schegula dennoch, seine Arbeit pflichtgemäß täglich zu bewältigen. Aber schließlich wurde durch die lange Bureauzeit ein altes chronisches Halsleiden bei Schegula wieder akut, und er war gezwungen, in den Krankenstand zu treten. Der Arzt empfahl ihm frische Luft.

Nun wurde Herr Schegula im Krankenstand mit einem Jagdgewehr von einem liebevollen Kollegen gesehen, der ihn natürlich sofort dem Herrn Chef denunzierte, und dieser wieder ergriff sofort die Gelegenheit, Herrn Schegula eins am Zeug zu flicken. Die Folge war eine Rüge für Schegula. Da man aber Herrn Schegula von nun an bei jeder Gelegenheit schikanierte, ihm auch die eigenmächtig entzogenen Hilfskräfte nicht wieder zuließ, sah er sich veranlaßt, seitens der Generaldirektion protokollarische Einvernahme zu verlangen.

Diese protokollarische Einvernahme, durchgeführt durch das Direktionsorgan Herrn Polland, zeigte, daß Herr Achatz und Konsorten bedeutend besser getan hätten, wenn sie sich nicht gar zu sehr an die Sonne gewagt hätten. Es wurde nämlich bei dieser protokollarischen Einvernahme in unzweifelhafter Weise nachgewiesen, daß Stationschef und Betriebsleiter Herr Thomas Achatz als Vorgesetzter parteiisch vorgeht, wo nur möglich, die älteren Beamten zurücksetzt, und Posten, die etwas tragen, nur seinen jungen Beamten, die die Gesellschaft seiner Frau bilden, zuzuschanzen sucht. Ferner, daß er diesen jungen Beamten alles nachsieht, ihnen leichtere Posten zuweist, während er gerade die älteren Beamten in

auffallender Weise herablassend behandelt und ihnen die anstrengenderen Arbeiten zuweist. Es wurde auch nachgewiesen, daß er ganze Nächte in Gesellschaft seiner jungen Beamten durchsauft und zu seinen Gelagen mit besonderer Vorliebe das Bahnhofbüfett wählt. Dieses muß zwar um 10 Uhr nachts geschlossen werden. Dessenungeachtet wurden dort von ihm mit den eigenen und Privatbeamten ganze Trinkgelage, Abschiedsbalete, Gesangabende und Polterabende veranstaltet, die oft bis über Mitternacht, ja bis 2 Uhr und später dauerten. Dafür zahlte er für den Büfettbesitzer die diesem wegen Ueberschreitung der Sperrstunde getroffene Strafe. Ein besonders unverantwortliches und niedriges Vorgehen gegenüber dem auf eigenes Ansuchen nach Bruneck versetzten Expedienten Krombholz zeigte seinen edlen Charakter. Vor Eintreffen des Krombholz erklärte den eigens zu diesem Zwecke versammelten Beamten Ehrenmann Achatz, daß Expedient Herr Krombholz ein Denunziant sei, der beim Inspektorat und bei der Direktion Verbindungen habe und vor dem man sich hüten müsse; er selbst hoffe, ihn schon bald los zu haben.

Es wurde weiter nachgewiesen, daß der Herr Stationschef und Betriebsleiter die zur Belustigung der Gesellschaft des Herrn Chefs dienende Eisbahn seit drei Jahren widerrechtlich das erste Jahr durch Reservelampen, die andere Zeit durch drei elektrische Glühlampen — natürlich wurde das Installierungsmaterial sowie auch der elektrische Strom der Lokalbahn entnommen — beleuchten ließ. Ebenso wurde das zur Instandhaltung der Eisbahn nötige Wasser der Lokalbahn entnommen. Das Personal mußte zudem alle Arbeiten gratis — nur ein Mann erhielt einmal 60 H. — verrichten, wobei stets die Eisbahnarbeiten den eigentlichen Dienstarbeiten vorgingen. Auf Kosten der Bahn und der Arbeiter konnte sich dann die feine Gesellschaft des Herrn Chefs ihrer Unterhaltung ungestört hingeben.

Aber auch noch weitere Unzukömmlichkeiten wurden bei dieser Gelegenheit aufgedeckt, obwohl man die die Wahrheit aussagenden Arbeiter mit Ohrfeigen bedrohte — was Herrn Polland als Protokollaufnehmer bekannt war. So wurde noch nachgewiesen, daß Arbeiter grundlos mit Geldstrafen belegt wurden, daß der Herr Chef Achatz selbst mit im Krankenstand befindlichen Beamten Spritzfahrten unternahm — ja, Bauer, das ist was anderes als bei Scheguła — daß er dem Jüngling Piwon, der im Dienste oft wie ein Verrückter sang und „Mundharmonika" leierte wie ein Kuhhirte, überall schützte ꝛc.

Und der Effekt dieser Geschichte? Herr Scheguła wurde, weil ihm bei diesem Protokoll nachgewiesen worden sein soll, daß er auch schon einmal vor Jahren während des Krankenstandes auf der Jagd war, nach Villach versetzt, Herr Piwon hingegen, dem beim Protokoll ziemlich viel Zeug nachgewiesen wurde, ward nach Jenbach versetzt, wohin er sich sowieso wünschte, und der Herr Chef und Betriebsleiter — der bleibt natürlich in Bruneck; denn würde diesem Menschen nur ein Haar gekrümmt werden — dann würde doch die Südbahn ihrem bisherigen Prinzip, große Lumpen zu schützen, untreu werden, und das geht doch nicht im Interesse der Schlamperei und Unordnung, die bekanntlich bei der Südbahn noch immer ein schützend Dach gefunden haben.

Eines hätte man doch voraussetzen zu können geglaubt, daß nämlich Herr Achatz nun endlich vernünftig und etwas gerechter werden wird. Weit gefehlt. Jetzt suchte der Mann Rache zu nehmen an jenen, die aus Pflichtbewußtsein bei der Protokollaufnahme gegen ihn die Wahrheit aussagten.

Vom Personal der Lokalbahn Bruneck-Sand i. T. wurde durch die Gewerkschaft schon vorher an die Südbahn eine Beschwerde gerichtet, wonach das Protektionskind des Herrn Achatz, Herr Paulmichl, Stationsleiter in Sand, die Dienstkohle an Private verkaufe, dafür aber die zur Heizung vorgeschriebenen Diensträume nicht heize, daß weiter die Dienstkohle ungerecht verteilt werde und andere Unkorrektheiten mehr. Die Südbahn machte sich die Untersuchung dieser Sache sehr bequem. Es fuhr ein Herr Schlesinger nach Bruneck, der verhandelte mit Herrn Achatz und stellte noch eine oder zwei Fragen an Paulmichl, schließlich eine an Arbeiter Achmüller, der von nichts wußte, und natürlich war die Beschwerde nicht wahr, erfunden und erlogen. Die Folge war, daß man dem vermeintlichen Urheber der Beschwerde, dem provisorischen Kondukteur LudwigÖgl, der anläßlich des Protokolls Scheguła eben die Wahrheit aussagte, den Dienst zufolge eines geharnischten Berichtes des Herrn Achatz 14tägig kündigte. Auf die Intervention der Gewerkschaft einerseits und des Verwaltungsrates der Lokalbahn anderseits wurde eine neuerliche Untersuchung dieser Sache angeordnet. Zu diesem Zwecke erschien in Bruneck Herr Oberrevident Baru. Er schien mehr als Freund des schon so sehr diskreditierten Herrn Achatz denn als energischer Erhebungskommissär zu kommen. Den ersten Vormittag benützte er ganz, um sich von Herrn Achatz Informationen geben zu lassen; erst später sollten die Leute einvernommen werden. Dies geschah aber so parteiisch, daß seitens des Personals eine weitere Einvernahme abgelehnt wurde, um so mehr, als bekannt wurde, daß der beschuldigte Paulmichl wiederholt die Aeußerung bezüglich Herrn Baru gemacht haben soll: „Der hat mir auch noch nicht die Preiselbeerensendung bezahlt, der Schuft, der!", und Herr Baru nicht zu erforschen suchte, ob Paulmichl tatsächlich solche seine Ehre schwer kränkende Aeußerungen getan habe, sondern lediglich Herrn Paulmichl vor Herrn Bahnmeister Guschlbauer erklären ließ, daß er Herrn Paulmichl nichts schulde und seine Preiselbeeren bezahlt habe. Das aber dessenungeachtet Herr Paulmichl obige Aeußerung, ob mit Recht oder Unrecht ist gleich, gemacht haben könnte, ließ ihn kalt. Die Verweigerung einer weiteren Einvernahme durch Herrn Baru war somit begreiflich, vielleicht auch berechtigt.

Natürlich fuhr nun Herr Baru wutentbrannt nach Wien, und welch objektiven Bericht er seinem obersten Chef, dem Herrn Generaldirektor, erstattet haben wird, läßt sich denken, denn gleich hierauf erfolgte die Kündigung des provisorischen Bahnmeisters Guschlbauer, während Paulmichl noch festsaß.

Nun rafften sich die beiden GenossenÖgl und Guschlbauer auf und fuhren selbst zum Generaldirektor, dem sie nun die auf der Lokalbahn herrschenden Zustände schilderten. Der Herr Generaldirektor erbat sich hierüber ein Protokoll, und erklärte, falls sich das Vorgebrachte als wahr erweisen sollte, die beiden entlassenen Genossen wieder in den Dienst einstellen zu wollen.

Nun wurde unserseits mit den GenossenÖgl und Guschlbauer ein Protokoll aufgenommen, das sofort dem Herrn Generaldirektor übermittelt wurde. Wir geben hier nur auszugsweise die im Protokoll geschilderten Fakten wieder.

Der Stationsleiter der Station Sand i. T., Herr Paulmichl, ein Günstling des Herrn Achatz, hat in den Jahren 1908 und 1909 Dienstkohlen an das Hotel „Post" abgegeben, hierfür aber zu heizende Diensträume nicht geheizt. Er verkaufte auch die vom Südbahnlebensmittelmagazin bezogenen Waren an Private. Im Jahre 1908 hatte der Mann wegen eines Betrugsdelikts eine dreiwöchige Freiheitsstrafe abzusitzen. Den hierzu notwendigen Urlaub erlangte er mit Hilfe des Betriebsleiters Herrn Achatz, der das diesbezügliche Gesuch bewußt falsch einbegleitet haben mußte. Paulmichl fertigte dem Verwaltungsrat Beikirchner zuliebe die Züge verspätet ab, schrieb aber deren Abfahrt als recht in den Stundenpaß. Er rauchte auch ungeniert im Magazinsraum, strafte willkürlich Arbeiter, war mit den Passagieren grob, verschlief Züge ꝛc. ꝛc.

Der Betriebsaufseher der Lokalbahn, ein Herr Kubat, stellte dem Bahnmeister Guschlbauer vor Weihnachten im Jahre 1908 den Antrag, sieben Stück von der Bauleitung ausrangierte, dem Bahnmeister nicht übergebene Schienen zu verkaufen. Genosse Guschlbauer lehnte diesen Antrag ab; nichtsdestoweniger verschwanden diese Schienen über die Nacht. Um 3 Uhr früh sollten sie vom Lehrjungen des Schlossers Mayer und noch einer Person weggeschafft worden sein. Kubat verkaufte an denselben Schlossermeister Mayer neun Stück Ausleger und ließ den Transport derselben durch den Arbeiter Joas und den Lehrling des Schlossermeisters Mayer besorgen. Kubat ließ sich durch die Oberbauarbeiter Seb. Joas, Joh. Niedermayer und Josef Schott Kohlen und eine Fensterscheibe aus der Remise in die Privatwohnung schaffen.

Der Herr Betriebsleiter mußte von allen diesen Mißständen wissen, da ihm hiervon wiederholt Anzeigen gemacht wurden, ging jedoch der Sache nicht auf den Grund, erklärte alles für unwahr und deckte so diese Unkorrektheiten und Diebereien. Schließlich wurde für die Unkorrektheiten des Betriebsleiters auf das Protokoll Scheguła verwiesen.

Zur Erhebung dieser Angaben kam Herr Modena von der Generaldirektion nach Bruneck. Er nahm seine Aufgabe nicht gar ernst, denn während er mit dem Herrn Achatz die Angelegenheit sehr genau besprach, stellte er an die im ProtokollÖgl angeführten Zeugen die Fragen so, daß nichts Bedenkliches herauskommen konnte. Und wollte ein Arbeiter oder sonst ein Zeuge mehr sagen, als es dem neuen Erforscher der Wahrheit, Herrn Modena, in den Kram paßte, so wurde er zur Ruhe verwiesen und mußte schweigen. Entsprechend der Protokollaufnahme war natürlich auch deren Resultat — die Erledigung des Protokolls der GenossenÖgl und Guschlbauer an die Gewerkschaft.

Nach der Erledigung der Generaldirektion an die Gewerkschaft wird wohl zugegeben, daß Herr Paulmichl im Jahre 1908 eine Arreststrafe abbüßte und sich hierzu einen Urlaub erschlich, aber Herr Achatz wird sofort als Menschenfreund gelobt, denn er habe angeblich von dieser Tatsache die Direktion „aus Menschlichkeitsrücksichten" nicht in Kenntnis gesetzt, es wird weiter geleugnet, daß Paulmichl aus dem Lebensmittelmagazin der Südbahn an Private verkaufte, es wird geleugnet, daß er im Magazin rauche, daß er Personal und Passagiere grob behandle ꝛc. Der Verkauf der Dienstkohle wurde als harmloses Ausleihen einer minimalen Menge Kohle an das Hotel „Post" für einen Bügelofen hingestellt.

Bezüglich des Verkaufes von Schienen seitens des Betriebsaufsehers wurde die Sache so hingestellt, als wären diese Schienen wohl zum Schlossermeister Mayer transportiert worden, aber der habe daraus zwei Prellböcke für die Remise anzufertigen gehabt. Auch Ausleger sollen keine fehlen sowie Kubat auch nur minderwertige Kohle und eine kleine Glasscheibe in seine Wohnung geschafft haben soll.

Kurz und gut, es wird alles abgeleugnet, und was nicht mehr zum Ableugnen geht, wird so harmlos und ehrlich hingestellt, daß uns Herr Modena aufrichtige Bewunderung ob seiner Kunstfertigkeit abringt.Ögl und Guschlbauer bleiben „natürlich" entlassen!

Der Ausgang dieser Angelegenheit veranlaßte unsere Redaktion, eines ihrer Organe nach Bruneck zu entsenden, um an Ort und Stelle Erhebungen zu pflegen, inwieweit die AngabenÖgls und Guschlbauers richtig sind oder inwieweit die Direktion recht hat.

Wir konstatieren gleich, daß unser Gewährsmann die Angaben der GenossenÖgl und Guschlbauer durch Zeugen bestätigt fand. Wir sind bereit, Herrn Generaldirektor v. Weeber den Beweis zu erbringen, daß die im bewußten Protokoll von den GenossenÖgl und Guschlbauer gemachten Angaben wahr sind — er möge uns hiezu die Gelegenheit bieten.

Herr Paulmichl hat nicht verschwindend kleine Quantitäten Kohle für einen Bügelofen an das Hotel „Post" abgegeben, sondern wiederholt Quantitäten von 40 bis 50 Kilogramm; auch wurden diese Kohlen nie rückerstattet. Hat sie Paulmichl verschenkt?

Wir können nachweisen, daß Herr Paulmichl gewohnheitsmäßig im Magazin rauchte, daß er besonders den Stationsarbeiter ungemein grob behandelte, daß er weiter die aus dem Lebensmittelmagazin bezogenen Waren an Private verkaufte ꝛc. ꝛc. Wir können auch den Nachweis erbringen, daß Paulmichl wiederholt bezüglich Herrn Baru die Aeußerung tat: „Der Schuft ist mir auch noch die Preiselbeeren schuldig."

In den Fakten Kubat stellen wir bezüglich des Schienenverkaufes fest, daß die zwei Prellböcke, die nach Bericht des Herrn Modena aus den fraglichen Schienen angefertigt worden sein sollten, laut Rechnung vom Unternehmen Riehl mit 120 Kr. bezahlt wurden — das heißt also, der Bauunternehmer Riehl mußte seine eigenen Schienen beim Schlossermeister Mayer bezahlen.

Die Rechnung lautet:

Bruneck, 18. Dezember 1908.

Rechnung über gelieferte zwei Stück Prellböcke in der Wagenremise Bruneck-Sand i. T. inklusive Aufstellen 120 Kr.

NB. Die Prellböcke wurden aus starken Schienen angefertigt, mittels Stutzen an den Schienen mit starken Mutterschrauben befestigt.

Hochachtungsvoll

Fritz Mayer.

Diese Rechnung wurde merkwürdigerweise direkt dem Zentralbureau in Wien präsentiert, von dort aus beglichen und trägt keinen Revisionsvermerk (?!).

Sollte der Herr Schlossermeister Mayer gar so teuer sein, nur für die Anfertigung und das Aufstellen der zwei Prellböcke 120 Kr. zu verlangen — was schließlich mit dem Wortlaut der Rechnung in Widerspruch stehen würde? Wir glauben, Herrn Modena standen mehr Hilfsmittel zur Verfügung als unserem Genossen aus der Redaktion, und bei etwas gutem Willen hätte auch er diese Tatsache konstatieren können. Aber wenn man durchaus nicht will, dann fällt einem auch die sonst zum Schienentransport ungewöhnliche Zeit — 3 Uh rmorgens — nicht auf. Warum denn auch in Bruneck soll dies ja öfters vorkommen!

Wir erforschten weiter, daß Herr Kubat im Jahre 1909 durch einen Arbeiter eine 50/80 Zentimeter, ziemlich dicke Glastafel in seine Privatwohnung schaffen ließ — was gewiß keine kleine Scheibe zu nennen ist, weiter, daß er sich durch die genannten Arbeiter gute und einmal vom Arbeiter Achmüller schlechte Kohlen in die Wohnung transportieren ließ ꝛc. Schließlich konnten wir noch feststellen, daß es sich nicht um Doppelausleger — wie es die Direktionserledigung annimmt, handelt, sondern um neun Stück einfache Ausleger, die also zu der von der Direktion angegebenen Arbeit nicht verwendet werden konnten und daß selbstverständlich ein Abgang nicht zu verzeichnen sein konnte, weil sowohl die Schienen als auch die Ausleger ausrangiert und überzählig waren — was in unserem Protokoll ausdrücklich festgehalten wurde. Ein Arbeiter ist auch bereit, Zeugenschaft abzulegen, daß er beim Schlossermeister Mayer gesehen habe, wie diese Ausleger für Fensterstöcke verwendet wurden und daß ihm der Lehrjunge dezidiert erklärte, diese Ausleger habe Meister Mayer von Kubat gekauft.

Wir wiederholen: Alle Angaben, die die GenossenÖgl und Guschlbauer in dem von uns vorgelegten Protokoll gemacht haben, sind wahr. Auch Herr Modena hätte diese Tatsachen konstatieren können, wenn er sich Mühe genommen hätte, der Sache auf den Grund zu kommen. Aber er wollte und vielleicht durfte er Herrn Achatz nicht zu sehr bloßstellen.

Aufreizend wirkt in der Erledigung der Generaldirektion, daß Herr Achatz aus „Menschlichkeitsrücksichten" einen Bericht über die wahre Ursache des dreiwöchigen Urlaubs des Herrn Paulmichl an die Direktion nicht erstattet habe und die Direktion dies als einen besonders schönen Zug des Herrn Achatz darstellt. Dies tut sie in einem Atem mit der Bestätigung der Entlassung der GenossenÖgl und Guschlbauer, die beide Familienväter sind. WederÖgl noch weniger Guschlbauer haben sich irgend etwas Dienstliches zuschulden kommen lassen, was nur eine etwas schwere Strafe rechtfertigen würde. Gegen diese zwei ehrlichen Familienväter kannte weder Herr Achatz noch die löbliche Direktion ein „Menschlichkeitsgefühl", da war in ihnen der Mensch erstorben, es handelte sich ja nur um Sozialdemokraten.

Was ist es, daß Herr Achatz selbst so viele Unkorrektheiten beging, was ist, daß er alle angeführten Unredlichkeiten wuchern ließ, bis sie sich zum qualifizierten Diebstahl steigerten — gegen das Sozialdemokrat zu sein? Betrügen, stehlen, lügen, denunzieren, das alles wird von der Südbahn verziehen, nur ehrlich und dabei Sozialdemokrat sein, darf man in Bruneck nicht.

Und sollten einst wieder einige Mohren zum Weißmachen sein — dann bestimme man wieder die Herren Baru und Modena hiezu!

Zum Schluß noch eines: Der Herr Generaldirektor hat den beiden gekündigten Genossen in unzweideutiger Weise die Wiederaufnahme zugesagt, falls sich ihre Angaben bewahrheiten sollten. Wir führten hier Momente an, die bezeugen, daß das Einvernehmungsorgan nach der uns von der Direktion zugekommenen Erledigung zumindest vieles unterlassen hat, was die AngabenÖgls und Guschlbauers bestätigen würde. Wir führten auch schon einige Beweise an. Wenn sich der Herr Generaldirektor von dem Verdacht rein halten will,Ögl und Guschlbauer nicht wegen ihrer Gesinnung gemaßregelt zu haben — auf die anderen Ausreden geben wir nichts — wohlan, dann möge er uns Gelegenheit bieten, ihm die Wahrheit unserer undÖgls und Guschlbauers Angaben zu beweisen. Man anerkannte ja schon die Wahrheit unseres Protokolls durch die Entlassung Paulmichls, jetzt möge Herr Generaldirektor nur noch sein Wort einlösen und sowohlÖgl als auch Guschlbauer wieder in Arbeit stellen.

Oder erlaubt dies Ehren-Achatz nicht? Wir sind aber heute mehr denn je der Meinung, daß die Genossen Scheguła,Ögl und Guschlbauer Opfer der letzten Bewegung, Opfer der Rachsucht einzelner Beamten sind.

Die Turnuserstellung und ihre Verantwortung.

Die Turnuskommission ist zusammengesetzt aus Vertretern der Direktion, des Bahnbetriebsamtes und des in Betracht kommenden Fahrpersonals und hat mit der Erstellung der Turnusse eine der wichtigsten Aufgaben zu erfüllen. Sie hat insbesondere zu berücksichtigen, daß einerseits die Bahnverwaltung, anderseits das Personal mit den von ihr erstellten Turnussen zufrieden ist. Aber auch in strafrechtlicher Beziehung ist die Turnuskommission zu jenem Faktor ausersehen worden, der mit vollem Bewußtsein die Verantwortung zu tragen hat, denn die Kommission ist ausgestattet mit allen auf die Turnuserstellung bezughabenden Erlässen und Bestimmungen, welche nicht überschritten werden dürfen. Es ist darum von jeder Turnuskommission vorauszusetzen, daß sie ihre Aufgaben mit gründlichem Verständnis, mit aller Sorgfalt und Mühe erfüllt. Um dieses zu bewerkstelligen, muß sich die Turnuskommission klar sein, daß ihre Mitglieder in der Vertretung als Mandatsträger erscheinen, weshalb sie sich völlig gleichwertig gegenüberstehen. Das Hervorkehren des Vorgesetzten, die befehlshaberische Tonart à la Prinz muß hier einem sachgemäßen Eingehen in den Gegenstand weichen; die Vertrauensmänner des Personals müssen feste, männliche Charaktere, intelligente, reife Männer sein. In dieser Beziehung spricht der Erlaß des Eisenbahnministeriums (Z. 18.443/IV, 1897) von „versierten Vertretern". Und nur wenn die Grundlage eine solche ist, daß die Turnuskommission die Verhandlungen mit der Sache durchtränkt, so durchtränkt, daß die Ergebnisse restlos alle Interessen einhellig befriedigt, nur dann hat die Turnuskommission ihre Aufgabe vollständig erfüllt und sind die erstellten Turnusse rechtswirksam. Dies wird durch ein ausführliches, von allen Vertretern unterzeichnetes Protokoll bekräftigt.

Diese Auffassung scheint nun bei den verstaatlichten Bahnen noch nicht durchdringen zu wollen. Dort wird die Turnuserstellung wohl auch kommissionell vollzogen,

allein die Vertretung des Personals wird als ein lästiges, aber zugleich jeder Bedeutung ermangelndes Anhängsel betrachtet und empfunden. Die Wünsche und Beschwerden des Personals bleiben vollständig unberücksichtigt, es gilt nur der herrische Befehl, der selbstverständlich nie eine sachliche Verhandlung zuläßt, und der Protest des Personals wird gänzlich mißachtet. Sohin werden dort nicht auf Grund von Verhandlungen erstellte Turnusse, sondern jene Turnusse gefahren, welche von der Direktion im Einvernehmen mit dem Bahnbetriebsamt erstellt worden sind, das heißt also Turnusse, welche das Personal, weil seine Wünsche und Beschwerden unberücksichtigt gelassen werden, nicht genehmigt hat, gegen welche es sogar sachlich protestiert hat. Es muß daher betont werden, daß die auf solche Weise erstellten Turnusse nicht rechtswirksam sind und nie sein können und daß deshalb das Personal, beziehungsweise seine Vertreter, von jeder Verantwortung als enthoben zu betrachten sind.

Von allen uns in dieser Sache zugekommenen Klagen wollen wir ganz besonders Stadlau herausheben, weil dort die Turnuserstellung ganz eigentümliche Verhältnisse zutage fördert. Die Turnusvertrauensmänner haben wohl im allgemeinen einen schweren Stand, doch können sie bei den alten Staatsbahnen auf mannigfache Erfolge hinweisen, weil die Turnuskommission immerhin auf Grund von Verhandlungen und Vereinbarungen wenigstens halbwegs sachlich ihre Aufgabe zu lösen trachtet. Aber die verstaatlichten Bahnen wollen die Eigentümlichkeiten früherer Verhältnisse nicht gerne aufgeben und alle Kraft wird aufgewendet, sie auch jetzt noch zu bewahren, ungeachtet der verschiedenen Errungenschaften der alten auch bei den neuen verstaatlichten Bahnen einzuführen. Die Vertrauensmänner der neu verstaatlichten Bahnen strengen sich deshalb allerorts an, diesen Zugeständnissen zum Durchbruch zu verhelfen und richtet sich ihr Augenmerk hauptsächlich auf folgende Punkte:

1. Der freie Tag innerhalb einer Turnusperiode.
2. Regelung der Reserve:
a) Einteilung der Reserve in die I., II., III., IV., V., u. s. w.
b) Bezahlung der I. Reserve.
3. Festsetzung des Rangsverhältnisses und strenge Durchführung in der Besetzung höherer Dienstposten.
4. Schaffung einer Zugsführerreserve und Ernennung der Reservezugsführer zu Oberkondukteuren.
5. Die Ernennung der Manipulanten zu Oberkondukteuren.
6. Schaffung des zehnprozentigen Reservestandes.
7. Anerkennung der Turnusvertrauensmänner als die Vertrauensmänner der Zugsbegleiter, so zwar, daß Turnusveränderungen oder Turnuszerreißungen ohne Turnuskommissionsverhandlungen nicht stattfinden dürfen.

Das sind die Bestrebungen der Turnusvertrauensmänner, denn auch die unverstaatlichten Bahnen gelten jetzt als k. k. Staatsbahnen und was bei den letzteren durchgeführt ist, wollen die Zugsbegleiter der neuverstaatlichten Bahnen nicht entbehren!

Wir haben nur Stadlau herausgehoben und wollen im folgenden die eigentümlichen Verhältnisse aufzeigen:

1. Die Zugsbegleiter haben keinen freien Tag.
2. Ihre Reserve wird nicht bezahlt.
3. Sie haben keinen 10prozentigen Reservestand.
4. Ihre Reservezugsführer sind nicht ernannt; selbst viele turnusmäßige Zugsführer sind noch nicht Oberkondukteure.
5. Die Dienst- und Ruhezeiten entsprechen nicht dem Eisenbahnministerialerlaß Z. 2725, welcher eine 40prozentige Dienst- und eine 60prozentige Ruhezeit vorschreibt; im Gegenteil: der derzeit in Kraft getretene Turnus weist 40·5 Prozent Dienstzeit aus, welche dadurch auf 45 bis 60 Prozent erhöht wird, weil erfahrungsgemäß gewisse Züge Verspätungen machen müssen. Bei den alten Staatsbahnen wurden solche Fälle meistens berücksichtigt, so daß die Kommission die Turnuserstellung derart aufbaute, daß auf dem Papier höchstens eine 36- bis 37prozentige Dienstzeit verzeichnet wurde.
6. Die Verhandlungen in den Stadlauer Turnuskommissionen ergaben bis jetzt immer: vollständige Ignorierung aller Wünsche und Beschwerden des Personales und die deshalb vorgebrachten Proteste waren bisher immer ohne jede Wirkung. Deshalb enthalten die Turnusse geradezu unmenschliche Härten und deshalb nur mußten die Vertrauensmänner anläßlich der letzten Turnuskonferenz und ihrer Ergebnisse jede Verantwortung ablehnen.

Auf nähere Einzelheiten wollen wir uns heute nicht einlassen, weil wir die Hauptmomente in der Turnuserstellung in ganz besonderer Weise hervorheben wollten. Und diese erscheinen uns so wichtig und dringend bei den neuverstaatlichten Bahnen, daß wir das k. k. Eisenbahnministerium hiermit auf das nachdrücklichste erinnern, dafür Sorge zu tragen, daß die Erlässe, die es selbst geschaffen hat, unbedingt einzuhalten sind. Nur dann kann auf die ehrliche, rechtschaffene Mitarbeit bei den Vertrauensmännern gezählt werden, aber auch nur dann kann bei der Erstellung der Turnusse eine Mitverantwortlichkeit der Vertrauensmänner erwirkt werden. Bei Turnussen, die den Erlässen und der Gerechtigkeit, ja selbst der Menschlichkeit Hohn sprechen, müssen die Vertrauensmänner jede Verantwortung auf das entschiedenste ablehnen!

F. S.

Die neue Diensteinteilung der Bahnerhaltungssektion Wien III.

Am 3. Mai 1911 ist bei der Bahnerhaltungssektion Wien III eine neue Diensteinteilung für die ambulanten Wächter auf der Wiener Stadtbahn herausgegeben worden. Man wäre der Ansicht, daß, wenn eine Bahn zwölf Jahre im Betrieb steht, wie dies bei der Wiener Stadtbahn der Fall ist, früher eine Verkürzung der Strecken bei der Ausarbeitung eines Dienstturnusses eintreten soll, hier trat aber das Gegenteil ein. Den Wächtern hat man die Strecken um die Hälfte dadurch verlängert, daß man die Posten in der Strecke von Heiligenstadt-Meidling-Hauptstraße und Hütteldorf-Kettenbrücke von drei auf zwei reduzierte. Die Folge davon ist, daß die Wächter dadurch mit Arbeit so überhäuft werden, daß sie nicht mehr in der Lage sind, ihren Dienst vorschriftsmäßig zu übersehen. Um das zu verstehen, muß man vor allem anderen wissen, welche Pflichten diesen Leuten bei der Ausübung ihres Dienstes obliegen.

Zu den Obliegenheiten gehört das Messen und Anschreiben der Geleise. Es heißt zwar auf der Wiener Stadtbahn, daß in der Geraden die Stöße und nur in den Bögen das Mittel zu messen ist.

Das wäre ja mit Rücksicht auf den starken Verkehr auf dieser Bahn, wo täglich über 370 Züge verkehren, eine Erleichterung für die Wächter, welche aber leider sehr wenig oder gar nicht eintrifft, da bekanntlich auf der Wiener Stadtbahn ein Bogen in den anderen ist, weil es aus technischen Gründen bei dem Bau nicht anders möglich war.

Eine nicht minder notwendige Arbeit ist das Anziehen der locker gewordenen Nägel und Schrauben. Denn bei so einem Verkehr ist es selbstverständlich, daß immer Defekte auftreten, welche sofort behoben werden müssen im Interesse des Verkehrs sowie der Reisenden, wenn nicht einmal eine Katastrophe eintreten soll à la Paris, was wir ja nicht herbeisehnen, da wir nur zu gut wissen und die Erfahrungen gemacht haben, daß bei solchen Gelegenheiten immer wieder der unschuldige Bedienstete zur Verantwortung gezogen wird, und diejenigen Herren, welche beim grünen Tisch solche Ersparungen ausklügeln, frei ausgehen. Daß die Arbeiten auf dieser Strecke sich immer mehr anhäufen, das ist ja selbstverständlich, da der Oberbau durch die langen Jahre sich bedeutend verschlechtert hat. Einerseits durch den starken Verkehr, anderseits, daß man in den letzten Jahren aus Sparsamkeitsrücksichten die Oberbaupartien stark reduzierte, weshalb es sicher nicht zu hoch gegriffen wäre, wenn man die Partien um ein Drittel verstärken würde, um allen Arbeitern, welche notwendig wären, gerecht zu werden. Wenn man diese Arbeitsleistungen betrachtet, so muß man überhaupt staunen, daß die Wächter bei so einem Zugsverkehr noch imstande sind, diesen Arbeiten gerecht zu werden, denn die Zugsintervalle sind meistens drei bis fünf Minuten, mit Ausnahme zwischen 9 und 11 Uhr vormittags sowie zwischen 3 und 5 Uhr nachmittags, wo auch einige Intervalle acht bis zehn Minuten betragen. Nun kommen aber noch die Zugsverspätungen hinzu, so daß man mit fahrplanmäßigen Pausen überhaupt nicht rechnen kann.

Es ist uns vollkommen klar, wenn sich die Bahnerhaltung und die Abteilung III der Staatsbahndirektion beim Eisenbahnministerium halbwegs für die Wächter eingesetzt hätten, daß das Eisenbahnministerium sich hoffentlich eines Besseren belehren lassen haben würde, da ja die Herren nicht die rechte Uebersicht und Beurteilung über die Dienstverhältnisse bei der Wiener Stadtbahn haben können, daher auch sich verlassen müssen auf ihre außenstehenden Organe. Man muß annehmen, daß die Bahnerhaltungen sowie die Abteilung III sich nicht in dem Maße für ihre Bediensteten einsetzen, wie andere Abteilungen, da es gerade bei der Bahnerhaltung am schwierigsten ist, Verbesserungen für das Personal durchzusetzen. (Siehe Ausfolgung der Pelze.) Die Wächter machen die Oeffentlichkeit sowie die Verwaltung darauf aufmerksam, daß es ihnen physisch unmöglich ist, ihren Pflichten voll und ganz nachzukommen und sie daher im vorhinein einen großen Teil ihrer Verantwortung in puncto Streckenüberwachung ablehnen müssen. Die Leute haben seinerzeit in der Personalkommission um eine Verkürzung ihres jetzigen 18/18 auf 16 Stunden Dienst und 24 Stunden frei abzuändern angesucht, unter dem Hinweis auf die schlechten Verhältnisse in sanitärer sowie hygienischer Beziehung auf der Wiener Stadtbahn.

Anstatt der Verkürzung der Dienstzeit ist eine Verlängerung der Strecken eingetreten. Das macht jedenfalls die Sozialpolitik, mit welcher die Herren bei jedem Anlaß prunken.

Und da ist man noch immer der Anschauung, daß die Leute verhetzt werden. Wir sind der Ansicht, daß durch so eine Maßregel das Personal niemand braucht, der es verhetzt, sondern dieser eine Fall schon so groß ist, daß die Verhetzung die Verwaltung am allerbesten selbst besorgt. Das Urteil über diesen provozierenden Vorgang überlassen wir ganz ruhig der Oeffentlichkeit.

Das Pensionsinstitut des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen.

Man schreibt uns: Schon wieder ist unser Pensionsinstitut passiv! Diesmal handelt es sich um einen sehr nennenswerten Betrag von Kr. 203.626·13.

Diese Unterbilanz ist, wie der Vorstand des Pensionsinstituts den beteiligten Lokalbahnverwaltungen in seinem Schreiben vom 19. April 1911 mitteilt, infolge Vornahme der versicherungstechnischen Bilanz aus Anlaß der Einbekennung des dem Gebührenäquivalent unterliegenden Vermögens für das siebente Dezennium sowie der Berechnung des der Gemeinde Wien — Städtische Straßenbahn zu überweisenden Vermögens für den eigenen Fonds festgestellt worden und ist laut Statut, § 42, 3 bis 5, von den Unternehmungen zu tragen. Gegen diesen Vorgang kann man eine Einwendung nicht machen, wenn man aber berücksichtigt, daß die Lokalbahnverwaltungen dem Pensionsinstitut nur diejenigen Beträge abliefern, zu denen sie statutarisch verpflichtet sind, daß man aber beabsichtigt, um solche Unterbilanzen zu vermeiden, die ohnehin hohen Beiträge von je 7 Prozent auf je 8 Prozent zu erhöhen, so kann das nicht so ruhig hingenommen werden. Bahnen mit eigenen Fonds zahlen nicht nur die pflichtgemäßen Beiträge, sondern lassen ihren Humanitätsinstituten noch ziemlich hohe Summen von den Betriebsüberschüssen jährlich zufließen, und berücksichtigt man die auf die einzelnen Bahnen entfallenden Beträge der Unterbilanz, so muß man sagen, daß diese außerordentliche Leistung der einzelnen Verwaltung verhältnismäßig gar nicht einmal als zu hoch angesehen werden kann. Auch werden diese Abgänge nur vorschußweise von den Verwaltungen gedeckt.

Angesichts der immer hartnäckiger auftretenden Gerüchte von einer geplanten Erhöhung der Pensionsversicherungsbeiträge und in Erwägung dessen, daß der § 42, Absatz 4 und 5, die Deckung der versicherungstechnischen Abgänge durch die Verkehrsunternehmungen genau vorschreibt, müssen die Mitglieder der Pensionskasse die geplanten Maßnahmen als einen Uebergriff des dermaligen, in seiner Mehrheit den Bediensteten feindlich gesinnten Vorstandes des Pensionsinstituts auf die Rechte der Mitglieder bezeichnen. Sie müssen daher heute schon erklären, nichts unversucht zu lassen, um diesen Angriff auf die Taschen der Versicherten mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln abzuwehren. Insbesondere muß dafür gesorgt werden, daß in die diesjährige Generalversammlung des Instituts nur jene Delegierten von den Lokalpensionsausschüssen entsendet werden, die sich verpflichten und energisch auch dafür eintreten, daß derartige von dem Vorstand geplante Statutenänderungen nicht beschlossen werden dürfen, und ist es daher für die Versicherten notwendig, nicht wie üblich sich durch andere Lokalpensionsausschüsse vertreten zu lassen, sondern trachten, daß ihre gewählten Männer den nötigen Urlaub bekommen, um ihre Pflicht persönlich ausüben zu können. Ferner sollten eure Delegierten sich nicht verpflichten, in diesem Sinne eure Interessen zu vertreten, so liegt es an den versicherten Mitgliedern selbst, immer und immer wieder bei sich ergebenden Neuwahlen der Lokalpensionsausschüsse der einzelnen Bahnen genau zu prüfen, wer der geeignetste Mann ist, der mit aller Energie eure Interessen zu vertreten geeignet ist, und nur solchen Leuten kann man dann seine Stimme geben. Denn nur auf diese Art wird es möglich, aus dem Pensionsinstitut dasjenige zu machen, was es eigentlich sein soll.

Schauen wir uns einmal die Präsenzlisten der Generalversammlungen an. Wir ersehen hieraus, daß e i n Delgierter e i n i g e Lokalpensionsausschüsse vertritt und noch dazu ein Verwaltungsvertreter ist. Ja, solche Leute können und dürfen nie zugunsten des Personals stimmen. Blicken wir auf die vorjährige Generalversammlung zurück. Da haben wir wohl genügend Gelegenheit gehabt, zu sehen, mit welchen unerlaubten Mitteln gearbeitet wird, um die Beschlußfähigkeit der Generalversammlung zu ermöglichen, um die zum Wohle des Personals zu verhandelnden Anträge niederzustimmen.

Unserer Ansicht nach wäre es auch Pflicht der Aufsichtsbehörden, einmal hier hineinzuschauen, um sich von der richtigen Handhabung der Statuten zu überzeugen. Das sind Dinge, die nicht auf die Dauer geduldet werden können. Somit rufen wir euch zu: Wollt ihr, daß die zugunsten der Versicherten gestellten Anträge angenommen, diejenigen auf die Taschen der Bediensteten abzielenden niedergestimmt werden sollen, beschickt die heurige Generalversammlung bestimmt und nur mit solchen Vertretern, die sich gegen derartige Bestrebungen des Vorstandes ganz energisch zur Wehr setzen.

Die Wiedereinstellung der gemaßregelten Eisenbahner in Frankreich.

Das neue französische Ministerium hat in der Kammer in sehr energischer Weise für die gemaßregelten Eisenbahner Partei ergriffen und die Eisenbahnkompanien aufgefordert, die schon seit sechs Monaten ohne jeden Lebensunterhalt auf dem Pflaster liegenden Angestellten wieder aufzunehmen. Und unter großem Beifall ersuchte der Ministerpräsident Monis die Deputierten um Handhaben, damit die Regierung in energischerer Weise ihre Forderungen den Kompanien gegenüber vertreten könne. Es waren dies ungewohnte Töne in der Deputiertenkammer. Nach der Herrschaft eines Clémenceau und des Renegaten Briand war man gar nicht mehr daran gewöhnt, daß die Regierung auch einmal Partei für die Arbeiter ergreifen könne. Das Ultimatum, das nach dieser Sitzung der Minister der öffentlichen Arbeiten Dumont den Kompanien übersandte, ließ an Energie ebenfalls nichts zu wünschen übrig, und wenn die Regierung von der Kammer und dem Senat unterstützt wird, so werden die Eisenbahngesellschaften wohl ihr bisheriges kategorisches Niemals zurücknehmen müssen.

Jedoch, werden Regierung, Kammer und Senat den mächtigen Kreisen widerstehen können, die die Eisenbahngesellschaften hinter sich haben?

Nach dem vorjährigen Streik wurden auf den verschiedenen Linien zusammen 2558 Eisenbahner gemaßregelt, und darunter befanden sich 617 mit 10- bis 20-jähriger Dienstzeit. 150 hatten eine Dienstzeit von 20 bis 30 Jahren und 15 waren sogar 30 bis 45 Jahre im Eisenbahndienst beschäftigt. Es sind also durchaus nicht jugendliche Draufgänger, sondern im Dienste ergraute Angestellte, die zum größten Teil verschiedene Diplome und Anerkennungen für ihre professionelle Tüchtigkeit und für ihre Ehrlichkeit von den Kompanien erhalten haben und die nur gemaßregelt wurden, weil sie entweder den Posten eines Kassiers oder den eines Sekretärs der Ortsgruppe ihres Verbandes bekleideten. Die Kompanien wehren sich zwar gegen diesen Vorwurf, aber ihre Versicherungen finden in der öffentlichen Meinung keinen Glauben, da ja die Tatsachen das Gegenteil ihrer Behauptungen beweisen.

Die Antworten der Eisenbahngesellschaften auf das Ultimatum der Regierung waren entweder ablehnende oder ausweichende. Seitdem hat der Ministerpräsident mit den Generaldirektoren der verschiedenen Kompanien persönlich konferiert, doch scheinen sie in ihrer ablehnenden Haltung verharren zu wollen. Der Direktor der Südkompanie erklärte unter anderem: „Trotz der Ratschläge des Ministerpräsidenten wird sich die gegenwärtige Situation kaum ändern. Wir sind verantwortlich für das Leben der Reisenden und unser fester Wille ist es, alles mögliche zu tun, um eine Unterbrechung des Transportes zu verhindern. Die Wiedereinstellung der Gemaßregelten würde des weiteren auch bedeuten, daß es weder eine gesetzliche noch eine bürgerliche Sanktion gegen Kontraktbruch und das Verlassen eines öffentlichen Dienstes gibt."

Der Direktor der Südkompanie hat damit indirekt die Forderung ausgesprochen, die alle Kompanien erheben, nämlich: Möge die Regierung Gesetze schaffen, durch die in der Zukunft Streikende im öffentlichen Dienste strafrechtlich verfolgt werden können. Das ist der Punkt, bei dem die Eisenbahnkompanien niemals nachgeben werden. Wenn die Regierung aber einlenkt, sind auch sie vielleicht zu Konzessionen bereit.

Der Renegat Briand hatte, wie vielleicht noch erinnerlich sein wird, nach dem Eisenbahnerstreik der Kammer einen Gesetzentwurf zugehen lassen, nach dem außer der Schaffung eines Schiedsgerichts für die Eisenbahner auch jede Vorbereitung oder Organisierung eines Streiks strafrechtlich verfolgt werden sollte. Es waren Geldstrafen von 50 bis 300 Franken und Gefängnisstrafen von 15 Tagen bis zu einem Jahre vorgesehen. Der jetzige Ministerpräsident hat nun am 5. April der Kommission zur Druchberatung dieses Gesetzes erklärt, daß die gegenwärtige Regierung sehr lebhaft die Durchführung eines Schiedsgerichts und die Einführung von obligatorischen Arbeiterausschüssen wünsche, jedoch der strafrechtlichen Verfolgung wegen Vorbereitung und Organisierung einer kollektiven Arbeitsniederlegung ablehnend gegenüberstehe. Die Regierung hält diese Maßnahme für unwirksam und auch gefährlich für die Republik. Diese Stellungnahme der jetzigen Regierung hat die Eisenbahnkompanien, die den reaktionären Anschlägen des Renegatenministeriums freudig zugestimmt hatten, natürlich verschnupft. Und nur daraus ist ihre ablehnende Haltung trotz des Regierungswunsches und des Parlamentsbeschlusses zu verstehen.

Wird die Regierung nun weitergehen und darin auch von dem Parlament unterstützt werden? Das wird die Zukunft lehren. Es gibt ein Radikalmittel, die Frage zu lösen: das ist die Verstaatlichung aller Eisenbahnen. Aber es ist sehr fraglich, ob da die französische Bourgeoisie mitmachen wird. Aber die Regierung hat auch noch andere Mittel. Sie braucht nur zu verlangen, daß die gesetzlichen Vorschriften über Hygiene eingehalten werden oder daß das Gesetz vom 13. Juli 1906 über den wöchentlichen Ruhetag auch auf die Eisenbahnen ausgedehnt wird. Damit würde eine große Ungerechtigkeit beseitigt und den Angestellten ein genügender Ruhetag geschaffen, auch würde das Unternehmertum zum erstenmal fühlen, daß es nicht immer ungestraft gegen den Willen des Parlaments handeln kann. Der Regierung bliebe dann allerdings immer noch die Verpflichtung, sich um eine Arbeitsgelegenheit für die gemaßregelten Eisenbahner, die von den Privatunternehmern ebenfalls boykottiert werden, zu bemühen.

Inland.

Der von der k. k. Regierung protegierte Reichsbund. Für die Schandwirtschaft in der Verwaltung seit Bienerth ist der folgende Fall höchst charakteristisch. Vor einiger Zeit wurde von Wien das Mitglied des „Deutschnationalen Reichsbundes", der Offiziant Zehl von der Nordbahn plötzlich nach Warnsdorf versetzt. Nun erfährt man, daß diese Versetzung eigens zu deutschnationalen Wahlzwecken erfolgt ist. Herr Zehl hat nämlich seine Tätigkeit in Nordböhmen schon aufgenommen. Diese Tätigkeit besteht natürlich in der „Bekämpfung der Sozialdemokratie"; dazu ist der Herr nach Warnsdorf eben geschickt worden. In Bodenbach fand kürzlich eine Eisenbahnerversammlung statt, in der Herr Zehl debütierte; da das dortige deutschnationale Blatt erzählt, seine Rede sei auf die Sozialdemokraten „niedergesaust" und er habe ihnen „Tatsachen ins Gesicht geschleudert", so kann man sich schon vorstellen, was für Geschimpfe der Herr produziert hat. Bei dieser Gelegenheit erfahren wir nun, daß Herr Zehl Mitglied der Hauptleitung des Reichsbundes ist. Es entrollt sich also vor unseren Augen folgendes anmutige Bild: Die Herren Langenhan und Heine brauchen für die Eisenbahner im Wahlkampf einen Preisschimpfer und Herr Zehl ist ein renommierter. Also wenden sie sich an die Regierung und die stellt ihnen den benötigten Agitator gratis und franko nach Warnsdorf zu! Ein hübsches Exempel für die jedem „Zugriff der Parteien" entzogene „unbefangene Verwaltung"! Und auf der anderen Seite erblicken wir wieder die deutschnationale Eisenbahnerbewegung, die ihre Dispositionen im Einvernehmen mit der Regierung trifft und so die Spezialität einer k. k. Gewerkschaft darstellt! Eine saubere staatliche Verwaltung, die Agitationsarbeit besorgt, und eine ebenso saubere Gewerkschaft, die von der Regierung geleitet wird!

Warum wurden die Wahlen für den 13. Juni ausgeschrieben? Man hat sich gewundert, daß die Regierung die Wahlen gar so rasch ausgeschrieben hat, während es anfangs hieß, die Wahlen würden erst Ende Juni stattfinden. Der Grund ist sehr einfach. Dadurch, daß die Wahlen am 13. Juni sind, können die Wahlen im allgemeinen Ende Juni erledigt sein und nur in wenigen Wahlkreisen Galiziens, wo durch das komplizierte Wahlsystem noch ein vierter Wahlgang möglich ist, werden die Wahlen bis in den Juli hinein dauern. Das mußte im allgemeinen verhindert werden. Denn am 1. Juli würde jedem Menschen die Volksfeindlichkeit der Regierung offenkundig werden, und es würden die Regierungsparteien schlecht abschneiden.

Am 1. Juli wird nämlich ein Beutezug auf die Taschen der Bevölkerung unternommen, der dem Fiskus mehr als 80 Millionen Kronen jährlich tragen soll. Es sollen von diesem Tage an die Zigarren, Zigaretten und Tabake verteuert werden und zwar die billigen Sorten mehr als die teueren. So sollen die „ungarischen Zigaretten" von 1 Heller auf 2 Heller, ebenso die „Dramazigaretten" von 1 H. auf 2 H., das ist um 100 Prozent verteuert werden, die Sport- und Donauzigaretten von 2 auf 3 Heller, das ist um 50 Prozent, die „Damen" und „Herzegowina" von 3 auf 4 H., die „Memphis", „Sultan" und Kaiser" von 4 auf 5 H. erhöht werden. Der Mehrertrag aus der Verteuerung der „Sport" allein soll dem Finanzminister 29 Millionen Kronen einbringen; insgesamt die Verteuerung der Zigaretten 50 Millionen. Von den Zigarren soll die „Lange" von 3 auf 4 H., die „Kurze" von 5 auf 6 H., die „Portoriko" von 7 auf 8 H., die „Kuba" und die „Virginier" von 10 auf 12 H. verteuert werden. Insgesamt soll die Verteuerung der Zigarren mehr als 16 Millionen Kronen tragen; davon die Verteuerung der „Kurzen" und der „Portoriko" allein 6,600.000 Kr., die Verteuerung der billigen Zigarren, die bisher nicht mehr als 10 H. gekostet haben, 15 Millionen Kronen. Auch der Rauchtabak soll um ein Fünftel verteuert werden, was wieder 15 Millionen Kronen trägt.

Weil die Zigarren und Zigaretten und der Rauchtabak am 1. Juli verteuert werden sollen, müssen die Wahlen vor dem 1. Juli beendet sein. Denn die Rache des Volkes würde dann diejenigen treffen, die den sozialdemokratischen Antrag, welcher die Unterlassung dieses Raubzuges forderte, ablehnten.

Rothschild für den christlichsozialen Wahlfonds! Die in Wien erscheinende „Montagsrevue" erzählt:

Eingedenk ihrer antisemitischen Hauptwurzel — Bienerth, Weiskirchner, Hochenburger, Stürgkh — hält die Regierung es für ihre Pflicht, dieser bei den im Zuge befindlichen Wahlen so sehr bedrängten Partei, die außerdem kein Geld hat, weil die Schwarzenberge und Lobkowitze nichts hergeben und die Weinbauern nichts hergeben können, mit den nötigen Mitteln beizuspringen. In den letzten Tagen hat sich eine Episode abgespielt, welche klar beweist, wie freundschaftlich Christlichsoziale und Juden nebeneinander wohnen, wenn die Juden das Geld für christlichsoziale Wahlen aufbringen. Baron Rothschild kann mit seinen Hunderten von Millionen gefällig sein, wenn er es tun will. An andere könnte bei passender Gelegenheit die Frage gerichtet werden, ob sie auch zu dem Wahlfonds der Christlichsozialen beigesteuert haben oder nicht. Solche Gaben werden freilich aus den „Dispositionsfonds" bestritten, welche nicht bloß Ministerien haben. Genug, den Christlichsozialen ist durch gute Worte und moralische Gefälligkeit geholfen worden, und manches Mandat gelang wieder in die Hände eines „reichsdeutschen" Christlichsozialen, dem es sonst zum Triumph der Staatsgrundgesetze entrissen worden wäre.

Das heißt: Bienerth ist bei Rothschild für die Christlichsozialen schnorren gewesen. Was sagen die deutschnationalen Antiklerikalen und Antisemiten dazu? Sie werden schweigen und ihrem Bienerth mit noch größerer Hingebung dienen als bisher.

Amtliche Wahlagitation für deutschradikale Regierungskandidaten. Daß sich in sämtlichen Bezirkshauptmannschaften Böhmens das regste „Interesse" für alle Vorkommnisse während der Wahlbewegung kundgibt, ist natürlich kein Zufall. Aber nicht nur die politische Behörde, sondern auch in der Finanzverwaltung, beim Postbetrieb und in anderen Staatsbetrieben bemühen sich die Herren Vorgesetzten, unter den „niederen" Kategorien der Staatsangestellten Stimmen für die Regierungskandidaten aufzutreiben. Bis zu welchem Grade von Unverschämtheit sich manche k. k. Agitatoren versteigen, zeigt folgender Vorfall: Der Deutschradikale Pacher arbeitet, das ist ganz buchstäblich zu nehmen, mit allen Mitteln. Die deutschbürgerlichen Verrätereien an den Staatsangestellten in den letzten vier Jahren haben das sonst so elastische Gewissen der deutschbürgerlichen Demagogen jetzt vor der Wahlentscheidung arg beschwert. Wohl darum müssen für den radikalen „Volksmann" Pacher die bessersituierten Staatsangestellten im Dienstwege Agitation leisten. Erst kürzlich hielt Herr Pacher in Komotau eine Versammlung der Staatsangestellten ab. Unter den Eisenbahnern der k. k. Staatsbahnen wurde die Agitation auf die Art gemacht, daß während der Dienststunden, in Form und Inhalt genau wie eine dienstliche Verordnung, von den Vorgesetzten die Einladung zur Pacher-Versammlung als Zirkular verbreitet wurde. Jeder Angestellte mußte auf das Zirkular schreiben „Zur Kenntnis genommen" und seine Unterschrift dazusetzen. Versteht sich, daß dieser Versuch, auf dem Dienstwege die Eisenbahner zur deutschradikalen Versammlung zu pressen, bei allen aufrechten und charakterfesten Eisenbahnern die Wirkung hatte, daß sie just diese Versammlung mieden. Es hat übrigens den Anschein, als ob es sich dabei nicht um den ersten Versuch der „allen Einflüssen unzugänglichen Bienerth-Verwaltung" handeln würde, den staatlichen Verwaltungsapparat für die Dreadnoughts- und Steuerwahlen dienstbar zu machen.

Die deutschen Regierungsmamelucken und die Skoda-Aktien. Daß die deutschen Regierungsparteien durch die Bewilligung der neuen Rüstungsausgaben für die Regierung den Völkern Oesterreichs wahnsinnige Lasten auferlegten, ist nicht das einzige Ereignis ihrer ersprießlichen Politik. Diese hat nämlich auch noch eine zweite, nicht minder interessante Seite. Als die rüstungswahnsinnigen Pläne der österreichischen Regierung bekannt wurden, da stiegen die Aktien der Kriegsmaterial erzeugenden Industriegesellschaften zu unerhörter Höhe. Allen voran bewegten sich die Aktien der Pilsener Skoda-Werke in aufsteigender Linie. Die Skoda-Werke gehören zu den größten österreichischen Unternehmungen, sie beschäftigen rund 500 Beamte und mehr als 6000 Arbeiter. Als die Rüstungspläne auftauchten, hörte man davon, daß das Unternehmen bedeutend vergrößert werden sollte. Es war geplant, nunmehr 12.000 Arbeiter zu beschäftigen. Die Arbeiter der Skoda-Werke fronen um niedrigen Lohn und müssen außerdem noch auf jede freie Betätigung verzichten, denn die Werksleitung führt ein strenges Regiment und duldet keine gewerkschaftliche Organisation. Die Verwirklichung der Pläne auf Betriebsvergrößerung konnte also die Arbeiter ziemlich kühl lassen, denn es war davon weder ein höherer Lohn, noch sonst eine Verbesserung ihres Daseins zu erwarten. Anders aber die Kapitalisten! Als diese die Nachricht von der Betriebsausdehnung vernahmen, da stürzten sie sich mit Gier auf die Aktien der Unternehmung. Im Jahre 1909 waren die Aktien der Skoda-Werke um Kr. 249·50 gehandelt worden. Dann kam der Dreadnoughtrummel und nun ging es mit Riesenschritten aufwärts. Am Anfang des Jahres 1910 wurden die Skoda-Aktien schon um 395 Kr. verkauft, Ende Jänner 1911 stiegen sie auf 479 Kr., Ende Februar auf 525 Kr., Ende März auf 659 Kr. Man mag an diesen enormen Preissteigerungen ermessen, welche Riesengewinne die alten Aktionäre einsackten. Für sie erwies sich der Dreadnoughtbau in der Tat als ein Glücksfall sondergleichen, erhöhte er doch ihr Vermögen in wenigen Wochen um das zwei- und dreifache! Soweit also die „deutschen Volksgenossen" Aktionäre von großindustriellen Unternehmungen sind, dürften sie immerhin mit der Politik der Bienerth-Mamelucken zufrieden sein!

Ein deutschnationaler Freiheitsheld. Aus Salzburg, 22. v. M., meldet die „Deutschnationale Korrespondenz": In einer Wählerversammlung, die Landeshauptmannstellvertreter Dr. Stölzel in Leopoldskron-Moos abhielt, interpellierte der Ortspfarrer Saigger den Kandidaten, wie sich dieser im Parlament verhalten würde, wenn Fragen zur Verhandlung kämen, die kirchliches Gebiet berühren, wie dies beispielsweise bei Ehegesetzgebung und in Schulfragen der Fall wäre. Dr. Stölzel erwiderte, daß auch vor vier Jahren die Kandidaten hierüber interpelliert wurden, daß aber während der ganzen vier Jahre seither das Parlament gar keine Veranlassung hatte, hierzu Stellung zu nehmen, daß es sich wahrscheinlich auch in nächster Zeit nicht damit werde befassen müssen, denn es gelte vor allem, in nationaler und wirtschaftlicher Richtung tätig zu sein und sei ganz verfehlt, wenn die deutschbürgerlichen Parteien mit allem Eifer untereinander das Trennende suchen, während die Gegner ihre Stellung bedrängen. Die beste Beantwortung der Frage finde man im Evangelium in dem bekannten Ausspruch Christi über die Frage, ob es recht sei, daß man dem Kaiser Zins gebe. So müsse man auch in Bezug auf Staat und Kirche vorgehen.

Aeußerlich befriedigt sagt hierzu das Jesuitenblatt, die Wiener „Reichspost":

„Wenn sich Dr. Stölzel so geäußert hat, wie die „Deutschnationale Korrespondenz" meldet, so hat er Anschauungen vertreten, die auch von den Christlichsozialen geteilt werden."

Das ist der richtige deutschfreiheitliche Held, der allen Fragen ausweicht, wo es hieße, den programmmäßigen Antiklerikalismus zu beweisen. So haben es die deutschnationalen Parteien im Parlament auch gehalten, wie die Debatte und wie die Abstimmung über die Wahrmund-Affäre (Antrag Masaryk, Antrag Pernerstorfer) gezeigt hat.

Pfui, christlichsozial! In einer Versammlung des Vereines Mittelstand in Favoriten hat der Gewerbetreibende Kafka über die Christlichsozialen ein gar packendes Wort gesprochen. Er führte aus: Seit 25 Jahren bin ich Christlichsozialer. Da erlebt man seine blauen Wunder. Aus dem Hepp! Hepp! Hepp! der Neunzigerjahre wurde immer deutlicher ein Chap! Chap! Chap! (Stürmische Heiterkeit.) Gott Nimm hat ein Janusgesicht; sein Tempel wird nur zu Wahlzeiten geöffnet. Wenn er mit seinen Priestern allein ist, teilt er die Gaben aus, da heißt es: Nimm! Nimm! Nimm! — ein Nimmersatt mit seiner ganzen Priesterschar — und wenn man endlich die Tempelpforten öffnet und uns einläßt, thront Gott Gib auf dem Altar! Jetzt heißt es: Gib! Gib! Gib! alles, was du hast! (Stürmischer Beifall.) Einmal muß auch die Dummheit der Wähler ein Ende haben. Mein Programm besteht nur aus den Worten: Pfui, christlichsozial! (Stürmischer Beifall.)

Ausland.

Vom amerikanischen Eisenbahnkapitalismus. In seinem „Kapital" gibt Karl Marx folgendes Zitat wieder: „Kapital flieht Tumult und Streit und ist ängstlicher Natur. Das ist sehr wahr, aber doch nicht die ganze Wahrheit. Das Kapital hat einen Horror vor Abwesenheit von Profit oder sehr kleinem Profit, wie die Natur vor der Leere. Mit entsprechenden Profit wird Kapital kühn. 10 Prozent sicher und man kann es überall anwenden; 20 Prozent, es wird lebhaft; 50 Prozent, positiv waghalsig; für 100 Prozent stampft es alle menschlichen Gesetze unter seinen Fuß; 300 Prozent, und es existiert kein Verbrechen, das es nicht riskiert, selbst auf Gefahr des Galgens." An dieses berühmte Zitat wird erinnert, wer die verbrecherische Ausbeutung der amerikanischen Eisenbahnen durch die Kapitalisten beobachtet. Die meisten Eisenbahnunfälle der Vereinigten Staaten sind auf das Konto der Profitgier, die nicht vor Außerachtlassung der Sicherheitsvorkehrungen zurückschreckt, zu buchen. Dieser Tage hat der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten eine Entscheidung getroffen, die gegen die Leichtsinnigkeit gerichtet ist, mit der verschiedene Eisenbahnlinien ihr altes und fast unbrauchbar gewordenes Material an Schutzvorrichtungen, Kuppelungen u. s. w. weiter benutzen, ohne dafür zu sorgen, daß diese für das Leben und die Sicherheit der Passagiere so wichtigen Vorkehrungen sich im tadellosen Zustand befinden. Nach der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes macht sich jede Eisenbahngesellschaft strafbar, deren Sicherheitsvorrichtungen und Kuppelungen nicht den strengsten Anforderungen entsprechen oder benutzt werden, ohne vorher einer strengen Kontrolle auf ihre Wirksamkeit unterworfen gewesen zu sein.

Trotz dieser Entscheidung wird kaum ein Unglücksfall weniger passieren, denn „für 100 Prozent stampft das Kapital alle menschlichen Gesetze unter seinen Fuß".

Eine weitere Beschränkung des Gewerkvereinsrechtes in Großbritannien bedeutet ein neues Urteil, das die Chancery-Abteilung Ende April, in den Spuren des Orborne-Urteils fortschreitend, gegen den Maschinenbauerverband gefällt hat. Auf die Klage eines Verbandsmitgliedes wurde nämlich ein gerichtlicher Einhaltsbefehl gegen die Gewerkschaft erlassen, wonach sie fortan von ihren Mitgliedern keine freiwilligen Beiträge mehr für die Zwecke der Arbeitervertretungen in den städtischen Verwaltungskörperschaften erheben darf. Während die bisherigen Osborne-Urteile nur die zwangsweise Erhebung von Beiträgen für die parlamentarische Arbeitervertretung verboten, wird nunmehr auch die Einziehung von freiwilligen Beiträgen für alle sonstigen politischen Vertretungszwecke unterbunden; denn, so führte Richter Parker aus, die freiwillige Beitragsleistung laufe bei den Gewerkschaften in der Praxis doch auf einen moralischen Zwang hinaus. Die Reform des britischen Gewerkvereinsrechtes durch ein Gesetz wird, nach diesen Gerichtsurteilen, die alles ins Ungewisse führen, immer dringlicher.

Die bestorganisierte Arbeitergewerkschaft ist der Deutsche Buchdruckerverband. Sein Jahresbericht für 1910 weist aus, daß jetzt 93 Prozent aller Berufsgenossen in ihm organisiert sind, nachdem im letzten Jahre allein 2900 neue Mitglieder gewonnen wurden. Seinem Gesamtmitgliederbestand von 62.514 Gehilfen steht die einzige (christliche) Konkurrenzorganisation mit 3000 Mit-

gliedern ziemlich hilflos gegenüber. Das Verbandsvermögen bezifferte sich auf 8,207.361 Mk., die Jahreseinnahme auf zirka 1 Million Mark. Bei den kommenden Kämpfen um die Verlängerung der Tarifgemeinschaft, die bekanntlich mit diesem Jahre abläuft, wird die Einheitlichkeit und der Umfang dieser Musterorganisation schwer ins Gewicht fallen. Der jetzige Tarifvertrag komt 7331 tariftreuen Firmen und 61.617 Gehilfen zugute. In den letzten vier Jahren sind nur 80 Kontraktbrüche von den gemeinsamen Schiedsgerichten anerkannt worden. Die Geschäftslage im Buchdruckgewerbe wird nicht als glänzend bezeichnet, wenn sie sich auch etwas gebessert hat. Für den Abschluß der neuen Tarifverträge ist das ein bedeutsames Moment.

Unter den organisierten Eisenbahnern des Nordens zeigt sich reges Leben. In Schweden arbeiten die Schiedsgerichte an der Erneuerung der Tarife zwischen Personal und Direktionen der Privatbahnen. Meistens werden kleine Aufbesserungen für das Personal errungen. Vom 18. bis 20. April waren die Repräsentanten des Verbandes beisammen. Auf der Tagesordnung standen statistische Fragen, Anstellung von zwei Agitatoren und Pensionierung der angestellten Verbandsbeamten. Die beiden letzten Punkte wurden vorläufig noch zurückgestellt. Eine sehr interessante und bedeutende Frage ist durch den Antrag Winbergs im Parlament über die Einführung einer Verhandlungsordnung für alle im Staatsbetrieb angestellten Beamten und Arbeiter aufgerollt worden. Die Lösung dieser Frage wird dem jetzigen Reichstag Gelegenheit zu wichtigen Diskussionen und Beschlüssen geben. In Norwegen trat Aslaksrud als Vorsitzender des Verbandes zurück. Er wurde aus dem Kontrollbureau als Lehrer an die Norwegische Eisenbahnbetriebsschule versetzt. Im Verband selbst scheinen innere Zwistigkeiten ausgebrochen zu sein. Die Finnländer hielten vom 8. bis 10. April in Kuopio eine Zusammenkunft ab, in der zur Gründung einer Einheitsorganisation (Eisenbahner, Hafen- und Transportarbeiter) Stellung genommen wurde. Die Beschlüsse sind uns noch nicht bekannt. Bei dieser Gelegenheit wollen wir darauf aufmerksam machen, daß ein gewisser Plathan, der als Bremser bei den Finnländischen Staatsbahnen angestellt und auf dem Finnländischen Bahnhof in St. Petersburg stationiert war, im Verdacht steht, ein Spitzel und Provokateur zu sein. Er ist plötzlich nach dem Ausland abgereist. Wir warnen vor diesem Mann. Plathan spricht fließend russisch und finnländisch, gutes Deutsch, leidlich schwedisch und etwas englisch.

Aus dem Gerichtssaal.

Zusammenstoß am Linzer Bahnhof. Am 28. November 1910, nach 10 Uhr abends, fuhr eine von Budweis kommende Lokomtive, auf der sich der Lokomotivführer Heinrich Nagl und der Heizer Wenzel Chrt befanden, bei der Einfahrt am Personenbahnhof in Linz auf eine leere Zugsgarnitur, wodurch nicht nur ein Materialschaden verursacht, sondern der Heizer Chrt schwer verletzt wurde. Laut Angabe einiger Zeugen behauptete der Lokomotivführer unmittelbar nach dem Unfall, daß die automatische Bremse versagt hätte. Durch die sofortige Untersuchung und Probefahrt wurde jedoch festgestellt, daß die Bremsvorrichtung tadellos funktionierte. Heinrich Nagl war, wie er angab, mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 50 Kilometer auf den Bahnhof eingefahren; der Geschwindigkeitsmesser zeigte tatsächlich eine so hohe Geschwindigkeit unmittelbar bis zum Zusammenstoß. An dem Zusammenstoß hat auch der Umstand mitgewirkt, daß der Lokomotivführer entgegen der bestehenden Vorschrift von dem damals diensthabenden Verkehrsbeamten Oskar Hillebrand nicht verständigt worden war, daß er in Linz auf ein besetztes Geleise einfahren werde.

Wegen dieses Vorfalles hatten sich der Lokomotivführer Heinrich Nagl und der Assistent Oskar Hillebrand am 18. Mai l. J. bei der unter Vorsitz des Landesgerichtsrates Ginther stattgehabten Hauptverhandlung wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens gemäß §§ 335 und 337 St.-G. zu verantworten. Die Staatsanwaltschaft war durch den Staatsanwaltstellvertreter Schwelle vertreten; als Verteidiger intervenierten die Wiener Advokaten Dr. Leopold Katz (für Nagl) und Dr. Gustav Harpner (für Hillebrand).

Die Anklage legte dem Lokomotivführer Nagl hauptsächlich zur Last, daß er mit einer viel zu großen Geschwindigkeit in den Bahnhof eingefahren sei, und die Langsam- und Haltsignale des Kontrollwächters Frey nicht beachtet habe.

Dem Assistenten Hillebrand fiel zur Last, daß er den Lokomotivführer von der Einfahrt auf ein besetztes Geleise nicht verständigen ließ sowie, daß er den letzten Wagen der leeren Garnitur unbeleuchtet ließ, so daß dieser in der Dunkelheit nicht leicht erkennbar war.

Heinrich Nagl bekannte sich als nicht schuldig. Ueber Befragen des Vorsitzenden teilt er mit, daß er hauptsächlich auf Lastzügen gefahren sei und nur ausnahmsweise die leere Maschine geführt habe. Wenn er früher mit Lastzügen ankam, erfolgte die Einfahrt stets auf dem Geleise V in der Mitte der Station. Der Zusammenstoß war in der kritischen Nacht auf dem Geleise I erfolgt, das er früher nie befahren hatte. Er gibt an, daß er mit der zulässigen Fahrgeschwindigkeit eingefahren sei. Bei der Einfahrt habe er ein Vorwärtssignal gesehen; erst knapp vor dem Zusammenstoß wurde ihm ein Langsamsignal gegeben, ein Haltsignal habe er überhaupt nicht gesehen. Er sei der Meinung gewesen, daß er bis zur Verkehrskanzlei vorzufahren habe und habe nicht gewußt, daß schon bei Beginn des Aufnahmgebäudes eine leere Garnitur steht.

Der zweite Angeklagte Oskar Hillebrand bekannte sich gleichfalls nicht schuldig. Er erklärt, daß es in Linz nicht üblich sei, den Führer einer leeren Maschine in der Vorstation zu verständigen. Diese Praxis, von der auch die Vorgesetzten Kenntnis hatten, werde schon seit Jahren so gehandhabt; der fixierte Haltepunkt für leere Maschinen sei 90 Schritte vor dem Perron. Der Angeklagte bemerkt, daß er den Kontrollwächter Karl Frey rechtzeitig beauftragt habe, das Haltsignal zu geben, die Maschine sei aber mit großer Geschwindigkeit eingefahren. Er sei zum Geleise gelaufen, doch sei die Maschine nicht mehr aufzuhalten gewesen. Als er nach dem Unfall den Maschinführer zur Rede stellte, habe dieser erwidert, daß er die Signale wohl bemerkt habe, daß jedoch die Bremse versagt hätte, was sich dann als nicht zutreffend herausgestellt habe. Eine Vorschrift wegen Beleuchtung einer aufgelösten Zugsgarnitur bestehe nicht. Der Unfall sei infolge Nichtbeachtung der Signale durch den Lokomotivführer entstanden.

Der schwerverletzte Heizer Wenzel Chrt bestätigte die Angaben des Maschinführers.

Der Kontrollwächter Frey gibt an, daß er von Hillebrand den Auftrag erhielt, die Maschine gegenüber dem Eilautmagazin anzuhalten, daß er der Maschine schon auf 350 Schritte das Langsamsignal und etwa auf 40 Schritte das Haltsignal gegeben habe, daß jedoch der Maschinführer viel zu schnell eingefahren sei. Nach dem Unfall habe sich Nagl dahin ausgeredet, daß der Automat versagt habe. Maschinenmeister Franz Kaltenhuber gibt an, daß die Automatbremse an der Lokomotive tadellos funktionierte.

Es werden hierauf noch die Zeugen Ferdinand Kirchberger, Kondukteur; Blocksignaldiener Binder, Oberinspektor Püringer, Bahnadjunkt Fürlinger, Weichenwächter Rittner und Lokomotivführer Josef Mayer einvernommen.

Der Sachverständige, Oberrevident Krol, bezeichnet den Unfall als Konglomerat von verschiedenen Umständen. Er hält den Hausbrauch in Linz für ausreichend, ja sogar für sicherer und zutreffender als die Instruktion. Den Umstand, daß die in der Station stehende leere Garnitur nicht beleuchtet war, hält er nicht für vorschriftswidrig, da eine besondere diesbezügliche Vorschrift nicht besteht. Die Geschwindigkeit der Maschine sei allerdings eine sehr große gewesen. Es wäre vorsichtiger gewesen, wenn der Lokomotivführer eine geringere Geschwindigkeit bei der Einfahrt auf ein ihm unbekanntes Geleise eingewendet hätte.

Der zweite Sachverständige, Ingenieur Müller, schließt sich dieser Anschauung an, gibt jedoch auf Befragen des Verteidigers Dr. Katz zu, daß der Geschwindigkeitsstreifen, welcher dem Gerichtshof vorlag, keinen verläßlichen Beweis für die tatsächlich unmittelbar vor dem Zusammenstoß eingehaltene Geschwindigkeit gibt, da die Nadel des Geschwindigkeitsmessers, wie der Verteidiger richtig bemerkt, nur von 12 zu 12 Sekunden einsticht, weshalb die unmittelbar vor der jähen Bremsung eingehaltene Geschwindigkeit möglicherweise auf dem Streifen nicht zum Ausdruck gelange.

Der Vorsitzende erklärte hierauf das Beweisverfahren für geschlossen. Staatsanwalt Schwelle beantragte die Bestrafung beider Angeklagten.

Verteidiger Dr. Katz führte in längerer Rede aus, daß der Lokomotivführer Nagl, da er von der Einfahrt auf ein besetztes Geleise nicht verständigt worden sei, die drohende Gefahr nicht ahnen konnte, er habe, da er mit dem Hausbrauch in Linz nicht vertraut war, die ziemlich weit entfernte Verkehrskanzlei für den Haltpunkt gehalten. Der Verteidiger nahm ferner gegen die Aussage des Kontrollwächters bezüglich der angeblich gegebenen Signal Stellung und erklärte, daß die Angabe des Heizers viel wichtiger sei, weil dieser die Situation von der Maschine aus beobachtet habe. Eine so grobe Fahrlässigkeit, wie sie die Anklage behauptet, sei dem angeklagten Lokomotivführer, der ja zu allererst persönlich gefährdet war, gar nicht zuzumuten. Der Verteidiger Dr. Katz beantragte daher die Freisprechung seines Klienten.

Verteidiger Dr. Harpner erklärte, daß für die Beurteilung der Handlungsweise des Assistenten Hillebrand die Aussagen der Zeugen über den in Linz bezüglich leerer Maschinen geltenden Usus, von grundlegender Wichtigkeit sei. Da Herr Hillebrand sich strenge an den Usus gehalten hat, könne von einem Verschulden seinerseits keine Rede sein, denn dieses würde Pflichtwidrigkeit voraussetzen, während die Beobachtung einer auch den Vorgesetzten bekannten Gepflogenheit keine Pflichtwidrigkeit sei, und auch nicht das Voraussehen einer Gefahr involviere. Daher beantrage auch er die Freisprechung seines Klienten.

Nach mehr als einstündiger Beratung verkündete der Vorsitzende das Urteil, wonach beide Angeklagten von der erhobenen Anklage zur Gänze freigesprochen wurden. Die Begründung des Urteils schloß sich den Ausführungen der beiden Verteidiger an.

Unfall auf der Donauuferbahn. Am 17. November vorigen Jahres gegen 6 Uhr abends gab auf dem Kaibahnhofe der Donauuferbahn der Verschieber Marschall dem Lokomotivführer Dollak den Auftrag, mit der leeren Maschine dem Lastzug 6299 nachzufahren und dann vom Lagerhause Hofmann Wagen zu holen. Als Dollak, vom Geleise XVIII ausfahrend, die Geleise traversierte, kam ihm bei Annäherung an das Geleise X plötzlich vor, als ob die in dieses Geleise mündende Weiche 28 nicht für ihn stünde. Dollak traf sofort alle Anstalten zum Halten, vermochte aber eine Streifung mit dem in Ausfahrt aus dem Geleise X begriffenen Lastzug 6299 nicht mehr zu verhindern.

Nach umfangreichen Vorerhebungen waren beim Bezirksgericht Leopoldstadt I der Lokomotivführer Leopold Dollak und der Stationsvorstand Julian Struhersky wegen Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit nach § 432 St.-G. angeklagt. Ein vom Sachverständigen kaiserlichen Rat Liebl nach durchgeführtem Augenschein im schriftlichen Wege eingeholtes Gutachten meinte, der Lokomotivführer sei vom Verschieber Marschall schon bei der Traversierung des Geleises XVI auf die unrichtige Stellung der Weiche zum Geleise X aufmerksam und mit Rücksicht auf die gleichzeitige Ausfahrt von Zug 6299 zum Stillstande gemahnt worden. Bei entsprechender Achtsamkeit mußte er die leere Maschine auf die allerkürzeste Distanz anhalten können, zumal er auf dem Traversierungsgeleise mit der größten Behutsamkeit fahren mußte.

Der Stationsvorstande wurde zum Vorwurf gemacht, daß er am kritischen Tage für das rechtzeitige Anzünden der an der Unfallstelle befindlichen Starklichtlampe Sorge zu tragen unterließ, wodurch das Entstehen des Unfalles möglicherweise begünstigt worden sei. Bei der Verhandlung am 18. Mai l. J. gelang jedoch dem Verteidiger Dr. Harpner der Nachweis, daß der Verschieber Marschall nicht bei der vom kaiserlichen Rat Liebl vermeinten Grenze zwischen Geleise XVIII und XVI, sondern erst bei der späteren Grenze vom Geleise XIV zum Geleise XII den Lokomotivführer auf die unrichtige Stellung der Weiche 28 und zur Bedachtnahme auf Zug 6299 aufmerksam gemacht hatte, so daß Dollak nicht mehr Zeit hatte, auf die ganz kurze Distanz die Maschine zum Halten zu bringen. Bezüglich des Beamten Struhersky kam hervor, daß er einen Defekt an der in Frage kommenden Starklichtlampe der Staatsbahndirekton schon lange angezeigt, die Bahnerhaltung aber durch Monate nichts zur Behebung des Defektes veranlaßt hatte.

Der Richter, Bezirksrichter Dr. Tietze, ging daher in Gemäßheit der Ausführungen des Verteidigers mit einem Freispruch beider Angeklagten vor.

Streiflichter.

Heiteres vom Kandidaten Ertl. In unserem Wiener-Neustädter Parteiblatt lesen wir: Bei der Wählerversammlung in Hirschwang ist es dem Kandidaten des Neunkirchner Scharfmacherverbandes, dem famosen Herrn Ertl, recht schlecht ergangen. Von den Hirschwangern erhielt er eine nicht mißzuverstehende Absage, indem sie den Fabrikantenkandidaten einfach ablehnten. Nach der Versammlung schlich Herr Ertl, ganz kleinlaut über die Niederlage, aus dem Versammlungslokal. Da trat plötzlich ein Hirschwanger auf Herrn Ertl zu und im biederen Tone reichte er diesem das Weinglas und sagte: „Na, Herr Ertl, trinkans amol." Herr Ertl, sichtlich erfreut über diesen Freundschaftsbeweis an der Stätte, wo nur die ††† Sozi hausen, tat sofort wie ihm befohlen, führte das Glas zum Munde und machte daraus einen kräftigen Schluck, nachdem er ein kräftiges „Heil!" ausgebracht. Man kann sich aber vorstellen, welches Gesicht der Herr Ertl machte, als sich nach dem labenden Trunk folgender köstlicher Dialog entspann. — Der Hirschwanger: „Hat's g'schmeckt?" Ertl: „Danke, sehr gut war's!" worauf der Hirschwanger replizierte: „Herr Ertl, die Würstln müassn's Ihna aber selber dazu kaufen!" Tableau: Abzug Ertls unter großem Gelächter. — Zur Orientierung unserer Leser fügen wir bei, daß dies eine Anspielung auf Ertls Neunkirchner Wählerversammlungen ist, wo bekanntlich Gratisbier und -Würsteln auf Kosten der Fabrikanten verabreicht werden.

Die Menschenschinderei auf der Südbahn. Am 23. November 1910 verunglückte der Lokomotivheizer Alois Schriebl dadurch, daß er während der Fahrt im Wolfsbergtunnel von der Lokomotive stürzte, wobei ihm der linke Fuß abgeführt wurde. Der Verunglückte hatte durch acht Tage keine Nachtruhe und ist offenbar ein Opfer seiner Uebermüdung geworden. Der gewesene Abgeordnete von Mürzzuschlag, Genosse Ausobsky, richtete daher am 24. November eine Interpellation an den Eisenbahnminister, die jedoch knapp vor Auflösung des Abgeordnetenhauses beantwortet wurde.

In der Zuschrift des Eisenbahnministeriums heißt es: „Die Verunglückung des Heizers Alois Schriebl ist, wie die Erhebung ergab, dadurch herbeigeführt worden, daß Schriebl wegen Unwohlseins, welches, wie er selbst angibt, von einer Magenindisposition herrührte, im Wolfsbergtunnel sich über die geschlossene und versicherte Schutztüre der Lokomotive zu weit hinausbeugte, hierbei das Uebergewicht nach außen bekam und abstürzte. Die Dienstleistung des Genannten betrug in der Zeit vom 16. Juni 1910 bis zu seiner Verunglückung nur 38·5 Prozent gegenüber dem normal zulässigen Ausmaß von 45 Prozent, jedoch fielen allerdings die Ruhepausen größtenteils auf die Tageszeiten. Der genannte Hilfsheizer stand nicht in einem turnusmäßigen Dienst, sondern war über sein Ersuchen in die Erfordernisleistungen, welche Verwendungsart die Aussicht auf größeren Verdienst eröffnet, eingeteilt, doch ist auch für letztere Fälle eine genaue Vormerkung vorgeschrieben, um die jeweiligen Dienstleistungen nach den Normen für die Ruhezeiten überhaupt und die freien Nächte insbesondere zu regeln. Diese Vormerkung sowohl wie die Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten, speziell auch hinsichtlich der Nachtruhe, waren den die Einteilung für Erfordernisleistungen besorgenden Maschinenmeistern des Heizhauses Mürzzuschlag bekannt, wurden jedoch nicht genügend beachtet. Diese Organe trifft der berechtigte Vorwurf, daß sie nicht für die Einhaltung der Normen sorgten, und dem Heizhauschef fällt zur Last, daß er die Dispositionen der Maschinenmeister nicht regelmäßig kontrollierte. Die erwähnten Organe wurden seitens der k. k. priv. Südbahngesellschaft strenge verwiesen und ihnen die strikteste Einhaltung der Normen über die Dienst- und Ruhezeiten des Lokomotivpersonals neuerlich zur Pflicht gemacht."

Wir haben diese Zuschrift einem Fachmann vorgelegt, der hierzu folgendes bemerkt: Aus dieser Beantwortung ist zu entnehmen, daß die Herren Maschinenmeister wahrscheinlich sogar mit Wissen des Heizhausvorstandes gegen das Gesetz verstoßen haben. Und das vielleicht nur um der lieben Gunst willen, um nach oben lieb Kind zu sein und, was der Hauptgrund für ihre Handlungsweise sein dürfte, um einen traurigen Nebenverdienst in Form von Ersparnisprämien, welche sie auf Grund der Ueberbürdung des Maschinenpersonals aus dessen Knochen herausschinden, zu erlangen. Daß diese angedeuteten Weisungen an die betreffenden Organe wirklich ergangen sind, muß bezweifelt werden, da die Herren angesichts des derzeitigen Verkehres bei der Ausnützung des Personals die gesetzlichen Bestimmungen ebenfalls nicht achten und zumeist hinter einzelnen Kreaturen, sogenannten Kilometerjägern, verschanzen, die sich selbst zum ungesetzlichen Dienstmachen antragen, jedoch stehend auf der Lokomotive schlafen. Aber auch das ist noch nicht der Gipfel der Ungerechtigkeit, denn das Betriebsinspektorat in Wien, in welchem der Zugförderungsreferent Oberinspektor Krauß fungiert, hat im verflossenen Herbst Turnusse herausgegeben, die von den Bediensteten zugemuteten Ueberbürdungen strotzen. Man sehe sich nur den gemischten Personen- und Lastzugsturnus oder den Sommerschnellzugsturnus an, ja es bestehen Lastzugsturnusse, nach welchen das Personal das ganze Jahr keinen dienstfreien Tag hat und trotz bittlicher Einsprache der Vertrauensmänner, trotz Fürsprache der Personalkommission als von der Bahnverwaltung anerkannte Personalvertreter, ist den Wünschen des Personals nicht im entferntesten Rechnung getragen worden. Im Gegenteil, der berüchtigte Herr Oberinspektor Krauß hat als Antwort auf die Einsprache des Personals ein Schreiben herausgegeben, wonach dem Wunsch des Personals nicht entsprochen werden kann, der Turnus bleibt unverändert aufrecht. Das heißt, der Turnus muß gefahren werden, und wenn das Personal auch auf der Lokomotive einschläft. Nachdem die neuvorgelegten Turnusse ebenfalls keinen freien Tag dem Personal bieten und der oben erwähnte gemischte Frachten- und Personenzugsturnus aufrecht bleibt, kann das k. k. Eisenbahnministerium gleich darangehen, neuerlich papierene Weisungen hinauszugeben. Ob damit die Gefahren für die Sicherheit des Dienstes beseitigt werden, bezweifeln wir aber sehr.

Die Wächter der Strecke Tarvis-Pontafel wurden kürzlich mit folgendem Erlaß belästigt, der ihnen die bisherige Begünstigung der Ablösung raubt. In dem Erlaß heißt es:

An die k. k. Bahnerhaltungssektion in
Tarvis.

Da die Streckenwächter der Strecke Tarvis-Pontafel laut der mit 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Sommerfahrordnung nur eine sechsstündige zugsfreie Pause zur Nachtzeit haben, wird die k. k. Bahnerhaltungssektion ermächtigt, während der Dauer der Sommerfahrordnung diese Wächter von der ersten Streckenbegehung zu entheben und letztere von eigenen Streckenbegehern in der Weise durchführen zu lassen, daß für jede zwischen zwei Stationen gelegene Strecke ein Begeher bestimmt wird, der diese vor dem ersten Frühzug (965), beziehungsweise (928) zu begehen und zu kontrollieren hat.

Die Wächter selbst haben 15 Minuten vor der Signalzeit des ersten Zuges auf ihrem Posten zu erscheinen und daselbst den Dienst anzutreten.

Neben dieser Enthebung von der ersten Begehung bleibt die mit dem hierämtlichen Erlasse vom 11. Mai 1908, Zahl 15.907/8, den Wächtern des Kanaltales zugestandene Begünstigung der dreimaligen monatlichen Dienstablösung auf je eine Diensttour aufrecht.

Weitere Begünstigungen hinsichtlich der Dienstablösung dürfen den genannten Wächtern nicht zugestanden werden.

Für den k. k. Staatsbahndirektor:
Valentinitsch m. p.

Also achtzehn Stunden Dienst und sechs Stunden Ruhe. Wer soll das aushalten?

Christlichsoziale Schwindler. Vom Obmann des Kondukteur-Unterstützungs- und Rechtsschutzverein der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, Herrn Tögel, erhalten wir folgende Zuschrift:

Sehr geehrter Herr Redakteur!

Mit heutiger Post erhielt ich eine vom christlichsozialen Exekutivkomitee des XV. Bezirkes gefertigte Einladung zu der am 24. d. M. stattfindenden „Wählerversammlung für Staats- und Eisenbahnbedienstete" zugesendet, auf welcher mein Name

als Einberufer zu lesen ist. Nachdem ich nicht zur christlichsozialen Partei gehöre, weil ich mich als Obmann des obigen Vereines keiner politischen Partei anschließe, daher auch nicht ein Mitglied des genannten Exekutivkomitees sein kann, ist es erwiesen, daß von unberufener Seite mein Name mißbraucht wurde. Es wäre mir somit sehr angenehm, wenn Sie in Ihrem geschätzten Blatt eine Erklärung aufnehmen würden, die besagt, daß ich jener Veranstaltung vollständig fern stehe und dagegen Protest einlege, daß mein Name zu einem solchen Wahlmanöver benützt werde.

In der Erwartung, daß Sie meiner Bitte entgegenkommen werden, danke ich Ihnen im voraus bestens und zeichne in aller Hochachtung Tögel.

Wir haben dieser Zuschrift nichts hinzuzufügen. Sie spricht für die saubere Art, wie die Herren Christlichsozialen Wählerfang betreiben, mehr als hinreichend.

Eisenbahnunglück bei Hochwessely. Sonntag den 21. v. M. hat sich auf der Strecke Smidar-Hochwessely, einer Abzweigung der Strecke Chlumetz-Parschnitz, ein schweres Eisenbahnunglück ereignet. Die Linie Smidar-Hochwessely ist eine Lokalbahn, die früher zu den böhmischen Kommerzialbahnen gehörte; jetzt gehört die Strecke zur Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und steht im Betrieb der Nordwestbahn. Auf dieser Strecke ist der um 12 Uhr 20 Minuten mittags von Hochwessely abgehende gemischte Zug kurz hinter der Station entgleist und den glücklicherweise niedrigen Bahndamm herabgestürzt. Die Ursache der Entgleisung soll, wie es heißt, darin liegen, daß die Bahnschwellen angefault und morsch waren und die Schienen daher unter dem Druck des Zuges auseinanderbarsten. Nach einer amtlichen Meldung sind von den Passagieren sechzehn leicht und einer schwer, aber nicht tötlich verletzt.

Die „gelben" Gewerkschafter auf Gimpelfang bei den Magazinsmeistern und -Aufsehern. Ein Freund unseres Blattes schreibt: Vor einigen Tagen bringt mir der Briefträger einen Brief, enthaltend eine Beitrittserklärung des Allgemeinen Magazinsmeistervereines der österreichischen Eisenbahnen in Linz und einen Wunschzettel dieses Vereines, in welchem über die Generalversammlung dieses Vereines im langen und breiten auseinandergesetzt wird, was der Verein schon alles geleistet hat. Ich hätte beide Schriftstücke auf einen stillen Ort mitgenommen und damit wäre die Sache für mich erledigt gewesen, aber da fällt mir ein, daß es meine Pflicht ist, die Magazinsmeister und -Aufseher über die Schädlichkeit und Augenauswischerei eines solchen Vereines aufzuklären. Die Erfolge über die dieser Magazinsmeisterverein berichtet, ist nur ein Schmücken mit fremden Federn. Im Dezember 1909 fand im Arbeiterheim in Favoriten eine vom Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein einberufene gut besuchte Magazinsmeister und -Aufseherkonferenz statt. In dieser Konferenz wurden Beschlüsse gefaßt, die sich, mit Ausnahme einiger unsinnigen, mit den Forderungen des Magazinsmeistervereines decken. Auch wurden daselbst die Zentralkommissionsmitglieder beauftragt, für diese Forderungen Anträge einzubringen und zu vertreten. Also, nicht durch die Intervention des Magazinsmeistervereines, sondern durch das Eintreten der sozialdemokratisch organisierten Mitglieder des Zentralausschusses wurden diese Anträge angenommen. Aber jetzt zu einer anderen Frage: Die Anträge wurden wohl angenommen, wie stellt sich aber der Magazinsmeisterverein die Durchsetzung dieser Anträge vor? Wie viele wünschenswerte Beschlüsse wurden im Zentralausschuß schon gefaßt und sind noch nicht durchgeführt? Wie stellt sich dieser Magazinsmeisterverein vor, daß er seinen Forderungen auch einen Nachdruck geben kann? Vielleicht indem er in dem Ministerium herumbettelt und verspricht, daß er Sorge tragen wird, daß seine Mitglieder schön brav bleiben werden? Der Magazinsmeisterverein berichtet ja von einer solchen Audienz, bei welcher der Minister die Vermutung aussprach, daß die Magazinsmeister wahrscheinlich nicht genügend organisiert waren und infolgedessen den übrigen Bediensteten bei den früheren Gehaltsregulierungen zurückblieben.

Ja, das ist das einzig Wahre in diesem Wisch! Die Magazinsmeister haben sich immer als etwas „Besseres" gehalten als die übrigen Bediensteten. Daher haben sie es jetzt zu leiden. Sie haben es unterlassen, sich der allgemeinen Organisation anzuschließen und sich dort zu betätigen und Schulter an Schulter mit den übrigen Bediensteten ihre Forderungen zu vertreten.

Die Magazinsmeister und -Aufseher sind einzeln auf der ganzen Staatsbahn verstreut als daß sie Gelegenheit hätten zusammenzukommen, um ihre Lage zu besprechen, viel weniger noch können sie ihre Lage ohne Mithilfe der übrigen Bediensteten verbessern. Einzig und allein in der allgemeinen Organisation haben sie die Möglichkeit, ihre Wünsche und Beschwerden in den Ortsgruppen der allgemeinen Organisation vorzubringen und zu vertreten und sich dadurch Gehör höheren Orts für ihre Forderungen zu verschaffen, indem nicht ein paar Streber bei dem Ministerium herumbetteln, sondern Tausende von Bediensteten für ihre Forderungen eintreten.

Als alter, erfahrener Gewerkschafter und als treuer Kollege meiner Berufskollegen warne ich dieselben, sich von einer gelben Organisation einfangen zu lassen und ihre sauer verdienten Heller diesen nutzlos zu opfern, sondern Mann für Mann dem Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein beizutreten, dann wird sich auch unsere Lage bessern. G. G.

Die Bahnrichter der Südbahn. Sonntag den 23. April fand im Arbeiterheim in Wiener-Neustadt eine sehr gut besuchte Bahnrichterversammlung statt, welche sich hauptsächlich mit der Frage der Bezahlung der Ueberstunden sowie Bezahlung der Sonn- und Feiertagsarbeit und Einführung eines Streckenpauschals von jährlich 360 Kr. befaßte. Genosse Weigl als Vertreter der Zentrale verwies auf die bei der Reichskonferenz aufgestellten Forderungen und machte aufmerksam, daß unter allen Umständen an denselben festgehalten werden müsse, um so mehr, da diese Forderungen bereits überreicht worden seien. Nachdem noch unter anderem die Genossen Egger, Stangl und Baumann über die Lage der Bahnrichter gesprochen hatten, wurde eine viergliedrige Deputation, bestehend aus den Genossen Baumann, Egger, Stangl und Weber, einstimmig gewählt und beauftragt, unter Führung des Genossen Weigl in der zweiten Hälfte des Monats Mai bei der Generaldirektion der Südbahn vorzusprechen und dort die Forderungen der Bahnrichter zu vertreten. Freitag den 19. Mai sprach diese Deputation beim Generaldirektor Sektionschef a. D. Herrn Dr. Ritter v. Weeber vor, welche von demselben sehr freundlich empfangen wurde. Genosse Weigl vertrat den Standpunkt, daß die Forderung auf Bezahlung der Ueberstunden und Bezahlung der Sonn- und Feiertage vollkommen berechtigt ist, weil die Bahnrichter durch die Anstellung einen Schaden bis über 400 Kr. per Jahr erleiden, und zwar resultiere dieser Schaden daraus, weil der Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes nur der Lohn von 300 Tagen zugrunde gelegt wurde, die Entschädigung für Ueberstunden, Nachtschichten sowie für die Sonn- und Feiertagsarbeit jedoch unberücksichtigt blieb. Er verwies auch auf die Instruktion betreffend die Verrechnung und Evidenzhaltung der k. k. Staatsbahnen, wonach die Bahnrichter Anspruch auf Bezahlung der Ueberstunden sowie Sonn- und Feiertagsarbeiten haben. Genosse Stangl begründete die Forderung des Streckenpauschals, schilderte die Lebensweise der Bahnrichter auf der Strecke und die sich mit den kroatischen Arbeitern ergebenden Schwierigkeiten. Gleichzeitig bat Genosse Stangl um Beteilung der Bahnrichter mit Regenmänteln oder Kapuzen. Die Genossen Baumann und Egger schloßen sich den Ausführungen der beiden Vorredner an und ersuchten den Herrn Generaldirektor um Erfüllung der vorgebrachten Wünsche. Dem Herrn Generaldirektor erschien es unglaublich, daß die Bahnrichter durch die Anstellung einen so großen Schaden erleiden und bemerkte hierzu, daß es gewiß nicht in seiner Absicht liege, jemand zu schädigen und er werde sich diesbezüglich genau informieren. Der Hinweis, daß bei den k. k. Staatsbahnen die Ueberstunden sowie Sonn- und Feiertagsarbeit bezahlt werden, kann für die Südbahn nicht maßgebend sein, da diese Einführung schon vor dem Erscheinen des Zirkulars 385 bestand. Er werde aber dennoch über diese Frage sowie über jene des Streckenpauschals nachdenken.

Im übrigen erklärte der Herr Generaldirektor, jeder berechtigten Forderung sympathisch gegenüberzustehen und diese nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Eine Strafanstalt für Eisenbahner. Hieflau ist bekanntlich eine Strafstation der k. k. Staatsbahndirektion Villach. Wird von irgendeiner Station ein Bediensteter strafweise versetzt, so kommt er gewöhnlich nach Hieflau. Dies war auch Ende Dezember 1910 bei dem Nachtwächter Cresnik der Fall. Das Verschubpersonal wird aber bei solchen Versetzungen manchmal sehr stark in Mitleidenschaft gezogen, und so war es auch diesmal. Nachtwächter Cresnik bekam nämlich bei der hier herrschenden großen Wohnungsnot keine Wohnung. Um aber die Versetzung durchführen zu können, mußte das Verschubpersonal aus ihrer Kaserne ziehen und wurde dem Nachtwächter diese als Wohnung angewiesen.

Ob dieser kleine Raum, bestehend aus nur einem Zimmer mit kaum 20 Quadratmeter Bodenfläche, für eine fünfköpfige Familie geeignet ist und den hygienischen Anforderungen entspricht, lassen wir jedem einzelnen zur Beurteilung über. Weiters sei noch bemerkt, daß die Kinder keinen anderen Spielplatz haben, als knapp neben den Geleisen, auf welchen sehr viel verschoben wird.

Dem Verschubpersonal wies man als Unterkunftsraum einen leerstehenden, vernachlässigten, ohne Beheizung dastehenden Blockturm an, in welchem es im Winter vor Kälte nicht zum aushalten ist, da der Wind durch und durch bläst. In einem solchen Raum soll das Verschubpersonal seine Pausen zubringen, die es oft vor Nässe triefend oder in sehr erhitztem Zustand antritt. Das Verschubpersonal wohnt aber infolge der obenerwähnten großen Wohnungsnot zum größten Teil weit vom Bahnhof entfernt und ist gezwungen, sich die Speisen mitzunehmen, da die nötige Zeit mangelt, die Mahlzeiten während der Dienstzeit zu Hause einnehmen zu können. Es fehlt aber in dieser Ruine jede Vorrichtung zum Wärmen derselben. Es sieht gerade so aus, als wenn die k. k. Staatsbahndirektion Villach die ohnedies durch den so anstrengenden Verschubdienst sehr stark leidende Gesundheit des Verschubpersonals vernichten will.

Das Verschubpersonal wurde schon wiederholt beim Herrn Stationsvorstand sowie auch öfter bei der k. k. Staatsbahndirektion Villach um Abhilfe dieses Uebelstandes bittlich, jedoch blieb es bis heute nur bei den Versprechungen. Daher sind wir gezwungen, in die Oeffentlichkeit zu treten, damit auch das k. k. Eisenbahnministerium hievon Kenntnis erhält und vielleicht doch von dieser Seite Abhilfe geschaffen wird, bevor das Verschubpersonal der Station Hieflau seine Gesundheit gänzlich eingebüßt hat. Einigen Bediensteten wollen wir bei dieser Gelegenheit auch raten, nicht soviel Spitzeldienst zu leisten, sondern sich mehr der Organisation zu widmen, dann wird auch so mancher Uebelstand eher abgeschafft werden können.

Von der Kahlenbergbahn wird uns geschrieben: Nun ist er gegangen worden, der Herr Direktor Pastorelli, der vor einigen Jahren als strammer Christlichsozialer gekommen war, um, nach seinem Ausspruch, die „jüdische Mißwirtschaft" auszumerzen und ordentliche Verhältnisse einzuführen. Von seinem Parteistandpunkt ausgehend, führte er aber Parteiwirtschaft und Protektionswesen ein., die in kürzester Zeit für das Unternehmen verhängnisvoll wurden. Ein Feind des tüchtigen Personals, und speziell derjenigen, die sich durch Kenntnisse und Intelligenz auszeichneten, hat er besonders die verfolgt, die sich erlaubt haben, gegen die von ihm ausgehenden Anordnungen, die oft sehr schwere Folgen nach sich gezogen hätten oder einen Unsinn enthielten, zu widersprechen oder auf die Unmöglichkiet und den Widersinn der Ausführung aufmerksam zu machen. Daher kam der Haß gegen dieselben, denn er wollte als unfehlbar gelten, und die Verhältnisse bei der Kahlenbergbahn, wo weder durch eine Dienstordnung noch Vorrückungsschema die Rechte der Bediensteten geregelt sind und daher das Personal vollständig rechtlos ist, waren ihm sehr geeignet, um seine Autorität dem Personal fühlen zu lassen. Nach seiner Auffassung ist das Personal nur ein nebensächlicher Faktor, der gar keine Verantwortung hat. So sagte er einer Deputation von Lokomotivführern, daß nur er die Verantwortung trage. Also der Lokomotivführer trägt keine Verantwortung. Der Zugsführer, dem die Pflicht obliegt, bei der Bergfahrt die Strecke allein zu überwachen, hat auch keine Verantwortung und der Heizer ist quasi so eine stillgeduldete, überflüssige Person. Nach dieser Auffassung hat Direktor Pastorelli auch gehandelt. Daraus hat sich ein System entwickelt, das durch die Protektion groß gezogen wurde, wonach einige um geringen Lohn Unmögliches leisten sollen, wohingegen auf der anderen Seite man überhaupt nicht konstatieren kann, welche Obliegenheiten dem einzelnen zukommen. Gerade diejenigen Leute erfreuen sich bei der Direktion der größten Protektion, die am wenigsten leisten und leisten können. Es ist daher kein Wunder, wenn unter solchen Umständen das ganze Betriebsmaterial, von den Lokomotiven angefangen bis zum letzten Schienennagel, sich in einem der Verkehrssicherheit hohnsprechenden Zustand befindet. Man scheint aber dieses System Pastorelli auch weiterhin praktizieren zu wollen, und da wollen wir die Verwaltung darauf aufmerksam machen, daß es bei diesem unzulänglichen Lohn und der langen Dienstzeit bei aller Anstrengung nicht möglich sein wird, allen diesen Anforderungen in Hinkunft gerecht zu werden und daß in kürzester Zeit die Folgen dieses Systems sich einstellen werden.

Von der Nordwestbahn. In den Monaten März und April fanden in den Stationen Floridsdorf, Iglau, Nimburg, Groß-Wossek, Prag, Schreckenstein, Tetschen, Königgrätz, Jaroměř, Tinischt, Trautenau und Reichenberg Eisenbahnerversammlungen statt, die alle sowie die Versammlung am 17. Mai 1911 in Wien „Brigittasaal" dieselbe Tagesordnung hatten, und zwar: „Die Humanitätsinstitute der k. k. Nordwestbahndirektion: a) Krankenkasse; b) Unterstützungsfonds; c) Provisionsfonds; d) Lebensmittelmagazin.

In diesen 18 Versammlungen referierten die Vertrauensmänner Genossen Bartehs, Beck, B. König und Schwab.

Die Referate umfaßten die Aktion der Vereinigung der ersteren drei Institutionen, die über ein Jahr lang geführt werden mußte, die aber nach dem schweren Kampfe mit einem schönen Erfolg abschloß.

Die Vereinigung der Krankenkassen wurde vom Eisenbahnministerium bereits Mitte Dezember 1909 in der Krankenkassenausschußsitzung angesetzt, wo aber die gewählten Ausschußmitglieder die Vertagung dieser Angelegenheit verlangten, nachdem über den Unterstützungsfonds und den Provisionsfonds noch keine Klarheit geschaffen wurde.

Das Eisenbahnministerium verlangte die bedingnislose Einverleibung der Krankenkasse. Unsere Genossen wiesen auf die Differenzen der Benefizien der beiden Krankenkassen hin und erklärten, es kann nur eine Einreihung stattfinden, wenn aus den Mitteln des vorhandenen Reservefonds ein Fonds geschaffen wird, aus dessen Erträgnis die entfallenden Benefizien gedeckt werden.

Die Berechnungen ergaben, daß der Reservefonds der Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen anfangs 1910 4,100.000 Kronen bei 185.000 Mitgliedern betrug, somit per Mitglied Kr. 22·10 entfallen.

Der Reservefonds der Krankenkasse der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. betrug um dieselbe Zeit 925.000 Kr. bei 19.000 Mitgliedern, mithin per Mitglied Kr. 48·60 entfallen.

Die Differenz des Reservefonds per Mitglied beträgt Kr. 26·50 × 19.000 = 503.500 Kr.

Diese rund 500.000 Kr. wurden als Fonds verlangt, aus welchem Zinserträgnis zu 4 Prozent eine jährliche Summe von 20.000 Kr. abwirft.

Dieses Erträgnis wurde zur Deckung der entfallenden Benefizien verlangt, und auch gegeben.

Nachdem aber die alten Nordwestbahner sich allmählich verringern, so wird jährlich ein Dreißigstel von den 500.000 Kronen in den Reservefonds der k. k. Staatsbahnen überführt. Nachdem weiters bei der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. jedes Mitglied mindestens Kr. 2·40 per Monat zahlen mußte (definitives Personal), bei den k. k. Staatsbahnen aber nur 2 Prozent vom Gehalt als Leistung verlangt wird, so ergibt sich, daß bei 778 Unterbeamten Kr. 7880·80 und bei 61 Dienern Kr. 123·20, das ist zusammen 8004 Kr. mehr eingezahlt wird als früher, hierfür aber bei 916 Unterbeamten 1988 Kr. und bei 4566 Dienern 17.820 Kr., das ist zusammen 19.808 Kr. weniger eingezahlt werden, somit eine Minderleistung von den Mitgliedern von 11.804 Kr. aufzuweisen ist.

Der Unterstützungsfonds bleibt für die alten Nordwestbahner mit einem neuen Statut gesichert. Nur wird auch mit Rücksicht auf das Wenigerwerden der alten Nordwestbahner jährlich ein Fünfunddreißigstel in den allgemeinen Unterstützungsfonds der k. k. Staatsbahnen überführt.

Auf Grund dieser Vereinbarungen wurde nun auch die Ueberführung des Nordwestbahnprovisionsfonds mit der 7½prozentigen Einzahlung in den Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen mit 4 Prozent Einzahlung vom Eisenbahnministerium durchgeführt.

Die Finalisierung dieser Aktion, welche für die Nordwestbahner schöne Erfolge bedeutet, verdient den Dank den Vertrauensmännern, die diese Aufgabe durchführten und über ein Jahr hierfür im Kampfe standen.

Der Bericht über das Lebensmittelmagazin des abgelaufenden Jahres 1910 fand überall die volle Befriedigung der Konsumenten. Speziell die Aktion wegen den Transportbegünstigungen sowie die Aktionen der Statutenänderung und der verschiedenen Bauten und Umgestaltungen der Verkaufs- und Lagerräume fanden volle Befriedigung und Anerkennung.

In allen Versammlungen wurde den Vertrauensmännern der Dank und die Anerkennung für das Wirken und für die Interessenvertretung der Nordwestbahner in den verschiedenen Humanitätsinstituten einstimmig ausgesprochen.

Ferner wurden die Vertrauensmänner aufgefordert, in dem bisherigen Sinne und mit der bisherigen Ausdauer in den diversen Körperschaften zu wirken.

An den Nordwestbahnern liegt es aber nun, auch durch den Ausbau der Organisation den Vertrauensmännern den Nachdruck zu verleihen, damit diese zum Wohle der Allgemeinheit gedeihliche Arbeit verrichten können und Ansehen und Respekt bei den Funktionären der Direktion und des Eisenbahnministeriums genießen.

„Eisenbahnervertretung." Eine Dithyrambe hat der „Südbahner" Nr. 9 vom 10. Mai d. J. auf den am 23. April 1911 in Matzleinsdorf im Dienste tödlich verletzten Oberverschieber Matthias Haydn gefunden, welche in den Dank an alle ausklang, die in treuer Eisenbahnerkameradschaft ihr Scherflein zur Linderung der Schmerzen der Witwe beigetragen haben. Es ist was Schönes um die Pietät und die Witwe wird gewiß allen jenen danken, die ihren Schmerz durch die Bezeugung der Liebe, Treue und des Mitleides durch ihr Erscheinen beim Begräbnis gelindert haben.

Das harte Leben aber erfordert nicht nur schöne Reden, sondern zu der Pietät, der Liebe muß sich auch die Tat gesellen, die das schönste Zeugnis von der Treue, der Kollegialität bildet, die schaffend der hinterbliebenen Familie materielle Hilfe bringt und sie vor Not und Sorge schützt.

Auf diese Pflicht hat der „Südbahnverband" den Hinterbliebenen gegenüber vergessen; die Herren gehen ja doch nur auf das Aeußere und der Pflanz geht ihnen vor allem. Sich darum zu kümmern, daß die Witwe so schnell als möglich in den Besitz der Witwenrente gelangt, das ist selbstredend dem verehrlichen „Südbahnverband" nicht im Traume eingefallen. Zu solchen „Nebensächlichkeiten" haben die Herrschaften keine Zeit.

Erst die vielgelästerten Sozi, die zwar weniger Worte machen, desto mehr aber im Interesse der Eisenbahner tätig sind, mußten kommen, um die Rechte der Witwe zu wahren. Am 23. April ist Haydn verunglückt und am 26. Mai war die Unfallsanzeige noch nicht erstattet, wie das Mitglied des Vorstandes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, Genosse Handl, in der Anstalt festgestellt hat. Genosse Handl hat sofort die nötigen Schritte eingeleitet, um eine baldige Erledigung der Sache zu betreiben. So schaut die Interessenvertretung der Eisenbahner in solchen Organisationen aus! —d—.

Korrespondenzen.

Triest. (An die k. k. Staatsbahndirektion Triest.) Das Lokomotivpersonal Triest, Heizhaus St. Andrea, erlaubt sich das letztemal an die k. k. Staatsbahndirektion die öffentliche Anfrage zu stellen, ob dieselbe geneigt sei, die von ihr selbst festgestellten Amtsstunden am 15., 18. und 1. jeden Monats einzuhalten. Das Lokomotivpersonal ist der Nachlässigkeit und Schlamperei einer k. k. Staatsbahndirektion schon satt und wird diese auch nicht mehr dulden. Wenn das Zugspersonal seine Gebühren schon am letzten, beziehungsweise am 14. jeden Monats bekommt; wenn die auswärtigen Stationen die Auszahlungen regelrecht und anstandslos an den vorgeschriebenen Tagen durchführen können, so glaubt das Lokomotivpersonal im Heizhaus St. Andrea an dieser Begünstigung dasselbe Recht zu haben.

Es liegt nicht an uns, den Schuldtragenden an dieser Mißwirtschaft zu entlarven, nämlich daß das Lokomotivpersonal jeden 1. und 15. des Montts den ganzen Tag umhersteht und auf die Auszahlung wartet, weil die Zahlungsliste jeden Monat in Verlust kommt oder mangelhaft durchgeführt wird. So hat man jeden Monat das Vergnügen, drei bis vier Tage zu warten, bis man die verdienten Gebühren erhält. Hat man nebstbei das Pech, eine Tour nach Pola zu

machen, die 70 Stunden dauert, so hat man dann das Vergnügen, von Pontius zu Pilatus zu laufen, um Quittungen und Unterschriften zu sammeln, daß man das Geld, welches mittlerweile an die Direktionskasse rückgewiesen wurde, beheben kann.

Nebst aller dieser Kommodität noch die Schlamperei in der Verrechnung der Gebühren. Die Zahlungsliste der k. k. Staatsbahndirektion stimmt nie mit der Gebührenverrechnung der Rechnungsleger der Heizhausleitung überein. Einmal bekommt man 15 Kr. zu viel ausbezahlt, nächstens 30 Kr. zu wenig. Eine Schande für eine k. k. Staatsbahndirektion ist es, daß ihre Rechnungsbeamten nicht so viel rechnen können wie ein in die niedrigste Kategorie angereifter Bediensteter, der sich die ihm gebührende Gebühr selbst an den Fingern ausrechnet.

Wir ersuchen, die maßgebenden Organe mögen die ihnen untergeordneten Beamten besser kontrollieren, daß dieselben sich besser um die ihnen zugewiesenen Arbeiten kümmern; daß nicht, wenn die Auszahlung durchzuführen ist, erst vom Heizhausvorstand telephonisch ein paarmal die Zahlungsliste gefordert werden muß, die dann nie zu finden ist.

Wenn eine k. k. Staatsbahndirektion dieser Mißwirtschaft kein Ende macht; wenn die nächste Auszahlung nicht an dem laut Dienstordnung bestimmten Tage und laut Bestimmung der k. k. Staatsbahndirektion bestimmter Stunde nicht durchgeführt wird, so werden wir uns unsere Gebühren bei der k. k. Direktion selbst abholen, und zwar das ganze Personal korporativ.

Daß wir nicht in Frack und Glacéhandschuhen kommen, diene als Vormeldung.

Also Ordnung einmal oder wir machen sie selbst.

Lokomotivpersonal Triest St. Andrea.

Triest. (An die Genossen Lokomotivführer und -Anwärter der k. k. Staatsbahnen Oesterreichs!) Da gefertigte Ortsgruppe nicht imstande ist, alle Briefe, die an ihre Adresse einlaufen zwecks Erkundigung um die Verhältnisse in Triest (k. k. Staatsbahn), zu beantworten, geben wir ein für allemal folgende Aufklärung:

Die Stadt Triest ist im Sommer der größten Hitze, im Winter der stärksten Bora ausgesetzt. Wohnungszins für eine kleine Familie stellt sich auf 450 Kr. jährlich. Quartiergeld ist normiert mit 80 Prozent vom Wiener Quartiergeld. In Bezug auf Teuerungsverhältnisse zählt Triest in die erste Stufe.

Aussicht auf beständigen Lokomotivführerdienst hat höchstens der Prüfungsjahrgang 1906.

Der Dienst beträgt bei Lokomotivführer Serie 60, von Triest nach Pola 129 Kilometer, Dienst 70 Stunden; Verdienst 130 bis 140 Kr., es bestehen sechs Partien und keine Aussicht.

Bei Lokomotivführer Serie 180, von Triest nach Opčina, Schiebedienst 14·8 Kilometer, 28 Promille Steigung durch vier lange, von Stickgas erfüllte Tunnels, durch welche sich noch kein Organ der Direktion oder vom k. k. Ministerium auf der Schiebelokomotive zu durchfahren getraute. Dienst drei bis vier Schübe bei Tag oder bei Nacht; Verdienst 120 Kr.

Bei Lokomotivführer Serie 73, vier Partien von Triest-Herpelje-Divacca, 30 Kilometer Promille Steigung, Gotscheer Kohle, Dienst außer Haus zwei Tage; Verdienst 120 Kr.

Bei Lokomotivführer Serie 178, eine Partie, von Triest-San Sabba, 4·7 Kilometer, Dienst von 6 Uhr früh bis 7 Uhr abends täglich; Verdienst 100 bis 120 Kr.

Stationsreserve 14 Partien, Dienst 12 bis 19 Stunden, ausgezeichnete Lokomotiven; um diesen Dienst begreiflicher zu machen, diene zur Kenntnis ein täglicher Verbrauch in zwölf Stunden bei einer Reserve 5, 6, auch 7 Tonnen Siveričer Kohle und 15 bis 20 Kubikmeter Wasser; Verdienst 90 bis 100 Kr.

Wenn noch weitere Versetzungen nach Triest zur k. k. Heizhausleitung St. Andrea angestrebt werden, ist es dem Lokomotivpersonal recht, da es dann leichter von hier wegkommt.

Ortsgruppe Triest V.

Brünn. (Heizhaus Staatseisenbahngesellschaft.) Einfach unhaltbare Zustände drohen unter dem Regime des Herrn Ingenieurs F. hier einzureißen. Trotzdem dieser Herr erst seit paar Monaten hier ist, hat er es schon zustande gebracht, sich unter dem Personal recht unbeliebt zu machen. Herr F. will es durchaus nicht verstehen, daß der 12/24stündige Turnus der Stationsreserven eingehalten werden muß, und so sah er sich bemüßigt, mit Kundmachung vom 20. Mai zu verlautbaren, daß das an Sonntagen dienstfreie Personal der Stationsreserven Vergnügungszüge in die Mährische Schweiz zu führen hat. Außerdem wird dieses Personal an Wochentagen in der dienstfreien Zeit gezwungen, verschiedene Lokalzüge zu machen, wodurch dasselbe in seiner Ruhezeit geschädigt wird. Diese Zugaben vor oder nach der Turnusdienstleistung verlängern dem Personal die Dienstdauer auf 18 bis 20 Stunden. Nachdem nun diese Leistungen ganz ungerechtfertigt sind, es befinden sich nämlich acht Anwärter im Heizerdienst eingeteilt, so ersuchen wir um sofortige Einstellung dieser Praktiken, sonst wären wir gezwungen, die k. k. Generalinspektion auf diese Sache aufmerksam zu machen. Wir bringen dem Herrn F. in Erinnerung, daß das beteiligte Personal eingewilligt hat, nur zu einer Nebendienstleistung verwendet zu werden, das ist die nachmittägige Beistellung der Schottergrube, welche vor der Nachttour zu leisten ist. Verkehrt an einem Tag dieser Zug nicht, dann entfällt jede andere Leistung. Im übrigen möge der Herr zur Kenntnis nehmen, daß dieser Turnus vom k. k. Eisenbahnministerium angeordnet wurde, und dieser muß von ihm sowie von uns respektiert werden.

Als Betätigungsfeld möchten wir diesem Herrn folgendes anraten: zu veranlassen, daß die Reparaturen und Revisionen an den Lokomotiven durchgeführt werden, ferner, daß die Lokomotiven vorschriftsmäßig mit warmen Wasser und gründlich ausgewaschen werden, damit nicht so viele Lokomotiven total verlegt sind und dann Kesselrisse bekommen, weiters daß die Lokomotivputzmannschaft vermehrt wird, damit auch Brünn einmal reine Maschinen bekommt. Im übrigen möge sich Herr F. gesagt sein lassen, daß früher Personalverfügungen und Turnusänderungen nur unter Beiziehung der Vertreter des Personals vorgenommen wurden. Auch sind wir gezwungen, uns mit dem Herrn Maschinmeister M. zu befassen. Was dieser Herr sich in Bezug auf Personalkommandierungen erlaubt, das überschreitet schon das Maß des Erlaubten. Auch diesen Herrn ersuchen wir, zur Kenntnis zu nehmen, daß die vom Ministerium angeordneten und genehmigten Turnusse samt Ablösungen unbedingt eingehalten werden müssen. Als Betätigungsfeld würden wir diesem Herrn anraten, sich um Abschaffung all der Uebelstände einzusetzen, die er früher als Führer kritisiert hat, oder sich darum zu bekümmern, daß das Brünner Heizhaus endlich einen Kommandierungsbeamten bekommt. Denn heute ist der Maschinmeister nur Schreiber, wir würden ihm sehr gern die Wege zu dieser Aktion ebnen. Zum Schluß führen wir nun an, daß nicht persönlicher Haß das Leitmotiv dieser Schilderung ist, sondern nur die schlechten Verhältnisse, die sich hier einzubürgern drohen.

Wien I. (Zollamts-Expositur.) Herr Magazinsmeister Hofirek wird aufgefordert, seine Arbeiter in Hinkunft besser zu behandeln und dieselben nicht mit Titulaturen, wie „Kotaffen" und dergleichen zu beschimpfen, widrigenfalls wir gezwungen wären, uns energischer gegen derartige Beleidigungen zur Wehr zu setzen.

Komotau. Seit einiger Zeit kursiert unter den Bediensteten der Buschtiehrader Eisenbahn das böswillig verbreitete Gericht, unsere Organisation hätte in der Unfallssache des verstorbenen Kondukteur Uhlig ihre Pflicht nicht erfüllt, so daß der Wiener Kondukteurverein, dessen Mitglied Uhlig ebenfalls gewesen ist, eingreifen mußte. Wir erlauben uns daher folgenden, der Wahrheit entsprechenden Tatbestand bekanntzugeben.

Nachdem durch unsere Organisation die Unfallsangelegenheit eingeleitet war, hatte die Witwe Uhlig den Auftrag von seiten des die Erhebungen leitenden Vertrauensmannes, Genossen Stütz erhalten, diesen von jeder wie immer gearteten Entscheidung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt sofort in Kenntnis zu setzen. Diesem Auftrag ist die Witwe, welche kurz vor dem Hinscheiden ihres Mannes zwecks Einleitung der besonders schwierigen Erhebungen den Weg zu genanntem Genossen fand, nicht nachgekommen, dieselbe, wir wissen nicht, ob vor Aufregung oder geflissentlicher Abmachung, hat nach Erhalt des abweislichen Bescheides seitens der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, anstatt den Genossen Stütz, Herrn Grund, Lokalbevollmächtigten des Wiener Kondukteurvereines, verständigt, welcher ohne mit Genossen Stütz sich ins Einvernehmen zu setzen, die Schiedsgerichtsklage seitens des Wiener Kondukteurvereines anstrebte.

Als uns der abweisende Bescheid bekannt wurde, war die Schiedsgerichtsklage bereits eingebracht. Die Schiedsgerichtsklage, in welcher die von uns gepflogenen Erhebungen als Grundlage dienen mußten, endeten mit einem Erfolg der Witwe.

Wir sind der Ansicht, daß es Hauptsache ist, daß die Witwe zu ihrem Rechte gelangte, zumal es nicht nur Pflicht der Organisation, sondern auch des Wiener Kondukteurvereines war, einzugreifen.

Wir erwarten, daß in derartigen Fällen mit Rücksicht auf das bestehende Koalitionsverhältnis von seiten des Herrn Grund eine männliche Taktik eingeschlagen würde, weil eine derartige, wie sie im Falle Uhlig war, nur zu leicht zum Schaden der Rechtsuchenden ausfallen könnte.

Dies erlauben wir uns zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, um so mehr, als wir gezwungen sind, Verleumdungen (sollten dieselben auch vom Vater der Witwe, Herrn Philipp kommen), welche nichts weiter als eine Schädigung unserer Organisation und eine Entwürdigung des Koalitionsverhältnisses bezwecken, in Zukunft gerichtlich verfolgen zu lassen.

Windischgratz. (K. k. Bahnerhaltungssektion.) Unser derzeitiger Vorstand der k. k. Bahnerhaltungssektion, Herr Oberoffizial Merz, ist ein passionierter Jäger, der oft in Begleitung verschiedener Herren Jagdausflüge in der Umgebung von Windischgratz unternimmt. In den meisten Fällen werden die Teilnehmer an dem Jagdvergnügen mittels Draisine heimbefördert. Die Draisine wird über Anordnung des Herrn Merz für die Herren bereitgestellt, und in fröhlicher Stimmung wird die ganze Gesellschaft auf dem bequemen und dabei kostenlosen Wege heimbefördert. Ueberhaupt ist der Herr Oberoffizial Merz ein großer Freund von diversen Unterhaltungen, denn die dortigen lokalen Blätter berichten öfters, daß Herr Oberoffizial Merz bei dieser oder jener Faschingsunterhaltung in hervorragender Weise sich beteiligt hat. Doch gegen das Personal ist Herr Merz sehr strenge und bei jeder Gelegenheit kann man den ehemaligen Pionierhauptmann herausfinden. Insbesondere von seinen Bahnmeistern verlangt er eine stramme Haltung und militärische Disziplin. Selbst das geringste Versehen seiner Untergebenen wird umsichtig notiert und getreulich der Direktion rapportiert. Dadurch gilt Herr Merz zumindest bei der Direktion als umsichtiger Streckenchef. In dienstlicher Beziehung ist Merz nicht sehr umsichtlich und läßt es gerne geschehen, wenn ein anderer seine Arbeiten verrichtet oder seine (Merz) Unterschriften auf dienstliche Akten schreibt. Wir wollen in dieser Beziehung nur auf den ehemaligen Adlatus des Herrn Merz, den früheren Offizianten Karl, verweisen, dessen betrügerisches Vorgehen mit den Legitimationen der Arbeiter allgemein bekannt war.

Wien-Simmering. (Protektionswirtschaft in der Werkstätte Simmering St. E. G.) In unserer Werkstätte scheint das sonderbare Bestreben obzuwalten, die Arbeiter bald durch künstliche Herabdrückung der Verdienste, bald wieder durch Einteilung unfähiger Vorgesetzter und dergleichen absichtlich in Erregung zu bringen. Es ist nicht einzusehen, warum die Werkstättenleitung Derartiges unternimmt, Tatsache ist jedoch, daß in letzter Zeit Protektionsgeschichten an der Tagesordnung sind; mußten doch erst vor kurzem Arbeiter, die jahrelang auf einem Platze waren, Verwandten von Vorgesetzten Platz machen. Doch wollen wir heute eine andere Protektionsgeschichte besprechen: Seit einiger Zeit werden Werkmeisteraspiranten angestellt. Es ist ja bei der Eisenbahn gebräuchlich, daß man hierfür nicht die Tüchtigsten aus der Arbeiterschaft herausnimmt, sondern solche, die sich irgendein Schulzeugnis verschaffen können, eventuell noch das Verwandtschafts- oder Bekanntschaftsverhältnis zu irgendeinem Beamten und dergleichen ins Treffen führen können. Natürlich meldeten sich eine Reihe Bewerber, welche glaubten, den geforderten Bedingungen zu entsprechen; unter diesen auch einer aus der Abteilung Fb, der zwar über eine schöne Handschrift, aber auch über eine große Portion Dummheit verfügen soll. Wahrscheinlich konnte er aber keine Verwandtschaft, wie beispielsweise sein glücklicher Mitbewerber aus der Abteilung BI, nachweisen, kurz, er wurde nicht akzeptiert. Doch die Werkstättenleitung glaubte dem Mann eine Entschädigung hierfür geben zu müssen, darum machte sie ihn zum Partieführer einer Schlosserpartie. Muß schon das Recht der Ernennung durch die Werkstättenleitung ohne vorherige Befragung der in Betracht kommenden Arbeiterschaft bestritten werden, weil das Geld, welches der Partieführer bekommt, die betreffende Partie erarbeiten muß, so könnte wenigstens verlangt werden, daß die Werkstättenleitung, wenn sie schon Liebkindern derartige Posten verschaffen will, diese auch bezahlt, und nicht die Kosten den in der Partie arbeitenden Leuten aufhalst. (Ein ähnlicher Fall spielt sich jetzt in der Abteilung BI ab.) Wie kommt denn die Partie dazu, für die Dummheit eines Partieführers zu büßen, der nicht einmal die Bestandteile eines Wagens, viel weniger deren Bearbeitung kennt. Anstatt die Arbeiter, die ihm unterstellt sind, zu unterrichten, müssen diese den Partieführer erst unterrichten. Kommt es doch vor, daß fertige Wagen nur deshalb wieder ausgebunden werden müssen, weil der Partieführer, trotz des Protestes der damit beschäftigten Arbeiter, Räderpaare verschiedener Typen in die Wagen einbinden läßt. Aehnliche Sachen kommen täglich vor. Obendrein müssen sich dann die Arbeiter von den Vorgesetzten schikanieren lassen, denn, anstatt daß die Vorgesetzten dem Partieführer seine Unfähigkeit vorhalten, schimpfen sie mit den Arbeitern, als ob diese die Schuld für die grenzenlose Dummheit des Liebkindes tragen müßten. Wenn hier die Direktion nicht bald Ordnung schafft, so wird die Arbeiterschaft Simmerings gezwungen, selbst Ordnung zu machen.

Triest. Die k. k. Staatsbahndirektion Triest hat Lokomotivführeranwärterposten für die Heizhausleitung Görz ausgeschrieben. Wir warnen jeden Kollegen, sich zu einer Versetzung verleiten zu lassen. Die Verhältnisse in Görz sind schlecht, der Dienst bis auf das äußerste zusammengezogen, der Verdienst gegen früher um 40 Prozent reduziert, die Strecke von allen die schlechteste durch ihre Tunnels (44 an der Zahl, mit einer Gesamtlänge von 32 Kilometer), in denen man wegen Mangel eines jeglichen Rauchabzuges Gefahr läuft, zu ersticken. Schweißgebadet und verrußt, mit schwindelndem Kopf, mehr tot als lebendig durch die äußerst schädlichen Rauchgase, kommt man aus denselben heraus. Nun denke man sich noch die enorme Hitze dieser Gegend, dazu den Mangel an Trinkwasser. Brunnenwasser ist in Görz etwas Unbekanntes, hier sind Zisternen, in denen das Grund- und Regenwasser zusammenläuft, ein Lieblingsaufenthalt für Würmer und Molche, und sogar diese Zisternen trocknen aus und man muß zwei bis drei Straßen weit um Wasser betteln gehen. Die Wohnungen sind teuer und höchst unpraktisch, mit offenem Herd und Holzkohlenfeuerung. Zu den sieben Plagen Aegyptens gehören auch die Mengen Ungeziefer in den Wohnungen, wie Russen, Schwaben, Wanzen und die lieblichen Skorpione. Auch die Billigkeit in Görz ist eine Fabel; es kostet zum Beispiel ein Kilogramm Rindfleisch Kr. 2·24, ein Kilogramm Erdäpfel 16 H. u. s. w. Außer dem allen, als Krone des Ganzen wird ein Fremder hier auf das infamste von Händlern ausgebeutet und durch Nationalhaß verfolgt.

Es haben sich bereits fremde Kollegen für Görz gefunden, doch streben sie mit allen Mitteln bereits ihre Rückversetzung an und fahren wo anders lieber als Heizer als in Görz als Führer.

Das Lokomotivpersonal von Görz.

Proßnitz. Wie von einem schweren Druck befreit, atmete das Personal von Kornitz auf, als die Versetzung des stramm tschechischnationalen Stationsmeisters Schnajdr von Kornitz nach Boschowitz mittels Amtsblatt verlautbart wurde. Ein mehrmaliges „Hol' ihn der Teufel" konnte man des öfteren, wenn sich mehrere Bedienstete gegenseitig über die Versetzung aussprachen, vernehmen, überhaupt diejenigen, die unter seinen nationalen Manieren zu leiden hatten.

Lange hatte es gedauert, bis die Versetzung verwirklicht wurde, denn es wurden alle erdenklichen Mittel und Wege seitens der Stationsvorstehung angewendet, um die Versetzung rückgängig zu machen, aber die Direktion gab dem Schnajdr mittels Schreibens bekannt, daß die Versetzung aufrecht bleibt.

Dem Herrn Schnajdr rufen wir ein „Lebewohl auf Nimmerwiedersehen" nach.

Linz a. d. Donau. Die organisierten Eisenbahner von St. Georgen an der Gusen ersuchen uns um Aufnahme folgender Zeilen: Anläßlich der Versetzung unseres Stationsvorstandes Hermann Moritz Lederer nach Summerau rufen wir dem Scheidenden und seiner Frau ein herzliches Lebewohl zu. Herr Stationsvorstand Lederer hat sich während seines Wirkens in St. Georgen wirklich als ein humaner und wohlmeinender Vorgesetzter gezeigt; er kannte keinen Parteihaß, sondern behandelte alle Bediensteten gleich objektiv, wenn ihm irgendwelche Bitten oder Beschwerden vorgetragen wurden. Wie schön wäre es, wenn wir lauter solche Beamten und Vorgesetzte hätten, dann würde sich gar manches ändern. Insbesondere fühlen sich die im Ruhstande befindlichen Eisenbahner Herrn Lederer zum Danke verpflichtet, da sie ihm jederzeit und ohne Scheu ihre Wünsche bekanntgeben konnten. Aber nicht bloß die Eisenbahner, sondern auch die übrige Bevölkerung, soweit sie mit Herrn Lederer zu tun hatte, bedauert seine Versetzung. Dem Personal in Summerau könnten wir nur gratulieren zu ihrem neuen Vorstand, denn er wird demselben gewiß ebenso ein gerechter und humaner Vorgesetzter sein, wie er es uns war. Nochmals ein herzliches Lebewohl mit dem Wunsche, Herr Lederer und seine Frau mögen stets vom Glück begünstigt sein.

Bielitz. Daß den Vorgesetzten die Veröffentlichung von Angelegenheiten unangenehm ist, finden wir begreiflich; hält man doch bei jeder Gelegenheit die diesbezüglichen Bestimmungen der Dienstordnung vor. Hat man doch erst vor kurzem einen Bediensteten, weil er nachgewiesene Tatsachen Kollegen erzählt hat, in Disziplinaruntersuchung gezogen und mit der Begründung bestraft, daß dadurch die Disziplin gelockert werde. Was soll aber so ein armer Teufel von Taglohnarbeiter tun, wenn ihm das Einhalten des Dienstweges unmöglich gemacht wird? Er ist dann gezwungen, seine Bitten und Beschwerden im Wege der Oeffentlichkeit den Vorgesetzten zur Kenntnis zu bringen. Dieses prinzipielle Abweisen berechtigter Bitten kommt beim Herrn Vorstand in Bielitz zwar häufig vor, wir wollen uns aber diesmal nur mit einem Falle beschäftigen: Die Stationsarbeiter der Station Lodygowice ersuchten den Vorstand Pospiech um Erhöhung ihres Taglohnes, was um so berechtigter war, weil in den Stationen Wittowice und Czechowitz derselben Strecke die Stationsarbeiter bei kürzerer Dienstzeit und weniger Leistung mehr Lohn bezahlt haben. Bei nächster Gelegenheit brachten die Stationsarbeiter dem Verkehrskontrollor dieselbe Bitte vor, der ihnen den Rat gab, ein diesbezügliches Gesuch dem Vorstand zur Weiterleitung an die Direktion zu übergeben. Bei Uebergabe dieses Gesuches setzte der Herr Vorstand alles in Bewegung, um die Leute von der Zwecklosigkeit ihres Gesuches zu überzeugen. Die Arbeiter rechneten aber doch auf das Wohlwollen des Vorstandes und erkundigten sich einige Zeit später um die Erledigung ihres Gesuches, wobei Herr Pospiech ihnen mitteilte, daß er das Gesuch nicht weitergeleitet habe, stellte aber die Retournierung der drei Stempel à 1 Kr. in Aussicht. Ob dieses Ansuchen gerechtfertigt war oder nicht, wollen wir unter Angabe einiger Daten den maßgebenden Faktoren zur Beurteilung anheimstellen: Josef Govny dient 3 Jahre, Sigmund Mrowiec 2½ Jahre, Laurenz Czernet 2 Jahre in der Station Lodygowice für den Lohn von Kr. 1·80 täglich, bei folgender Diensteinteilung: Erster Tag von 5 Uhr früh bis 9 Uhr abends; zweiter Tag von 7 Uhr früh bis 11 Uhr nachts; dritter Tag von 9 Uhr früh bis 6 Uhr abends. Dabei sind folgende Arbeiten zu verrichten: Bei 9 Güterzügen oft stundenlang verschieben, aus- und einladen; bei 10 Personenzügen Gilgut und Gepäck aus- und einladen, wobei oft bis 60 volle und ebenso viele leere Milchkannen in größter Eile täglich aus- und eingeladen werden müssen; in den Zwischenpausen im Magazin Stückgüter und Wagenladungen ein- und ausladen, wozu noch in neuerer Zeit die Kanzleireinigung gekommen ist. Jeder Mensch muß zugeben, daß diese Arbeitsleistung mit Kr. 1·80 zu schlecht bezahlt ist. Was war also die Ursache, Herr Vorstand, das Gesuch nicht wegzuschicken?

Schreckenstein. Seit Jahren war das Bemühen des hiesigen Zugbegleitungspersonals darauf gerichtet, sich menschenwürdige Turnusse zu erkämpfen. Tatsächlich war auch dieses Bemühen nicht umsonst gewesen. In den letzten Jahren wurden im Einvernehmen mit dem Personal Turnusse erstellt, welche das Personal wohl im allgemeinen befriedigten.

Nun hat es aber den Anschein, als wenn nach der Uebernahme des Personals durch die k. k. Staatsbahnverwaltung alles aufgeboten werden würde, um eine Zufriedenheit unter dem Personal nicht aufkommen zu lassen.

Und so wurde auch die Erstellung der diesjährigen Sommerturnusse dazu benützt, um den jetzt so stark um sich greifenden Sparsystem auf Kosten des Personals Konzessionen zu machen.

Dabei wurde ein Vorgang geübt, der wenigstens die letzten Jahre nicht mehr üblich war und der geeignet ist, im Verhandeln mit der Verwaltung an Treu und Glauben stark zu zweifeln. Wenn mit diesem Vorgang wohl ein neuer Kurs eingeleitete werden soll, so wäre dies ein Rückfall in ein System vergangener Jahre, wo dem Personal jedes Recht auf

die Mitgestaltung seiner Dienstverhältnisse verweigert worden ist.

Doch zur Sache. Im April erhielt das hiesige Zugbegleitungspersonal vom Betriebsinspektorat in Prag den Auftrag, für die ab 1. Mai gültigen Sommerturnusse Vorschläge zu machen. Zur Erstellung dieser Turnusse wurden 37 Zugspartien 29 Ergänzungskondukteure und 27 Manipulanten bewilligt.

Da jedoch mit dieser Nominierung sich nur Turnusse erstellen ließen, welche gegenüber den zuletzt geltenden Turnusse eine Verschlechterung bedeuteten, so verlangte das Personal ursprünglich eine Erhöhung der Nominierung.

Nach längerem Verhandeln erklärte sich aber das Personal mit der Anzahl der vorgeschlagenen Partien und Ergänzungskondukteure einverstanden. Der Ausgleich wurde durch die Streichung eines Reservetages erzielt. Dagegen wurde der Beginn und Schluß der Reserve mit Rücksicht auf eine bessere Ausnützung des Personals derartig verschoben, daß durch die Streichung des einen Reservetages der Verwaltung keinerlei Schaden entstanden wäre.

Nun ereignete sich etwas, was man wohl schwerlich für möglich halten sollte. Auf den letzten Vorschlag des Personals, mit welchem dasselbe bestimmt eine Erledigung der Verhandlungen erwartet hatte, antwortete die Verwaltung damit, daß sie ihre ersten Vorschläge bezüglich des nominierten Personals um eine Zugspartie, zwei Ergänzungskondukteure und einen Manipulanten reduzierte.

Begründet wurde diese Maßregel damit, daß im Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums, angeblich wegen nicht vollständiger Ausnützung der Züge, die Anzahl der regelmäßigen Züge vermindert wurde. Wie unstichhaltig diese Angabe ist, kann daraus ersehen werden, daß die durchschnittliche höchste Belastung der Züge nach einer größeren Anzahl Stichproben im April und Anfang Mai in der Richtung von Schreckenstein nach Nimburg 561 Tonnen und in der Richtung von Nimburg nach Schreckenstein 541 Tonnen betrug. Dabei steht aber in dieser Strecke noch eine größere Anzahl Maschinen der Serie 151 im Verkehr, bei deren Benützung die Maximallast der Züge bei der Belastungsgruppe F durchwegs 500 Tonnen und bei der Belastungsgruppe G streckenweise 550 Tonnen beträgt.

Daß die durchschnittliche Belastung der Züge in der ganzen Strecke einesteils wegen Abfall von Brutto, das nicht mehr ergänzt werden kann, anderseits wegen Berücksichtigung von Bruttoavisierungen einzelner Stationen geringer ist, ist wohl leicht begreiflich.

Daran ändert auch die Auflösung der regelmäßigen Züge nichts und die Folge davon ist nur, daß eine größere Anzahl Erforderniszüge in Verkehr gesetzt werden muß, wobei es aber immer noch vorkommt, daß die Abbeförderung von Brutto verspätet wird.

Tatsächlich verkehrten in Schreckenstein vom 1. bis 20. Mai in der Richtung gegen Nimburg 77 und in der Richtung von Nimburg 73 Erforderniszüge. Daraus wird auch ersichtlich, warum die regelmäßigen Züge aufgelöst worden sind. Es soll eben auf Umwegen ein Personalersparnis erzielt werden. Obwohl der von der Direktion dem Personal oktroyierte Turnus gegenüber dem Turnus, der vom Personal vorgeschlagen wurde, keine Steigerung der Dienstleistung aufweist, so wird doch der festgestellte Turnus vollständig illusorisch, weil durch den Verkehr der vielen Erforderniszüge eine beständige Umstoßung des Turnus erfolgt.

Der Personalmangel wird noch durch das neue Bremsnormale verschlimmert. Weist doch dasselbe bei der Belastungsgruppe F in der Strecke Leitmeritz-Nimburg eine 40prozentige Steigerung der Bremsprozente gegen das frühere Bremsnormale auf. Dadurch wird oft die Verstärkung der normalen Partie notwendig, ohne daß aber eine Vermehrung des Personals deshalb stattgefunden hat.

Die Verhältnisse sind nun schon so weit gediehen, daß von einer Aufrechterhaltung des Turnus gar nicht gesprochen werden kann. Durch die fortwährende Umstoßung des Turnus kommen die größten Ungleichheiten vor, durch welche das Personal nicht nur in seinen Ruhezeiten, sondern auch materiell stark geschädigt wird.

Da infolge des Personalmangels dem Personal auch seine Ruhezeiten zu Hause beständig gekürzt werden, ebenso der Antritt der Urlaube nicht erfolgen kann, so betrachtet es das Personal als sein gutes Recht, das Verlangen zu stellen, daß diese unhaltbaren Zustände eine baldige Aenderung erfahren.

Aßling. So mancher Uneingeweihte wird glauben, daß in den neuerbauten Kasernen für die Zugsbegleiter alles in bester Ordnung sein muß. Insbesondere wird sich der Herr Vorstand in Aßling bemühen, auf peinlichste Ordnung und Reinlichkeit zu drängen, doch weit gefehlt. Schauen wir uns vor allem die Heizhauskasernen einmal gründlich an. Die Waschbecken starren vor Schmutz. Im Zimmer steht ein mit Oelfarbe gestrichener Tisch, auf dessen Platte soviel Fett und Schmiere abgelagert ist, daß jeden ordnungsliebenden Menschen vor dieser Schweinerei grausen muß. Die Bettdecken dürften, seit dem sie von der Fabrik geliefert wurden, noch niemals gründlich ausgeklopft worden sein. Beim Ausguß für das Spülwasser finden Ratten, Mäuse und sämtliches Ungeziefer stets einen gedeckten Tisch. In der unteren Kaserne bei der Station ist es nicht besser. Ueberhaupt seitdem der Herr Vorstand alle Monate mit den Kasernenaufräumerinnen wechselt, verlottern die Kasernen immer mehr und mehr. Wir hatten wohl eine ordentliche Aufräumerin, die durch volle drei Jahre ihre Arbeiten anstandslos machte, und niemals Grund zu einer Beschwerde gab, doch diese Frau paßte dem Herrn Vorstand nicht und wurde deshalb entlassen. Aber nicht nur an Ordnung und Reinlichkeit fehlt es in den Kasernen, es herrscht zudem ein riesiger Platzmangel, weil vier Zimmer für die Herren Beamten leer stehen. Am meisten unter dem beständigen Platzmangel haben die Manipulationskondukteure der Triester und Villacher Züge sowie die Zugsbegleiter der Erforderniszüge zu leiden. Diese Leute finden in den meisten Fällen kein leeres Bett. Einzelne Betten werden innerhalb 24 Stunden von nicht weniger als drei Partien benützt. Selbstverständlich ist da keine Möglichkeit vorhanden, daß die Zimmer und die Betten ordentlich gelüftet und gereinigt werden können. Der Herr Vorstand möge sich einmal die Mühe nehmen und die Kasernen bei starkem Verkehr besuchen und dann die aufgefundenen Uebelstände an die Direktion berichten. Denn, wenn in den Kasernen in Aßling nicht bald Ordnung werden sollte, dann allerdings wären wir gezwungen, andere Mittel in Anwendung zu bringen.

Marburg. Vor einigen Tagen ist unter den Eisenbahnern ein Wahlaufruf verbreitet worden, in welchem für die Wahl des Alldeutschen Herrn Dr. Wanek Propaganda gemacht wird. Es wäre wohl eitel Zeitverschwendung, wollte man über den Inhalt dieses Wahlaufrufs Worte verlieren, denn was da zusammengeschmiert wurde, ist wohl für Idioten anzuwenden, aber nicht für Eisenbahner. Ist es schon an und für sich traurig, daß es einzelne Kollegen unter den Eisenbahnern gibt, welche diesen Kuddelmuddel von einer Partei nicht meiden können, um so mehr ist es traurig, daß es Leute gibt, welche ihre Funktionen in wirtschaftlichen Vereinen dazu benützen, die Wahlaufrufe dieser politischen Horde im Namen dieser wirtschaftlichen Vereine zu fertigen. So ist es hier in Marburg beim Allgemeinen Verband der Südbahnbediensteten der Fall, welcher von einer kleinen Clique von Leuten beherrscht wird, welche eigentlich gar keine politische Reife besitzen, obwohl die Mehrzahl der Mitglieder durchaus anders gesinnt ist. Herr Voit, wir machen Sie speziell darauf aufmerksam, daß, obgleich Sie Schriftführer des Allgemeinen Verbandes sind, Sie dennoch kein Recht besitzen, im Rahmen des Vereines Politik zu treiben. Es mag ja den Herren Burndorfer, Voit e tutti quanti gelüsten, als Politiker zu glänzen, wir jedoch, die wir das Tun und Treiben dieser Herren zur Genüge kennen, wissen, daß ein Glänzen dieser Herren in der Politik einer schwarzen Wolke gleichkommt. Vorläufig wünschen wir den Herren samt ihren Verbündeten den besten Erfolg. Am 13. Juni werden die Eisenbahner Marburgs mit dem Stimmzettel in der Hand zeigen, daß sie weder mit Herrn Doktor Wanek noch mit Voit, Burndorfer e tutti quanti etwas gemein haben wollen.

Friedek-Mistek. (Wächter- und Arbeiterfreuden.) Unsere Bahnerhaltungssektion macht bald Bankerott. Die Arbeiterschaft will nicht für einen Pappenstiel schinden und man sieht daher auf der Strecke nur drei Weiber und sieben alte zusammengeschundene Männer, die sich schon mehrere Jahre um den Taglohn von Kr. 2·10 schinden. Zwei von ihnen sind schon mehr als 20 Jahre beschäftigt. Die jüngeren Arbeiter haben 2 Kr. und diejenigen, die neuaufgenommen wurden, haben Kr. 1·90 Taglohn. Der Chef Herr Nowak, ersuchte Arbeiter, die korporativ Friedek verließen und sich nach Ungarisch-Hradisch wendeten, daß sie in die Arbeit zurückkehren sollen. Aber die slowakische Bande ist nicht so dumm und will nicht in Friedek für einen Bettel schinden. Die Arbeiter ersuchten den Chef, er möge Kr. 2·60 täglich zahlen und am Samstag nur bis Mittag arbeiten lassen. Aber davon wollte derselbe nichts hören. Der Herr Novak soll es anders aufstecken, und zwar in einer Kundmachung bekanntgeben, daß die Bahnerhaltungssektion Friedek Leute für stabile Arbeit zu folgenden Bedingungen aufnimmt: Arbeitsdauer von 7 Uhr früh bis 6 Uhr abends, 1½stündige Mittagspause, Ueberzeit wir anderthalbfach bezahlt. Taglohn Kr. 2·40 bis Kr. 2·60, alle zwei Jahre Lohnaufbesserung von 20 Hellern. Dann werden sich auch Einheimische um diese Arbeit bewerben, und zwar junge, gesunde und starke Leute, wie sie der Herr Chef wünscht. Allerdings braucht er keine Arbeiter, da er für Friedek keinen Bahnwächter hat, nur den Kommißknopf Kaminsky, der vom selben Kaliber ist als der Herr Chef selbst. Dieser spart, wo er nur sparen kann. Für die auswärtigen Arbeiter sind alte Eisenbahnwagen zu Baracken eingerichtet, in welchen diese Arbeiter übernachten. In diesen sind nur Pritschen und etwas Strohstaub. Die Arbeiter ersuchten den Bahnmeister Kaminsky, er möge ihnen neues Stroh besorgen. Er wies sie aber grob ab. Er verspricht den Arbeitern nur Ohrfeigen und schimpft sie Diebe und anderes, wie ein polnischer Schaffer im Hofe bei den Ochsen. Er fordert von den Arbeitern, sie mögen die Pfeife aus dem Mund nehmen und „Habt acht!“ stehen, wenn er mit ihnen spricht. Kurz, er benimmt sich wie ein echter Kommißknopf. Er zwackt den Arbeitern sogar an der Schmierseife und den Wächtern an dem Petroleum ab und kontrolliert die Bestellscheine für das Lebensmittelmagazin, damit kein Bediensteter zu üppig lebe. Wir werden genötigt sein, uns öfter mit Herrn Kaminsky zu beschäftigen.

Penzing. (Wiener Stadtbahn.) Der Herr Bahnmeister Dorner versieht den Dienst als Bahnmeister auf der Wientallinie wie bei der Rekrutenabrichtung: „Abtreten, Marsch! Kehrt euch!“ u. s. w. Als die ambulanten Wächter der Bahnerhaltungssektion Wien III am 1. Mai 1911 ihre 4·500 Kilometer-Strecke zugewiesen erhielten, hatte der Bahnmeister Dorner die größte Freude. Am 3. Mai trat die neue Streckeneinteilung in Kraft. Wo früher drei Posten waren, sind jetzt zwei. Der Herr Bahnmeister fragte den Wächter mit höhnischem Ton: „Sie, kommen Sie schon von der Kettenbrückengasse?“ Der Wächter beantwortete diese Frage mit „Jawohl“ und erlaubte sich folgende bescheidene Bemerkung: „Herr Bahnmeister, die Strecke ist ziemlich lang; bei so einem Zugsverkehr ist es sehr schwer, alles zu überwachen, wenn da einmal ein Unglück geschieht — wer dann die Verantwortung trägt, weiß ich nicht. Ich kann für eine so lange Strecke die Verantwortung nicht auf mich nehmen.“ Darauf antwortete Herr Dorner: „Was, Sie wollen den Dienst verweigern? Sie! — — — Marsch, abtreten, kehrt euch! Werden Sie gehen oder nicht? Wenn Sie nicht gleich gehen, so lasse ich Sie ablösen und stelle Sie der Direktion zur Verfügung.“

Herr Dorner, gehen Sie mit Ihrem Personal menschenfreundlicher um, sonst müßten wir mit Argumenten kommen, die Ihnen vielleicht unangenehm wären.

Nachdem auch bei den Oberbauarbeitern von seiten dieses Suppagen Sekkaturen vorkommen, so erwarten die organisierten Wächter und Oberbauarbeiter, das Eisenbahnministerium möge bei Auswahl von Zertifikatisten Gewicht darauf legen, zu diesem Dienst nur solche Leute anzustellen, welche für die Bahnerhaltungsarbeiten das nötige technische Wissen mitbringen, aber nicht militärischen Drill, der zwar für Rekruten gut sein kann, jedoch für Wächter und Oberbauarbeiter keinen Wert hat.

Czernowitz. (Heizhaus.) Ein Beweis dafür, daß die Zustände im Heizhause Czernowitz für die Lokomotivführer und Heizer in letzter Zeit unerträgliche geworden sind, ist der Umstand, daß nach der Lokomotivführerkonferenz ein großer Prozentsatz der im Heizhause stationierten Lokomotivführer und Heizer der neugegründeten Sektion der organisierten Lokomotivführer und Heizer beigetreten ist. Trotz aller möglichen Machinationen, Drohungen, Bitten, Beschimpfungen und Versprechungen der Verkehrsbundleute ist es nicht mehr gelungen, unsere Kollegen vom Beitritt in die Organisation aufzuhalten. Den größten Radau treiben nun die Maschinenmeister Nikorowicz und Zacher, welche sich, wie man uns erzählt, in den Kopf gesetzt haben, daß noch binnen einem Jahre unsere Organisation in der Bukowina von der Erdoberfläche verschwinden und von der christlichsozialen aufgefressen werden muß. Sie mißbrauchen dabei ihre Stellung als Maschinenmeister und Vorgesetzte, um dann willkürlich schalten zu können. Unsere Organisation ist diesen Herren unbequem, weil sie andere Zustände im Heizhause verlangt. So vor allem einen menschlicheren Turnus, nicht einen derartigen, nach welchem wie in der dritten Turnusgruppe fünf Nächte hintereinander und in der zweiten Turnusgruppe sogar sechs Nächte gefahren werden müssen. Unsere Herren in der Bukowina sagen, daß bis Mitternacht oder von Mitternacht im Dienste zu keinem Nachtdienst gerechnet werden kann. Das Prämienausmaß wurde aufs unverschämteste reduziert, weil, wie die Herren behaupten, das Konto angeblich um viele Tausende Kronen überschritten wurde. Das Ausmaß wurde derart reduziert, daß einem großen Teil der Lokomotivführer noch am 15. Mai l. J. die ins Verdienen gebrachten Prämien aus der letzten Zeit gekürzt wurden. Die 40 Prozent-Prämien werden bei uns in der k. k. Betriebsleitung so verstanden, daß das Lokomotivpersonal immer den kürzeren ziehen muß. Bei dieser Gelegenheit erlauben wir uns die k. k. Heizhausleitung zu befragen, was mit den Unterschriften ist, die seinerzeit der Herr Ingenieur Greipel für oder gegen die gruppenweise Berechnung der gemeinschaftlichen Prämien sammelte. Dem Lokomotivführer oder Heizer ist es nicht gestattet, Fehler im Dienste zu machen, sie müssen alle den Dienst fehlerfrei ausüben, sonst regnet es Strafen. Bei der Berechnung der Prämien werden sehr oft, und dazu noch große Fehler gemacht und zum größten Teil zum Schaden des Personals. Auch die Instandhaltungsprämien geben bei uns in der Bukowina viel zu wünschen. Jedes Jahr wird das Ausmaß, respektive die auszuzahlende Summe kleiner. Es waren Fälle da, in welchen man so einen Rechenmeister am Fehler erwischte. Ganz verlegen sagte dann dieser Herr: „Bitte jetzt niemandem etwas davon zu sagen, weil ich einen Putzer dafür bekommen könnte, das künftige Jahr werde ich Ihnen das Fehlende einrechnen.“ Die Lokomotivführer- und Heizerkasernen in Czernowitz, Itzkany und Stanislau wimmeln von Wanzen. Der Schmutz, der dort angehäuft ist, ist unbeschreiblich, die Bettwäsche schmutzig, und das alles, um auf Konto des Personals zu sparen. Wir fragen wo ist bei derartigen Zuständen die entsprechende Erholungsmöglichkeit?

Wir sollen weiters von den christlichsozialen Verkehrsbündlern ausgemerzt werden, weil wir verlangen, daß der Rangsturnus streng eingehalten werde, daß nicht jüngere Lokomotivführer den Führerdienst machen sollen, während ältere als Heizer fahren müssen, und weil wir verlangen, daß unsere Maschinenmeister nicht eine kontrollose Protektionswirtschaft betreiben sollen. Mit dem Rangsturnus im Heizhause wird immer gedreht nach allen Seiten, wie es den Herren beliebt. Wir verlangen, es soll ein jeder einen gedruckten Rangsturnus ausgefaßt bekommen und nach diesem in den Dienst eingeteilt werden, und nicht wie es jetzt geschieht. Kommt man zum Inspektor, um über den Rang Klage zu führen, und verweist man auf die Tabelle im Führerzimmer, dann wird gesagt, diese Tabelle gelte nichts, die in der Kanzlei sei die richtige. Somit eine gute und eine falsche Tabelle! Wohin sollen solche Zustände führen? Auf die Lokalbahnen werden ganz junge Aushilfslokomotivführeranwärter, welche kaum die gesetzliche Lokomotivführerprüfung bestanden haben, versetzt, wie der Deutschnationale Tangl von Czernowitz auf die Lokalbahn nach Berhometh unlängst versetzt wurde. Zuerst wurde gesagt, daß er dort nur als Heizer den Dienst machen wird, um dadurch nicht zu große Erbitterung bei den Lokomotivführeranwärtern zu erzeugen. In Berhometh fährt Tangl nur als Lokomotivführer, weil logisch genommen ein solcher dort nötig war. Es wird darüber sehr laut gesprochen, daß unser Hofrat Herr Dr. Hermann Tschiggfrey, der Tangls Landsmann ist, den Wunsch ausgesprochen haben soll, daß Tangl nach Berhometh versetzt werde. In Czernowitz darf ein solcher Anwärter den Regulator nicht einmal in die Hand nehmen, sonst fressen ihn die Maschinenmeister auf. Er wird denunziert und zahlt Strafe, daß er blau wird. Dagegen kann auf der Lokalbahn, wo der Dienst selbständig und deswegen noch verantwortungsvoller ist, ein solcher als Führer fahren. Nach der Meinung unseres Herrn Inspektors Schneebaum sind nur diejenigen für die Lokalbahn verläßlich und tauglich, welche recht viel Protektionen haben. Dagegen sind ältere und erfahrene Lokomotivführeranwärter, die auch Praxis haben, dazu nicht tauglich. Wenn sich ein Lokomotivführeranwärter, welcher als Heizer den Dienst ausübt, auf der Strecke krank meldet, wird er als Simulant erkannt, mit Geldstrafen bedroht und „fauler Kerl“ genannt. Die Lokomotiven können defekt werden, der Mensch, das Ausbeutungsobjekt der Tantiemenschinderei, darf nie krank werden, sonst ist er ein Faulenzer. Die Lokomotivführer in der Streckenreserve werden ohne entsprechende Ruhezeit (es waren Fälle, wo nach 4 Stunden Ruhezeit weitergefahren wurde) in den Dienst kommandiert und wenn sich einmal einer um seine Ruhezeit meldet, läßt ihn der Maschinenmeister, um ihn kirre zu machen, auf einige Zeit zu Hause sitzen oder er erhält Touren, welche weniger erträglich sind. Beschwert sich jemand gegen dieses Unrecht, bekommt er zur Antwort: „Ja, Sie wollen Ruhezeit haben, jetzt haben Sie dieselbe.“ Eine Beschwerde gegen solche Härten im Dienste beim Herrn Inspektor Schneebaum nützt so viel, daß man zur Antwort bekommt: „So habe ich es angeordnet und so bleibt es, schauen Sie, daß sie hinauskommen.“ Ein jüngerer Bediensteter bekommt noch die Worte zu hören: „Marsch hinaus!“ Die christlichsozialen Maschinenmeister und der jüdischnationale Heizhausvorstand sind verbündete Brüder, wenn es gilt, am Personal Ungerechtigkeiten zu begehen und Tantiemen herauszuschinden. Auf fünf Lokomotivführer in der Streckenreserve haben sich unsere Herren beschränkt, auch dann, wenn eine große Güterzugsfrequenz eintritt, wird der Stand nicht erhöht, sondern immer mit demselben Tag und Nacht gerackert oder protektionsweise von Zeit zu Zeit jüngere als Lokomotivführer auf die Strecke geschickt. Bis einmal aus diesem leichtsinnigen Schlendrian eine Katastrophe entsteht, welche horrenden Schaden für die Bahnverwaltung anrichtet und Menschenleben kostet. Das Ergebnis der Untersuchung nach der Ursache des Unglücks wird dann wie immer lauten: „Aus unbekannten Gründen“ oder durch „Vis major“ ist die Katastrophe entstanden. Merken sollen sichs die Herren dort oben, daß wir in einem solchen Falle nichts vertuschen lassen werden. Schuldtragend werden die Behörden sein, die die Ministerialerlässe über Dienst- und Ruhezeiten nicht gehörig respektieren und nur recht hohe Tantiemen aus dem Personal herauspressen wollen. Wir werden mit der Schilderung der Zustände im Heizhaus Czernowitz in der nächsten Nummer des „Eisenbahner“ fortsetzen.

Budweis. In Budweis befindet sich ein Adjunkt namens Koppen als Verkehrsbeamter. Dieser möchte in Bezug auf Fachkenntnisse, Bildung und Intellegenz überall früher hingehören als auf einen so verantwortungsvollen Posten. Am besten könnte er seine Grobheiten in einer Menagerie im Verkehr mit wilden Tieren, seine Kindlichkeit aber im Pimperltheater betätigen.

Wie beliebt derselbe ist, beweist am besten, daß nicht einmal seine Kollegen, die Herren Verkehrsbeamten, mit ihm verkehren, sondern ihn entweder zum Narren halten oder vollkommen ignorieren. Im Dienste trifft er oft solche verkehrte Anordnungen, daß nur durch die Nichtbefolgung derselben und die Kaltblütigkeit der untergebenen Organe dienstliche Schwierigkeiten, ja sogar Katastrophen vermieden werden.

Dabei ist er aber so grob, daß sogar alte Bedienstete, trotz der festesten Vorsätze, sich mit dem Herrn nicht herumzuschlagen, mit ihm in Konflikte und Wortwechsel kommen. Und welche traurige Folgen solche, von Vorgesetzten provozierte Streitigkeiten für die Untergebenen bei der Staatsbahn haben, ist allgemein bekannt. Daher erlaubt sich das im Exekutivdienst befindliche Personal des Bahnbetriebsamtes Budweis, den Herrn Oberinspektor v. Fodermaier sowie die Staatsbahndirektionen Pilsen und Linz auf diesen Menschen aufmerksam zu machen und die dringende Bitte zu stellen, das Personal gegen die Insulten und Provokationen des Adjunkten Koppen in Schutz zu nehmen und diesen über die Verkehrsvorschriften sowie über der Paragraph 20 der Dienstordnung einer eingehenden Belehrung zu unterziehen.

Polička. In der Station Skutsch-Stadt substituiert seit Erkrankung des Stationsleiters Safař der Aushilfs-Stationsmeister Smrčka aus Polička. Wie bekannt fahren im Frühjahr auf allen Strecken bedeutend mehr Kontrollore (Diätenjäger) herum, um irgendwo einen Arbeiter zu ersparen. So kamen die Herren von Olmütz auch auf unsere Strecke und wollten in den Stationen Arbeiter reduzieren. Jedoch die Stationsleiter wehrten sich entschieden dagegen und einige wollten sofort auf ihren Posten verzichten. So blieb diese Reduzierung aus. In der Station Skutsch-Stadt kam es aber anders.

In Skutsch-Stadt sind zwei Arbeiter beschäftigt, davon verrichtet einer den ganzen Tag, von 7 Uhr früh bis 7 Uhr abends, Kanzleidienste. Der zweite Arbeiter hat einen Tag Dienst von 3 Uhr früh bis 7 Uhr abends, am zweiten Tag von ½8 Uhr früh bis 9 Uhr abends. Es wurde daher jeden zweiten Tag von 3 Uhr bis 6 Uhr früh und von 6 Uhr bis 9 Uhr abends ein Oberbauarbeiter beschäftigt, damit der Arbeiter, welcher beinahe den ganzen Tag in der Kanzlei Beamtenarbeit verrichtet, vom Maschinenrüsten und Klassenputzen enthoben war. Diese Einteilung bestand seit der Reduzierung des zweiten Stationsmeisters, das ist zirka 12 Jahre.

Als am 21. April Herr Oberrevident Barfus, Abteilung V, nach Skutsch-Stadt kam und dem Aushilfsstationsmeister Smrčka sagte, daß vielleicht doch dieser Oberbauarbeiter reduziert werden könnte, war Herr Smrčka sofort einverstanden. Mit Hilfe des Herrn Smrčka sandte die Direktion Olmütz sofort einen neuen Turnus und zwar sollte durch sieben Tage hindurch der eine Arbeiter von 3 Uhr 50 Minuten früh bis 6 Uhr 50 Minuten abends, und die zweite Woche von 7 Uhr 30 Minuten früh bis 6 Uhr 30 Minuten abends Dienst machen. Nachdem aber der Arbeiter nicht um 3 Uhr 50 Minuten, sondern mindestens um 3 Uhr früh im Dienste und abends erst nach 7 Uhr die Garnitur reinigen muß, welche Arbeit bis 9 Uhr abends dauert, waren die beiden Arbeiter mit dem Turnus nicht zufrieden und beschwerden sich beim Herrn Betriebsleiter, welcher

anordnete, daß Smrčka einen neuen Turnus machen soll. Nachdem Smrčka ganz unfähig zu einer solchen Arbeit, aber dafür tüchtig im Denunzieren ist, machte er einen lügenhaften Bericht an die Direktion über die beiden Arbeiter und zwar, daß der eine Arbeiter halb angeheitert, der zweite Arbeiter mit Manschetten und Kragen in den Dienst kommt u. s. w.

Daß der Smrčka als Stationsleiter unfähig ist, wird dadurch bewiesen, daß er zu der Zeit, wo die meiste Arbeit in der Station ist (wie Abends beim Zug Nr. 2480) der Direktion vorschlägt, daß bloß ein Arbeiter am Platze zu sein braucht. Was die Trunkenheit des Arbeiters anbelangt, so kann das ganze Personal beweisen, daß der Arbeiter Wenzel Stach, welcher fünf kleine Kinder zu ernähren hat und bereits das 14. Jahr bei der Bahn ist, noch niemals im Dienste betrunken gesehen wurde, diese Denunzierung fällt auf Herrn Smrčka zurück. Smrčka kam schon einigemale kurz vor den Frühzügen aus dem Gasthaus und verrichtet dann schlafend auf dem Sofa die viele Arbeit, welche aber der Arbeiter Woral verrichten muß. Die zweite Denunziation, welche den Arbeiter Woral betrifft, betreffs des Dienstes in Manschetten und Kragen glauben wir, daß es der Bahnverwaltung mehr zur Ehre gereicht, wenn Arbeiter, welche mit dem Publikum verkehren, im Dienst rein erscheinen. Gewiß mehr, als wenn der Verkehrsbeamte öffentlich vor dem Publikum am Perron sich mit seiner Frau prügelt, wie es Herrn Smrčka schon einigemale in Skutsch-Stadt passierte. Einstweilen sagen wir: „Bessern Sie sich Herr Smrčka, sonst wird noch Ihr Treiben auf der Substitution in Borowa vom 2. und 3. Jänner d. J. veröffentlicht."

Die k. k. Staatsbahndirektion Olmütz ersuchen wir jedoch, es in der Station Skutsch-Stadt beim alten Turnus, welcher bereits durch 12 Jahre besteht, zu belassen, denn hier ist jede Reduzierung der Arbeiter eine Gefahr für die Eisenbahn. Wenn die k. k. Staatsbahndirektion schon etwas reduzieren will, so kann sie es mit dem Aushilfsstationsmeister Smrčka tun, weil derselbe auch in Polička übern normierten Stand ist, und das Personal in Polička denselben vollauf satt hat.

Czernowitz. (Bahnerhaltung.) Mehrere Oberbauarbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion Czernowitz, welche in der Station Czernowitz beschäftigt sind und schon drei und vier Jahre bei der Bahn arbeiten, ersuchten unlängst den Bahnmeister Onuleac um Aufnahme in den Provisionsfonds. Bahnmeister Onuleac gab zur Antwort, daß jetzt der Herr Inspektor Wolak keinen in den Provisionsfonds aufnimmt, weil kein Platz vorhanden ist. Wir machen den Bahnmeister Herrn Onuleac und den Herrn Inspektor Wolak auf das Amtsblatt Nr. 47 der k. k. Betriebsleitung Czernowitz, ausgegeben am 10. Oktober 1909, aufmerksam, das lautet:

„Erlaß vom 4. Oktober 1909, Z. 32.543, an alle Dienststellen, betreffend die Behandlung der Gesuche um Aufnahme in den Provisionsfonds.

Es wurde hieramts neuerlich Beschwerde geführt, daß die Dienstvorstände trotz der diesbezüglich zahlreich ergangenen Erlässe den um die Aufnahme in das Provisionsinstitut sich bewerbenden Arbeitern Hindernisse in den Weg legen. Diese bedauerlichen Vorkommnisse veranlassen die Betriebsleitung, nachstehend den im h. s. Amtsblatte Nr. 9 ex 1907 sub Post Nr. 41 verlautbarten Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Februar 1907, Z. 3300/5, mit dem Beifügen neuerlich zur strikten Darnachrichtung zu reproduzieren, daß jedes Gesuch anzunehmen und ohne Ausnahme anher vorzulegen ist.

Weiters ist das gesamte Arbeiterpersonal über die bezüglichen Bestimmungen des Provisionsstatuts, wonach jene Hilfsbediensteten in den Provisionsfonds aufgenommen werden können, welche das 55. Lebensjahr nicht überschritten haben, mindestens ein Jahr im Dienste der k. k. österreichischen Staatsbahnen gestanden sind, die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und vollkommen gesund sind, eingehend zu belehren. Schließlich wird bemerkt, daß gegen Zuwiderhandelnde mit aller Strenge vorgegangen werden wird.

Der k. k. Betriebsleiter:
Dr. Tschiggfrey m. p."

Amstetten. In Nr. 15 vom 20. Mai l. J. erschien auf Seite 7, Spalte 3, eine Notiz über einen Verkehrsbeamten in Amstetten, ohne Nennung eines Namens.

Um eventuelle falsche Schlußfolgerungen zu vermeiden, erklären wir, daß dieser Herr, auf welchen sich die betreffende Notiz bezieht, Kottek heißt.

Versammlungsberichte.

Wien-Fünfhaus. (Eine christlichsoziale Wählerversammlung.) Mittwoch den 24. Mai fand in Steurers Gasthaus in der Zinckgasse eine vom christlichsozialen Exekutivkomitee einberufene Wählerversammlung der Eisenbahn-, Post- und Staatsbediensteten statt. Aber die Eisenbahn- und Postbediensteten haben noch in zu guter Erinnerung, wie schamlos ihre Interessen von den Christlichsozialen verraten wurden. Der erste Redner war ein Herr Bartelme, Postunterbeamter. Der Mann imponierte durch seine Unwissenheit. Mehr ist von diesem christlichsozialen Bezirksrat nicht zu sagen. Der zweite Redner war ein Herr Fieber, Inspektor der niederösterreichischen Landesbahnen. Ein lieber, sanft lächelnder Mann, der gewiß keiner Fliege ein Leid antun kann. Er tat auch uns nichts, rein gar nichts. Dann kam, nach einem Oberbaurat Engelmann, der der Eisenbahner Heil in einer vernünftigen Tarifpolitik sah, der sogar das Wort „Sozialpolitik" in seiner Rede gebrauchte, der es fertig brachte, sich in einem Satze gleich mehrmals zu widersprechen, endlich die Sensation des Abends: Ernst Schneider. Die wenigsten der Anwesenden kannten ihn. Sie hatten sich ihn anders vorgestellt, war er doch auch einmal ein Programm der christlichsozialen Partei. Er hielt eine Rede: Jud war sein erstes, Jud war sein letztes Wort. Sonst nichts, nichts, nichts. Alle hatten das Gefühl: Wenn der Mann mehr kann, als bloß den Klappsitz mit seiner Körperschwere drücken, dann hat er boshafterweise die Versammluog zum besten gehalten.

Nach Schneider sprachen die Genossen Kleinl und Wabitsch, die unter stürmischem Beifall den Verrat der Christlichsozialen brandmarkten, den sie während der letzten Legislaturperiode an der Bevölkerung begangen haben. Sie legten dar, wie die Christlichsozialen bei den Teuerungsanträgen die Interessen der Städter an die Agrarier verrieten, sie brandmarkten die Volksfeindlichkeit dieser Partei, die gegen die Anträge, das steuerfreie Existenzminimum von 1200 auf 1600 Kr. zu erhöhen, hingegen das Kaiserhaus und die Offiziere zur Steuerleistung heranzuziehen, geschlossen stimmten. Wabitsch ging mit dem Handelsminister Weiskirchner, dem „Chef" der Postbediensteten, scharf ins Gericht.

Hierdurch wurde eine Stimmung vorbereitet, die dem Vorsitzenden das Abstimmen verleidete, so daß er, obwohl noch einige Redner zum Worte gemeldet waren, die Versammlung vorzeitig schloß.

Eine von Genossen Wabitsch ergangene Aufforderung für den Kandidaten Forstner die Hand zu erheben, ergab die erdrückende Mehrheit. So endete das Debüt Schneiders bei den Eisenbahn- und Postbediensteten.

Chodau. Am 4. Mai sprach hier in einer gutbesuchten Versammlung Genosse Buchar aus Prag.

Leoben. Vorigen Monat fand hier eine gutbesuchte Versammlung statt, wo die Genossen Beck und Decker über die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt referierten.

Lichtenau. Am 14. Mai fand hier eine gutbesuchte Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Losar aus Brünn über Organisation und Lohnautomatik referierte.

Bischofshofen. Am 15. März 1911 fand in Bischofshofen eine Versammlung der Wächter und Blocksignaldiener des Direktionsbezirkes Innsbruck statt, in der Genosse Sommerfeld, Zentralkommissionsmitglied und Genosse Mayer, Personalkommissionsmitglied, ihren Bericht erstatteten.

Die von 105 Wächtern und Blocksignaldienern besuchte Versammlung wurde von den Genossen Mayer, Renner und Weiglhofer geleitet.

Genosse Sommerfeld erstattete einen ausführlichen Bericht über seine bisherige Tätigkeit und besprach die Haltung der Bahnverwaltung zu den eingebrachten Forderungen. Seine Ausführungen fanden lebhaften Beifall und war aus der Erregung der Versammelten zu ersehen, daß auch diese Kategorie nicht mehr willens ist, länger dem passiven Verhalten der Bahnverwaltung zuzusehen.

Anschließend brachte sodann Zentralkommissionsmitglied Genosse Spielmann einen kurzen Bericht, der gleichfalls lebhafte Anerkennung fand. Nachdem noch Genosse Mayer seinen Bericht brachte und dinige Anfragen durch Genossen Sommerfeld beantwortet wurden, fand nachfolgende Resolution einstimmige Annahme:

„Die heute am 15. Mai 1911 in Bischofshofen versammelten Blocksignaldiener und Wächter sprechen ihrem Vertreter, dem Zentralkommissionsmitgliede, Genossen Sommerfeld das vollste Vertrauen für sein tatkräftiges Eintreten aus und ersuchen denselben, im Verein mit der Zentrale des allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereins darauf hinzuarbeiten, daß endlich die dringendsten Forderungen, das ist Nachtdienstzulage, Dienstzeitregelung, Uniformierung und Ausgleichsavancement für alle Wächter und Blocksignaldiener durchgeführt wird. In allem Uebrigen hat sich ihr Vertreter den Forderungen des Gesamtpersonals, wie zweijährige Vorrückungsfrist bis zum Endgehalt, Herabsetzung der Dienstzeit auf 30 Jahre rc. anzuschließen und für die Durchführung dieser Forderungen auf das enschiedenste einzutreten."

Aus den Organisationen.

Straßwalchen. Sonntag den 7. Mai hielt die Zahlstelle Straßwalchen in Feldbachers Gasthaus in Neumarkt bei Salzburg die diesjährige Generalversammlung ab, wobei Genosse Grabner, Werkmann aus Salzburg, als Referent erschienen ist.

Bei der hierauf erfolgten Neuwahl wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt:

Johann Pauschitz, Obmann, Johann Veixler, Stellvertreter; Josef Rachbauer, Schriftführer; Franz Weber, Kassier; Alois Trawöger und Franz Spitzl, Kontrollore; Florian Pramer und Alois Vital, Subkassiere; Franz Spitzl, Bibliothekar.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Johann Pauschitz zu senden.

Verschiedenes.

Die Volkszählung in Oesterreich. Die Volkszählung ist nun in der Hauptsache abgeschlossen. In nachstehender Tabelle geben wir unseren Lesern ein übersichtliches Bild über die am 1. Jänner 1911 in Oesterreich gezählte Bevölkerung, ferner über die damals vorhandenen Wohngebäude und die Zahl der Wohnparteien.

Länder und Verwaltungsgebiete	Ortsanwesende Bevölkerung	Wohnparteien	Wohngebäude
Niederösterreich	3,530.698	807.230	248·790
Oberösterreich	852.667	189.368	123.012
Salzburg	214.997	46.108	30.833
Steiermark	1,441.604	302.156	210.160
Kärnten	394.735	80.597	54.749
Krain	525.083	107.320	91.014
Triest und Gebiet	229.475	47.691	11.958
Görz und Gradiska	261.721	48.903	41.914
Istrien	345.050	76.119	68.594
Tirol	946.498	193.151	145.190
Vorarlberg	145.794	29.438	26 985
Böhmen	6,774.309	1,547.031	826.817
Mähren	2,620.910	580.466	374.131
Schlesien	756.590	166.626	86.433
Galizien	8,022.126	1,589.864	1,251.139
Bukowina	801.364	177.451	158.918
Dalmatien	646.062	111.016	129.319
Zusammen	28,567.898	6,100.535	3,879.958

Die anwesende Bevölkerung betrug mit 1. Jänner 1911 28,567.898. Die Ziffern der letzten Zählungen waren: 1869 20,394.980, 1880 22,144.244, 1890 23,895.413 und 1900 26,150.708. — Die Zahl der Wohnparteien betrug 6,100.535. Im Jahre 1869 wurden 4,455.167, im Jahre 1880 wurden 4,760,538, im Jahre 1890 wurden 5,029.919 und im Jahre 1900 wurden 5,553.006 Wohnparteien gezählt. — Die Zahl der Wohngebäude betrug bei der letzten Zählung 3,879.958. Die korrespondierenden Ziffern beliefen sich im Jahre 1869 auf 2,887.359, im Jahre 1880 auf 3,147.902, im Jahre 1890 auf 3,339.750, im Jahre 1900 auf 3,584.263. — Aus vorstehenden Ziffern ergibt sich, daß die Bevölkerung gegen 1900 um 2,417.190, die Zahl der Wohnparteien um 547.529 und die Zahl der Wohngebäude um 295.605 zugenommen hat.

Zur Lebensmittelverteuerung. Nach einer Broschüre des Wiener Professors Dr. Rudolf Kobatsch kosteten die nachbenannten Lebens- und Genußmittel in Wien

	1900	1909	Zunahme
	Kronen		in Prozenten
Weizenmehl (50 Kilogramm)	8·76	15·50	84
Roggenbrot (1 Kilogramm)	—·20	—·28	40
Gemischtes Brot (1 Kilogramm)	—·25	—·35	40
Gewöhnliche Gemüse (1 Kilogramm)	—·28	—·44	57·1
Speck (1 Kilogramm)	1·08	1·45	37
Schmalz (1 Kilogramm)	1·12	1·64	47·3
Butter (1 Kilogramm)	2·30	3·08	33·9
Bier (1 Liter)	—·28	—·37	32·1
Branntwein (1 Liter)	—·50	1·13	101·7
Kartoffeln (1 Hektoliter)	5·80	7·88	35·8

Es sind also die Preise dieser Artikel im Verlauf von neun Jahren um Quoten von 32·1 bis 101·7 Prozent gestiegen, im Durchschnitt aber wohl um 50 Prozent.

Ob wohl die Löhne der Arbeiter in diesem Zeitraum auch um 50 Prozent gestiegen sind?

Professor Kobatsch steht unseren Scharfmachern sehr nahe, ist er doch Sekretär des niederösterreichischen Gewerbevereines. Trotzdem wird er und seine Auftraggeber auch weiter über die Begehrlichkeit der Arbeiter schimpfen, wenn sie einige Heller Lohnerhöhung verlangen, um die Folgen der Teuerung wenigstens teilweise gutzumachen.

Ländlich, sittlich. Im „Regat-Boten", einem fränkischen Lokalblatt, findet sich folgende originelle Schilderung über einen widerspenstigen Gemeindestier: „Im nahen Wernfels ist dieser Tage ein heiteres Stückchen passiert. Das ist ein Kreuz, sagte der Heiner, der jetzige Zuchtbullenhalter und Polizeidiener a. D., wenn man für eine ganze Gemeinde einen Bullen (Stier) kaufen soll. Voriges Jahr haben wir einen gekauft, der war allein Leuten zu klein. Heuer haben wir einen schönen Kerl, sagt er, und der Gemeindekassier sagt es auch, der Bürgermeister war selbst dabei, wie wir ihn gekauft haben, aber springen will er nicht. Nun warten wir halt, meinte er; und sie haben gewartet. Richtig sollte er wieder einmal seines Amtes walten. Die ganze Nachbarschaft war neugierig und hatte sich versammelt, aber es war wieder nichts. Den heben wir hinauf, sagte so ein Pfiffikus. Ein paar Schubkarrenträger her, habens geschrien und gehoben habens, ein Wirt, der Gemeindekassier und noch zwei bis drei tüchtige Handfeste, daß sie geschwitzt haben, aber in die Höhe gebracht habens ihn nicht. Laßt ihn gehen, sagte der Gemeindekassier, und jagt ihn zum Teufel, wenn uns jemand sieht, werden wir auf die Fastnacht gespielt. Donnerwetter, sagte darauf der Heiner, wenn's nicht anders geht, müssen wir eine Winde nehmen, da geht mir zuviel Geld verloren. Sonst hat mir mein Ochs etwas eingetragen und mit dem ist's nichts, seufzte er schwer. Und beinahe wären ihm die Tränen gekommen. Nun wollen sie extra eine Patentwinde bestellen, wie es mit der geht, müssen wir halt abwarten."

Hoffentlich gehts den Wernfeldern dabei nicht so wie den Schildbürgern, als sie ihren Ochsen zum Grasen auf die Stadtmauer zogen.

Fachtechnisches.

Technische Erfindungen in der Staatsbahnerausstellung. Die Amateurausstellung der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen im Zubau des Oesterreichischen Museums für Kunst und Industrie in der verlängerten Wollzeile zeigt nicht nur das künstlerische und kunstgewerbliche Schaffen der Staatsbahner, sondern auch das rege Interesse, das in dem Staatsbahnpersonal für den technischen Fortschritt herrscht. Selbstverständlich wendet sich dieses Interesse in erster Linie dem Eisenbahnwesen zu, wie die fast in jeder Direktion in mehreren Exemplaren vorhandenen, sehr präzis und sauber gearbeiteten Modelle von Lokomotiven dartun. Ein wahres Kabinettstück mühsamer und genauer Arbeit ist das im Raume der Nordbahndirektion aufgestellte Modell einer Schnellzugslokomotive, das in neunjähriger Arbeit von dem Kanzlisten August Krischkovsky hergestellt wurde. Die Ausstellung der Direktion der Staatseisenbahngesellschaft führt zwei vom Adjunkten Erle verfertigte Modelle von Lokomotiven in kompletter Ausführung vor, von denen eines von der technischen Hochschule in Wien für ihre Modellsammlung angekauft wurde. Lokomotivführer August Weber aus Hainfeld hat eine ganz aus Schmiedeeisen verfertigte Lokomotive ausgestellt, alles an dieser durchaus betriebsfähigen kleinen Maschine ist Handarbeit. Sie ist die Frucht eines fünfjährigen Fleißes. Besonders bemerkenswert aber ist es, daß eine ganze Reihe von Erfindern in dieser Ausstellung vor die große Oeffentlichkeit tritt, und der Vorzug der ausgestellten Erfindungen liegt darin, daß sie durchaus praktisch verwertbar sind. So findet sich in der Exposition der Nordwestbahn ein Apparat zur automatischen Aufnahme von Depeschen, der durch einen Elektromotor selbsttätig im Moment der Depeschenabgabe in Bewegung gesetzt wird, ein vom Signalmeister Hafenecker erfundener Zugschranken, ein Schlittenfahrrad von Offizial Altmann, eine Knallsignalbüchse des Bahnmeisters Schäfer und vieles andere. Sehr interessant und originell ist ein Apparat des Kanzleidieners Bartel von der St. E. B., mit welchem der Text von Telegrammen auf Zwirnfäden aufgenommen wird, eine Erfindung, welche für die Beförderung von Depeschen durch Brieftauben von großer Bedeutung ist. Der Werkmann Johann Ablinger der Wiener Direktion hat eine Induktionsmagnetglocke erfunden, bei der durch gegenseitige Schaltung die Pole der Magnete abwechselnd in Nord- und Südpol verwandelt werden, wodurch die Glocke zum Läuten gebracht wird. Von den maschinentechnischen Arbeiten verdienen noch Erwähnung die Objekte des Maschinführeranwärters Martin Amerl aus Knittelfeld. Seine Stabilmaschine für Nichtbetrieb sowie die Dynamomaschine für Gleichstrom bilden um so mehr eine hervorragende Leistung, als die Zeichnungen und Berechnungen von dem Aussteller selbst hergestellt wurden und die Ausführung ausschließlich in Heimarbeit erfolgte. Ebenso ist die Thresschmiervorrichtung des Werkmannes Dobrava aus Eisenerz eine nennenswerte Leistung seiner eigenen Idee. Eine Erfindung von praktischem Wert ist auch der Rohölbeheizungsapparat für Zimmeröfen des Werkführers Alexander Lewicki aus Stryj, die bald, namentlich in Galizien, für Wohnungen Anwendung finden dürfte.

Ueber schnelle, aufenthaltslose Zugverbindungen plaudert der „Internationale Volkswirt". Das Geheimnis der Verkürzung der Reisezeit liegt heute fast ausschließlich in der Vermeidung von Aufenthalten zwischen den Hauptstationen. In dieser Beziehung kann aber Deutschland vom Auslande, insbesondere England und Frankreich, noch recht viel lernen. In England legt einer der schnellsten Züge die Strecke Wakefield bis London, 280 Kilometer, in 3 Stunden 5 Minuten ohne Aufenthalt, also mit einer Fahrgeschwindigkeit von 91·2 Kilometer per Stunde zurück. Die von der Großen Westbahn gestellten Bravourzüge durchfahren die enorme Distanz London-Plymouth von 368·2 Kilometer ohne Aufenthalt mit einer Geschwindigkeit von 88·2 Kilometer per Stunde. Die 310 Kilometer lange Strecke London-Liverpool wird von vielen Zügen der Nordwestbahn aufenthaltslos mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 86·3 Kilometer genommen.

In Frankreich ist es vor allem der berühmte Cote d'Azur-Expreß, der die Strecke Paris-Dijon, 318 Kilometer, aufenthaltslos in 3 Stunden 52 Minuten durchfährt. Die Nordbahn von Paris bis Calais nimmt diese 300 Kilometer lange Strecke mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 89 Kilometer, die von Paris nach Boulogne, 254 Kilometer, mit der gleichen Geschwindigkeit, während die Oleans-Bahn die Distanz Paris-Tours, gleich 235 Kilometer, in 2 Stunden 37 Minuten durchmißt.

Vergleichen wir damit Deutschland, so sehen wir daß nur ganz wenig Züge eine Distanz von mehr als 200 Kilometer aufenthaltlos durchfahren. Es sind dies der seit dem 1. Mai 1911 eingestellte Zug D 20, der Berlin um 8 Uhr 40 Minuten verläßt und nach Hamburg um 12 Uhr kommt, also die 286·7 Kilometer lange Strecke in 3 Stunden 20 Minuten durchfährt. Die Durchschnittsgeschwidigkeit beträgt auf diesen Zügen 86 Kilometer per Stunde. Ebenfalls erst seit dem 1. Mai geht der neue Zug Berlin-Liegnitz, ab Berlin 7 Uhr 47 Minuten, an Liegnitz 11 Uhr 8 Minuten, der die 264·3 Kilometer lange Strecke ohne Aufenthalt mit einer Geschwindigkeit von 78·1 Kilometer durchfährt. Bisher war der schnellste Zug Berlin-Hannover, der eine Entfernung von 254·1 Kilometer in 3 Stunden 9 Minuten, also mit einer Fahrgeschwindigkeit von 80·7 Kilometer zurücklegte. Im Süden Deutschlands wäre noch der Zug D 37 zu erwähnen, der München um 9 Uhr verläßt und um 12 Uhr 25 Minuten in Würzburg eintrifft, also die Distanz von 277·1 Kilometer in 3 Stunden 25 Minuten — 81·6 Kilometer Fahrgeschwindigkeit durchmißt. Der Gegenzug hat in Steinach einen kurzen Aufenthalt, legt aber die 225 Kilometer von Steinach nach München in 2 Stunden 35 Minuten, also mit der Geschwindigkeit von sogar 87·1 Kilometer per Stunde zurück. Das sind in Deutschland alle Züge, die Strecken von 200 Kilometer aufenthaltlos durchfahren.

Oel statt Kohlenfeuerung. Für die rumänische Petroleumindustrie ist ein Vertrag von größter Wichtigkeit zwischen der Gesellschaft „Steaua Romana" und der Leitung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossen worden. Durch diesen Vertrag geht die Anatolische Eisenbahngesellschaft zur Oelfeuerung über und wird in kürzester Zeit ihre Lokomotiven zu diesem Zwecke einrichten lassen. Man hat bereits mit den Arbeiten begonnen und werden augenblicklich 25 Lokomotiven umgebaut. Die erforderlichen Oelbehälter sind auch bereits von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft bestellt worden. Die Hauptölbehälter werden in der Kopfstation Haidar-Pascha errichtet, während die anderen auf der ganzen Linie verteilt werden. Das erforderliche Oel wird die „Steaua Romana" liefern.

Die Anatolische Eisenbahngesellschaft hat bereits seit zwei Jahren den Versuch ausgeführt, zwei Lokomotiven mit Oel zu feuern, und da diese Proben gut ausgefallen sind, so hat man sich eben entschlossen, die sämtlichen Lokomitiven für die Oelfeuerung einzurichten. Es wären 75 Lokomotiven umzubauen, was innerhalb dreier Jahre ausgeführt sein wird. Man gedenkt auch für die Bagdadbahn eine gleiche Feuerung vorzusehen und sollen die erforderlichen Behälter in Alexandrette erbaut werden.

Auch die orientalischen Eisenbahnen beabsichtigen das gleiche und ein vorläufiges Abkommen ist bereits mit den Gesellschaften getroffen worden. Es handelt sich ebenfalls um etwa 75 Lokomotiven. Die große Bedeutung dieser Feuerungsart, die bei den Schiffen des „Servicul Maritim Roman" und den meisten Lokomotiven der rumänischen Bahn angewendet wird, ist auch von den türkischen Behörden anerkannt worden. Das Marineministerium hat die Absicht, vier von der Schichauwerft bestellte Torpedoboote mit Oel heizen zu lassen. Auch die „Schirket Hairie" zeigt Interesse dafür. Ferner wollen die Dampfer für den Personenverkehr im Goldenen Horn diese Feuerung einführen. Erforderlich für alle diese Unternehmungen wären im Jahre etwa 40.000 bis 50.000 Tonnen, welche von der „Steaua Romana", die der Deutschen Bank nahesteht, zu liefern wären. Von dieser Gesellschaft beziehen für dieselben Zwecke die englische und italienische Flotte und auch der österreichische Lloyd.

Das zur Feuerung verwendetet Oel besteht aus den Rückständen, die nach Entfernung des Petroleums, Benzins, der Schmieröle u. s. w. aus dem Rohöl verbleiben. Dieses Oel besitzt ein viel höhere Heizkraft als wie die der Kohle und können demzufolge höhere Strecken befahren werden. Dies bedeutet eine wesentliche Ersparnis an Spesen und außerdem geht das Füllen der Vorratsräume wesentlich schneller vor sich.

E. Hartmann.

Eine neue automatische Eisenbahnbremse, die sich besonders durch große Einfachheit auszeichnet, ist von einem französischen Ingenieur erfunden worden. Vor der Lokomotive ist auf jeder Seite, ungefähr 20 Zentimeter über den Schienen, eine Flasche aus starkem Glas oder Porzellan angebracht, welche mit der automatischen Bremse in Verbindung steht. Anderseits ist mit den Signalscheiben bei den Stationseinfahrten u. s. w. ein kleiner Klotz verbunden, der bei geschlossenem Signal so auf den Schienen liegt, daß die Flasche vor der Lokomotive zerbrochen wird. In diesem Falle entweicht mit der in der Flasche enthaltenen Luft auch diejenige in der Bremsleitung und der Zug wird zum Stehen gebracht. Ebenso tritt die Bremse selbsttätig in Funktion, wenn auf offener Strecke ein Hindernis liegt, das einigermaßen Widerstand leistet. Die Erfindung besitzt unter anderem den Vorteil, daß die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers nicht vermindert wird; vielmehr wird seine Verantwortlichkeit genau festgestellt, sobald er über ein geschlossenes Signal hinausfährt.

Literatur.

Der Kampf. Soziales Bild der Gegenwart in fünf Aufzügen von Ferdinand Hanusch. Preis 1 Mk. Verlag von Rauh u. Pohle, Leipzig. Dieses neueste dramatische Werk des Genossen F. Hanusch löst ein schweres Problem in geschickter Weise. Hier Unternehmerorganisation mit allen Rücken und Tücken — dort Arbeiter, kämpfend um ihr Brot. Das Entstehen und Durchringen eines großen Streiks durchleben wir in dem Stück. Ohne Phantasie, direkt aus dem Leben gegriffen, jede Person der Wirklichkeit entsprechend geschildert. Der Preis ist so niedrig, daß die Anschaffung auch dem Genossen möglich ist, der es nur für seine Privatlektüre verwenden will.

An sämtliche Ortsgruppenfunktionäre zur gefälligen Beachtung!

Um den durch mangelhafte Adressierung der für die Zentrale bestimmten Telegramme wiederholt herbeigeführten unliebsamen Verzögerungen in Hinkunft vorzubeugen, hat die Zentrale bei der k. k. Telegraphenzentralstation in Wien nachstehende einheitliche Telegrammadresse registrieren lassen:

„Rechtsschutztomschik Wien".

Die geehrten Ortsgruppenfunktionäre werden daher ersucht, von nun ab alle für die Zentrale bestimmten Telegramme ausschließlich mit der Adresse:

„Rechtsschutztomschik Wien"

zu versehen; weitere Zusätze zu dieser Telegrammadresse sind überflüssig.

Die Zentralleitung.

Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen!

Vor kurzer Zeit kam ein Mann in das Arbeiterheim in Pilsen, der sich mit einer Regiekarte als Reserveheizer Johann Weinmann aus Eger legitimierte. Derselbe sagte, daß er Mitglied der Organisation sei und dienstlich versetzt wurde. Er befinde sich gegenwärtig auf der Suche nach einer passenden Wohnung, doch fehle ihm hierzu das nötige Geld, um den Zins im vorhinein zu begleichen. Dem Manne wurde geglaubt und ihm das geforderte Darlehen eingehändigt. Bis heute hat sich jedoch der Herr Weinmann nicht mehr sehen lassen. Wie nun unser Vertrauensmann berichtet, ist Johann Weinmann kein Mitglied unserer Organisation und auch kein Heizer im Dienste der Eisenbahn. Derselbe soll wegen verschiedener Unregelmäßigkeiten bestraft und dann entlassen worden sein. Da wir vermuten, daß dieser Johann Weinmann sich noch öfter mit der alten Regiekarte als Reserveheizer legitimieren und die Genossen um eine Unterstützung ansprechen könnte, so machen wir die Kollegen allerorts auf dieses Individuum aufmerksam.

Die Genossen von Pilsen.

Erklärung und Danksagung.

Nach reiflicher Ueberlegung bin ich zur Einsicht gekommen, daß die Ortsgruppe „Villach" so auch die geehrte Zentrale des „Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines der österreichischen Eisenbahnen" in Wien sehr viel für mich getan und geleistet haben, wofür ich Ihnen vom Herzen danke.

Gleichzeitig nehme ich alle jene Worte, die ich infolge meiner Krankheit und Aufregung gesprochen habe, voll und ganz zurück und bitte die obgenannte Zentrale sowie die Ortsgruppe „Villach" und „Spittal an der Drau" um Entschuldigung und Nachsicht.

Spittal an der Drau den 29. April 1911.

Mit vollster Hochachtung

Egydius Schneidhofer,
provisorischer Oberkondukteur der k. k. Staatsbahnen.

Die Sünden der Väter, die Sünden der Gesellschaft

und vielleicht auch die eigenen Sünden stehen auf wider ihn und vernichten ihn, wenn er sich nicht zu wehren weiß! Das Gespenst des geistigen und körperlichen Ruins steht hinter jedem Nervenleidenden! Nervenleiden haben ihren Ursprung im Gehirn und Rückenmark, Nervenleiden sind eigentlich Gehirnleiden und ihre letzten Konsequenzen sind langsames Siechtum und Tod. In leichteren Fällen sind Nervenleiden gekennzeichnet durch leichte Erregbarkeit, Zittern der Hände, Gedächtnisschwäche, Verstimmung, Gliederzittern, Unruhe, Mattigkeit, Herzbeschwerden, Kopfschmerzen, Schwindelanfälle, Angstgefühle, Unsicherheit beim Sprechen, Verdauungsstörungen, Schlaflosigkeit, Taubwerden einzelner Glieder oder Hautstellen, Ueberempfindlichkeit gegen Geräusche und Gerüche, Melancholie, Neigung zu starken Getränken, Sehstörungen und viele andere Symptome, die einzeln oder zu mehreren vereint auftreten können; in schweren Fällen kommt es zu hysterischen Anfällen, vollständiger Verrücktheit (Paranoia) und zu schweren Rückenmarksleiden.

Wo ist Hilfe? Nervenleiden sind Erschöpfungszustände veranlaßt durch Ueberanstrengung der Nerven zum Beispiel durch Ueberarbeitung, Ausschweifungen, Aufregungen, Kummer u. s. w. Erschöpfungszustände können nur durch eine wirksame Kräftigungskur geheilt werden. Jede Arbeit verbraucht Nährstoffe, die Arbeit der Nerven verbraucht vor allem Lecithin. Dieses muß ihm in ausreichender Menge zugeführt werden. Es ist nun der medizinischen und der chemischen Wissenschaft gelungen, diesen Stoff in höchster Konzentration zu isolieren und ihn zu einem äußerst wirksamen Präparat zu verarbeiten, dem bekannten Nervennährmittel „Visnervin" von Doktor Arthur Erhard. Dieses ausgezeichnete Mittel hat Tausenden geholfen, selbst in ganz verzweifelten Fällen und es wird noch Tausenden helfen. Täglich gehen seit Jahren schon Dank- und Anerkennungsschreiben ein.

So schreibt z. B. Herr **Walther Zielinski** in Chemnitz:

Teile Ihnen mit, daß ich mit der ersten Sendung sehr zufrieden bin und daß ich damit einverstanden bin, wenn Sie mir eine zweite Sendung schicken. Ich fühle mich jetzt, da ich täglich 3—4 Pillen genommen habe, bedeutend besser und hoffe nach dem Gebrauch der vier Dosen vollständig hergestellt zu sein. Mich plagten sehr heftige Kopfschmerzen, Schlaflosigkeit und Gedächtnisschwäche, so daß ich trotz meines besten Willens heiterer Laune zu sein, stets mißgestimmt war. Nach dem Gebrauche Ihres werten „Visnervin" bin ich jetzt vollständig von diesen Uebeln befreit, so daß ich Ihnen dafür meinen besten Dank ausspreche. Auch werde ich, soweit es in meinen Kräften steht, „Visnervin" jedem Nervenleidenden empfehlen."

In ähnlicher Weise äußert sich Frau **Sophie Spring,** in Pfaffenhausen:

Ich leide schon seit drei Jahren an heftigen Rücken- und Kopfschmerzen, unruhigem und teilweise gar keinem Schlaf, beim Aufwachen heftige Schmerzen in der Magen- und Herzgegend. Ich schrieb Ihnen um die Pastillen und siehe da, schon als ich die zweite Dose genommen hatte, verspürte ich Besserung. Konnte gleich besser schlafen, die Schmerzen in der Magen- und Herzgegend waren wie weggeblasen. Ich fühle mich um 20 Jahre jünger. Ich habe nun Schaffensfreude und Lebenslust und alles durch Ihr lobenswertes Tonikum „Visnervin". Schon jetzt herzlichen Dank, Herr Doktor! Es wäre mir am liebsten, wenn ich allen Nervenleidenden auf der ganzen Welt zurufen könnte: „Geht hin zu Dr. Erhard und holt seine Nervenpastillen".

Derartige Briefe liegen zu Tausenden vor! Weil aber die eigene Ueberzeugung der beste Beweis ist und weil unser Mittel eine Prüfung nicht zu scheuen hat, so senden wir eine Probedose gratis an jeden Nervenleidenden, der uns seine Adresse aufgibt. Ebenfalls gratis fügen wir ein interessantes und sehr lehrreiches Buch über Nervenleiden und ihre Heilung bei. Man sende also kein Geld ein, sondern nur und zwar sofort, die genaue Adresse per Postkarte an Dr. Arthur Erhard G. m. b. H., Berlin 35/Postfach P. 411.

Die Ermüdung, wie sie bei schwerem Dienst eintritt, bekämpft man am besten durch einen Teller kräftiger Rindsuppe, die alle anregenden Eigenschaften des Alkohols besitzt, aber ohne dessen erschlaffende Folgewirkung. Diese Erkenntnis hat sich schon lange Bahn gebrochen; allein eine Rindsuppe war früher nicht immer leicht zu beschaffen. Heute ist das anders: Man gibt einen Maggis Rindsuppewürfel à 5 H. in einen Teller, gießt einen Viertelliter kochendes Wasser darüber und die feinste Rindsuppe ist fertig. Beim Einkauf achte man auf den Namen Maggi und die Schutzmarke Kreuzstern.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 26. Mai 1911. — Es liegen 229 Unterstützungsansuchen vor, welche wie folgt erledigt werden: Bewilligt für 190 Fälle Kr. 4435·40; abgewiesen 33 Fälle; an die Ortsgruppe rückgeleitet 6 Fälle. — Der Rechtsschutz wird für 87 Fälle bewilligt; 2 Fälle abgewiesen. — Zur Begleichung von Expensnoten wird ein Betrag von Kr. 9176·14 angewiesen. — Erledigung mehrerer Personalangelegenheiten sowie des vorliegenden Einlaufes.

Sprechsaal.

Achtung, Bahnrichter!

Am Samstag den 3. Juni, um ½8 Uhr abends, findet in Hikesbergers Weinhalle, Alserbachstraße 41, eine Bahnrichterversammlung nach § 2 des Versammlungsgesetzes statt. Tagesordnung: Bericht über die Tätigkeit der Personalkommission und Beratung betreffs Entsendung einer Deputation zur Staatsbahndirektion sowie zum Eisenbahnminister.

Bestimmtes Erscheinen erwünscht.

Die Vertrauensmänner.

Offene Anfragen.

An das k. k. Eisenbahnministerium in Wien.

Ist es einem k. k. Eisenbahnministerium bekannt, daß die k. k. Staatsbahndirektion Linz der Bauunternehmung Stern und Haserl 800 Altschwellen verkauft hat, daher sehr viele Arbeiter sich das Brennholz nun beim Holzhändler kaufen müssen?

Die Oberbauarbeiter bitten, das k. k. Eisenbahnministerium möge der k. k. Staatsbahndirektion Linz verständlich machen, daß Altschwellen nur an Arbeiter und Bedienstete zu verkaufen sind.

Die Oberbauarbeiter der k. k. Staatsbahndirektion in Linz.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Streckenwächter der Strecke Schwarzach-St. Veit bis Wörgl, bitten eine k. k. Staatsbahndirektion um baldige Einführung eines besseren Dienstturnusses, da bei dem gegenwärtigen Verkehr von täglich 39 regelmäßigen und 4 bis 5 Erfordernis-zügen auf der eingeleisigen Strecke ein 16stündiger Dienst mit nur 12stündiger Ruhezeit für das Wächterpersonal zu anstrengend ist. Im Interesse der Sicherheit des Verkehres, erhoffen die Bittsteller eine baldige Erledigung.

Weiters erlauben sich die Streckenwächter der k. k. Bahnerhaltungssektion Kitzbühel an die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck die Frage zu stellen, warum die Gebührenregulative nicht zugestellt werden.

An die Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien.

Die Ablösewächter der k. k. Streckenleitung Leitmeritz überreichten im Monat Februar dieses Jahres ein Gesuch um Bewilligung eines dienstfreien Sonntags im Monat zum Zweck des Kirchenbesuches und um Gewährung eines Erholungsurlaubes. Da bis heute keine Erledigung erfolgte, so bitten die Gesuchsteller um eine baldige günstige Erledigung ihres Ansuchens.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Ist es der k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß bei den k. k. Bahnerhaltungssektionen den Oberbauarbeitern die nach drei Jahren gebührende Lohnaufbesserung von 10 H. täglich ohne Grund und Ursache nicht gewährt wird?

Ist der k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß bei den k. k. Bahnerhaltungssektionen die für die Professionisten angeschafften Werkzeuge denselben nicht ausgefolgt werden?

Ist der k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß bei den k. k. Bahnerhaltungssektionen die Oberbauarbeiter, die Anspruch auf eine Legitimation besitzen, dieselbe trotz Einhaltung des Dienstweges nicht erhalten können?

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium.

Das Zugbegleitungspersonal der Station Mährisch-Schönberg stellt an das hohe k. k. Eisenbahnministerium das höfliche Ersuchen, das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle sobald wie möglich, behufs Kontrolle der für das Zugbegleitungspersonal herausgegebenen Fahrturnusse, welche ohne Einverständnis desselben bei der löblichen k. k. Staatsbahndirektion Olmütz erstellt und herausgegeben wurden, Organe hinaussenden, welche nicht nur Einsicht in die Fahrturnusse nehmen, sondern auch mit dem Zugbegleitungspersonal Rücksprache pflegen mögen.

Diese Fahrturnusse sind mit den vom hohen Eisenbahnministerium für Dienst- und Ruhezeiten herausgegebenen Vorschriften in gar keiner Weise in Einklang zu bringen.

Das Zugbegleitungspersonal in Mährisch-Schönberg.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Wien XIX. Am Donnerstag den 1. Juni l. J., abends ½8 Uhr, findet im Brauhaus-Restaurationssaale „zur goldenen Rose" in Nußdorf, Wien XIX, Nußdorferplatz, eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt.

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

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

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

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

Nach Komotau und Sporitz! Am Pfingstsonntag den 4. Juni nachmittags findet um 2 Uhr in Herrn Franz Stujes Gasthaus in Sporitz eine Eisenbahner-Wählerversammlung statt. Am Pfingstmontag den 5. Juni nachmittags eine gleiche Versammlung in Komotau im Lagerkeller. Referent in beiden Versammlungen: Redakteur Genosse Franz Lill aus Wien. Genossen, Eisenbahner! Erscheint massenhaft!

Schwarzach-St. Veit. Den 4. Juni, um 7 Uhr abends, findet in Frau Hutters Gasthaus eine freie Eisenbahnerversammlung statt. Referent aus Wien.

Ried im Innkreis. Pfingstmontag den 5. Juni findet in Ried in Jungreithmayers Gasthaus eine öffentliche Eisenbahner-Wählerversammlung statt. Tagesordnung: Die bevorstehenden Reichsratswahlen und die Eisenbahner. Referent: Genosse Vogl aus Wels.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Meran. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die nächste Monatsversammlung Mittwoch den 7. Juni stattfindet. Die Mitglieder werden ersucht, die Monatsversammlungen fleißiger zu besuchen und auf die Ausschußsitzungen nicht zu vergessen.

Außenstehende Bücher aus unserer Bibliothek sind zur Monatsversammlung mitzubringen.

Ortsgruppe Gänserndorf. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die nächste Ausschußsitzung sowie Einzahlung Samstag den 3. Juni um 2 Uhr nachmittags stattfindet, da um 7 Uhr abends in Schwabs Gasthaus eine Wählerversammlung stattfindet, wozu die Mitglieder eingeladen werden.

Ortsgruppe Budweis. Die Monatsversammlung wird am 3. Juni um 8 Uhr abends beim „roten Herz" abgehalten.

Laut Beschluß der Ausschußsitzung bleibt die Bibliothek in den Monaten Juni, Juli, August an Sonn- und Feiertagen geschlossen. Bücher können bei jeder Versammlung und Ausschußsitzung ausgeliehen und zurückgegeben werden.

Zahlstelle Floridsdorf. Die Einzahlungen finden jeden ersten und dritten Donnerstag um 7 Uhr abends im Arbeiterheim statt.

In Geldangelegenheiten wollen sich die Mitglieder an Genossen Amadeo, Wien, XXI., Rechte Nordbahngasse 515, wenden.

Ortsgruppe Jedlesee. Der Vereinsabend im Monat Juni findet wegen der Pfingstfeiertage am 10. Juni statt.

Ortsgruppe Budweis. Den Mitgliedern des Sterbefonds wird bekanntgegeben, daß Genosse Vinzenz Kotek gestorben ist. Es sind daher 20 H. für den Sterbefonds zu erlegen.

Ortsgruppe Steyr. Am 11. Juni um 2 Uhr nachmittags findet in Herrn Roubins Gasthaus in Großraming eine freie Eisenbahnerversammlung statt. Vollzähliges Erscheinen notwendig. Gäste willkommen.

Ortsgruppe Pilsen. Im Monat Juni werden die Vereinsversammlungen wie folgt abgehalten: Die Mitglieder- und Einzahlungsversammlungen finden Dienstag den 6. Juni um 8 Uhr im Vereinslokal, Gasthaus „Juna" statt.

Die Ausschußsitzungen, bei welchen sich auch die Mitglieder beteiligen können, finden Montag den 12. und 26. Juni um 8 Uhr abends statt, wobei auch Einzahlungen der Mitgliedsbeiträge entgegengenommen werden.

Ortsgruppe Mährisch-Ostrau-Oderfurt. Die Vereinsbibliothek ist ab 6. Juni l. J. wieder geöffnet. Bücher werden an den üblichen Vereinsabenden in der Zeit von 7 bis 9 Uhr abends den Mitgliedern nur gegen Vorweisung des Mitgliedsbuches (Interimskarte) und der vom Bibliothekar auszustellenden „Leihkarte" ausgegeben.

Ohne diesen genannten Legitimationen findet eine Bücherausgabe unter keinen Umständen statt.

Wir ersuchen unsere werten Mitglieder, folgendes zur Darnachrichtung zu beachten.

Im Bibliotheks(Vereins)zimmer liegt die neue Bibliotheksordnung auf. Diese hat jedes die Bibliothek benützende Mitglied durchzulesen.

Durch Hinterlegung eines beim Bibliothekar erhältlichen „Erlagscheines", welcher von dem betreffenden Mitglied eigenhändig zu fertigen ist, verpflichtet sich dieses, der Bibliotheksordnung zu entsprechen.

Ein Weiterleihen von Bibliotheksbüchern an Nichtmitglieder ist verboten.

Jedes entliehene Buch muß nach Ablauf der Entlehnungsfrist — 14 Tage — beziehungsweise der bewilligten Verlängerung in die Bibliothek zurückgebracht und übergeben werden. Es dürfen Bücher, ohne daß diese in die Bibliothek rückgegeben wurden, auch an andere Mitglieder nicht weitergeliehen werden.

Mit Rücksicht auf die Kostbarkeit und den Wert des Bücher ist es Pflicht eines jeden die Bibliothek benützenden Mitgliedes, entliehene Werke zu schonen und vor Beschädigungen zu bewahren.

Die Bücher müssen in reines Packpapier eingehüllt, abgeholt und rückgestellt werden.

Für jede Beschädigung und Verlust der Bibliotheksbücher haftet das betreffende Mitglied.

Ortsgruppe Purkersdorf. Den Mitgliedern der Ortsgruppe Purkersdorf diene zur Kenntnis, daß am 1. Juni 1911 der Vereinsabend abgehaten wird. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Inhalt der Nummer 15 vom 20. Mai 1911.

„Die Feinde der Eisenbahner."

Artikel: Der Achte deutsche Eisenbahnertag. Ein neuer Beutezug der Brotwucherer. Gewerkschaftsbewegung und Klassenkampf. II. Die Ausstellung von Amateurarbeiten der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen. Zur Turnusfrage.

Feuilleton: Die Notleine.

Inland: Die „Deutsche Arbeiterpartei" für den Rothschildkandidaten. Eine Lüge über Dr. Renner. Wahlaufruf des Arbeitgeberwahlkomitees. 43.705 Reklamationen gegen die Wählerliste. Die deutschnationale „Arbeiter"bewegung und ihre Gegner. Ein Hirtenbrief an Wiens Arbeiterschaft. Der Wahlaufruf der deutschvölkischen Arbeiter.

Ausland: Organisationserfolge der englischen Eisenbahner. Eisenbahnkatastrophe in Nordamerika.

Aus dem Gerichtssaal: Ein Neujahrsunfall in Nimburg. Der Eisenbahnunfall der Haremsdamen. Tödlicher Unfall bei Bozen. Beleidigung eines Untersuchungsrichters.

Streiflichter: Ein Separatzug für Hofpferde. Eine „Inspektionsreise". Die Lohnregulierung für die Arbeiter bei der Staatseisenbahngesellschaft und Oesterreichischen Nordwestbahn. Von der Kaschau-Oderberger Bahn. Zwei christlichsoziale Redekünstler. Von der Lokalbahn Wien-Baden. Eine Deputation der Südbahnportiere. Eine leichtfertige Verdächtigung der Zugsbegleiter. Wächterelend auf der Pyhrnbahn. Wenn ein Oberinspektor der k. k. Staatsbahnen reist.

Aus den Amtsblättern: Ein Erlaß der Südbahn betreffs des Materialverkaufes.

Korrespondenzen: Marburg. Iglau. Gablonz. Oswiecim. Tirschnitz. Süßenbrunn. Amstetten. Weipert. Amstetten. Innsbruck. Amstetten. Pettau. Wien II. Floridsdorf. Reichenberg. Klostergrab. Triest. Amstetten. Mürzzuschlag. Judendorf.

Versammlungsberichte: Wien-Heiligenstadt. Pettau. Wolfsberg. Ried im Innkreis. Amstetten.

Aus den Organisationen: Iglau. St. Veit an der Glan. Bischofshofen. Neulengbach. Schärding. Wörgl I. Breitenstein.

Fachtechnisches: Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes. Die Eisenbahner Australiens.

Literatur: Geschichte der Revolution. Dr. Kr. Floericke, Vögel fremder Länder.

Eingesendet: Hartberg.

Mitteilungen der Zentrale. Zentralausschußsitzung.

Mitteilungen des Rechtsbureaus: Warnung.

Sprechsaal: Achtung! Eisenbahner von Teplitz und Umgebung!

Offene Anfragen: An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien! An die k. k. Staatsbahndirektion Wien. An die k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft. An die Zentralwagendirigierung der k. k. Staatsbahnen.

Freie Eisenbahnerversammlungen: Wien XIX. Troppau.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich: Proßnitz. Bisenz. Pisek. Göding. Aussee. Chodau-Parschnitz. Rudig. Bozen I. Purkersdorf. Saaz. Fünfhaus. Stauding. Wickowitz. Turnau. Prerau I. Böhmisch-Leipa.

Hausbaufonds.

Reichenberg: J. Z. Kr. 1·—.

Briefkasten der Redaktion.

Bozen II. Wenn wir über den A. B. C.-Verein schreiben sollen, dann müssen Sie uns Tatsachen berichten. — **A. B. in Hallein.** In diesem Falle hat er keinen Anspruch. — **J. P. in L. 4.** Leider ist es so, wie Ihnen die Genossenschaft schreibt. Sie hätten eben die Statuten prüfen sollen, ehe Sie Ihre Unterschrift hergaben. Jetzt können Sie nur die eingegangenen Verpflichtungen erfüllen und dann ordnungsgemäß kündigen.

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

Inserate

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

Werte Genossen u. Parteimitglieder!

Wir machen euch aufmerksam, dass Gastwirt Genosse **Franz Döltl** infolge Differenzen mit der Hausbesorgerin von seinem früheren Lokal, XII. Murlingengasse 41, ausgemietet wurde und sich jetzt um zwei Häuser weiter entfernt, und zwar

Murlingengasse 45

befindet. Trotzdem wird wieder in dem alten Lokal von jemand anderem das Gastgewerbe ausgeübt und werden die Parteigenossen ersucht, das alte Lokal zu meiden und nur im Gasthause des Genossen **Franz Döltl, XII. Murlingengasse 45,** zusammenzukommen.

Zur Erfrischung

im Dienst, besonders in der Nacht, empfiehlt sich eine kräftige Rindsuppe aus

MAGGI's Würfeln

(fertige Rindsuppe)

à 5 h.

Nur mit kochendem Wasser zu übergiessen.

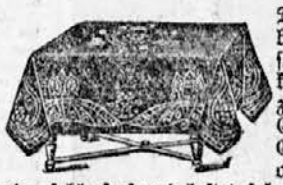
Man achte auf den Namen MAGGI und die Schutzmarke Kreuzstern.

AUF RATEN!

Jeder der K 14·— einsendet, erhält sofort eine prachtvolle echte Silber-Remontoir-Uhr, feinste Gravierung, moderne, flache Fasson. Und eine 14karatige Goldkette, k. k. punziert, modernste Fasson, 60 Gramm schwer, für K 1·50— auf Raten nach meinen günstigen Bedingungen nur K 4·— monatlich. Uhr sowie Kette auch für Damen. Lieferung überall hin, auch gegen **Nachnahme des ersten Betrages von K 14·—.**

Goldwarenversandhaus Lechner, Lundenburg 304, Mähren

Herrliche Bettgarnitur!



Durch einen enorm günstigen Kauf bin ich imstande, eine Garnitur, die sonst **K 14·—** bis **18·—** überall kostet, für **K 9·50** per Nachnahme zu versenden. Diese komplett große Garnitur ist mit herrlicher Sezessions-Guirlande versehen, in bordeaux oder olivgrün lagernd, garantiert rein, fehlerfrei und kostet, solange der Vorrat reicht, nur **K 9·50.** Jeder Käufer, der von der Billigkeit und schönen Ausführung nicht überrascht ist, gebe die Ware retour, und ich gebe jedem das Geld anstandslos zurück. Deshalb für den Käufer kein Risiko.

Teppich-Reste, 5 Meter lang, doppelseitig gewebt, gute Strapaz-Qualität, per Rest nur **K 3·—, Leintücher,** nur prima Ware, haltbare Qualität, 220 Ztm. lang, Stück **K 2·40.** Versand durch Erstes N.-Oe. Versandwarenhaus

Konrad Wild, Wolkersdorf d.

Illustrierte Kataloge gratis.

Gasthof und Café-Restaurant „Elisabeth"

Innsbruck Maximilianstraße Innsbruck

(nächst dem Südbahnhof, Haltestelle der elektrischen Bahn).

Empfehle den Herren Eisenbahnern auf der Urlaubsreise meinen ganz neu eingerichteten Gasthof.

Bürgerliche Preise. Betten von K 1·50 an.

Gute Tiroler Weine, Pilsner und Innsbrucker Bier.

Alois Leitner, Restaurateur.

Treffpunkt der Eisenbahner.

Die **„Patent-Korkkappe"** ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

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

Wilhelm Beck & Söhne

Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.

Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit!

Diese hochfeine, **echt silb. Remontoir-Herrenuhr,** mit doppeltem Goldrand, kostet nur **K 21·—.** Dieselbe Uhr mit echt silbernem Staubdeckel kostet nur **K 31·—.** Diese hochfeine **Remontoir-Damenuhr** kostet in echt Silber mit doppeltem Goldrand nur **K 31·—,** in echt Gold nur **K 42·—.** Die Uhren sind von erstklassigen Großstadtuhrmachern genau abgezogen und gehen auf die Minute! 3 Jahre Garantie! Nur diese vier erstklassigen Uhren werden geführt, daher die große Leistungsfähigkeit! Franko Zusendung, hochfeines Etui zu jeder Uhr gratis! Keine Nachnahme, 3 Monate Kredit, auch bei sofortiger Barzahlung keinen Heller billiger! Die Herren Beamten können sich durch Uebernahme der gelegentlichen Vertretung großen Nebenverdienst verschaffen! Bestellen Sie gleich bei der **Großfirma Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albertgasse 3.**

Extra fein gearbeitete große Präzisionsuhren für den Dienst genau auf die Sekunde gehend, per Stück 20 Kronen.

Direkt ab Fabrik ohne Anzahlung

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

laut Katalog-Bedingungen erhalten Sie die modernsten, besten Sprechmaschinen mit und ohne Trichter, auch Platten ohne Apparat zu selben Zahlungsbedingungen. Platten-Auswahlsendungen, Katalog Nr. 100 gratis.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs

Leop. Kimping

Wien, VII. Kaiserstrasse 65.

Kein Gassenladen! Vorführungssäle der Fabrik!

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigem billigen en gros-Preis **ohne Nachnahme zur Probe** zu senden! Kein Kaufzwang! **Ziel 3 Monat!** Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Grösste Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albertgasse Nr. 3

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Kleiderhaus Albert Kern, Graz

Annenstraße 28.

Moderner Ueberzieher	Kr. 18·—,	30·—, 40·—
Eleganter Anzug	„ 20·—,	28·—, 40·—
Wetterkragen	„ 10·—,	15·—, 18·—

und aufwärts.

Eigene Abteilung für Maßbestellungen. — Knabenkleider staunend billig.

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

Illustrierte Kataloge und Muster gratis.

Seltene Gelegenheit! Nur 1 K Gemsbart

ähnlicher, garantiert steirischer Edelhirschbart, neu, weiches Haar, samt schöner Metallhülse, nur Kr. 1·—, 1·50, 2·— und Kr. 2·80. Solange der Vorrat reicht.

Echter Gemsbart ähnlicher Hirschbart, neu, mit echter Silberhülse, k. k. punziert, 16 Ztm., nur 5 Kr. Haar u. Reif garantiert naturecht.

Rehkümmerer 2 Stück Kr. 2·50. Größe genau wie Abbildung, sehr schön geperlt, samt Fassung und Ringen 15 mm Kr. 2·50, 17 mm Kr. 3·—, 20 mm Kr. 3·50 per Paar. **Nur Nachnahme.**

Sedlatzek, Juwelier

größte Gemsbartbinderei in **Kroisbach** bei Graz Nr. 16.

Gegen bequeme Teilzahlungen

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

Bial & Freund

Wien 26 Mariahilferstr. 103

Billige Bettfedern u. Daunen!

1 Kilo graue geschlissene Kr. 2.—, halbweiße Kr. 2.80, weiße Kr. 4.—, prima daunenweiche Kr. 6.—, hochprima Schleiß, beste Sorte Kr. 8.—. Daunen, grau Kr. 6.—, weiß Kr. 10.—. Brustflaum Kr. 12.—, von 5 Kilo an franko.

= Fertige Betten =

aus dichtfädigem, roten, blauen, gelben oder weißen Inlet (Nanking), eine Tuchent, Größe 180×116 cm, und 2 Kopfpolster, diese 80×58 cm, genügend gefüllt, mit neuen grauen gereinigten füllkräftigen und dauerhaften Federn Kr. 16.—, Halbdaunen Kr. 20.—, Daunen Kr. 24.—, Tuchent allein Kr. 12.—, 14.—, 16.—, Kopfpolster Kr. 3.—, 3.50, 4.—, Tuchent, 180×140 cm groß, Kr. 15·—, 18.—, 20.—, Kopfpolster 90×70 oder 80×80 cm Kr. 4.50, 5.—, 5.50. Unterbetten aus Grabel, 180×116 cm Kr. 13.—, 15.— versendet gegen Nachnahme. Verpackung gratis von 10 Kr. an franko

Max Berger in Deschenitz Nr. 1092 (Böhmerwald).

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

Gutbezahlte Stellung

fanden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerke „System Karnack-Hachfeld" zu ihrer Weiterbildung bedienten. Gründliche Ausbildung zum **Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former und Gießermeister, Gießereitechniker, Bauschlosser und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektroinstallateur, Elektroingenieur.** Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnack-Hachfeld" werden auf Verlangen jedermann **kostenlos** zugesandt von

Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinen schätzt!

Zu Reklamepreisen:

1 Stück Irländer Webe 80 Zentimeter breit, 23 Meter lang . K 11·50
6 „ Leintücher ohne Naht aus sehr schöner, bester Flachsleinwand, 150×225 Zentimeter gross . . . . K 16·20

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

1 Dutzend Leinenzwilchhandtücher 50×110 Zentimeter gross . K 6·—
1 „ Doppeldamast Praechthandtücher, reinl. 50×120 gross K 12·—

Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII (Böhmen).

Muster jeder Art nur gediegenster Webwaren für Haushalt und Ausstattung **gratis.**

44jähriges bestes Renommee verbürgt Solidität

Guten Appetit, Gesunden Magen haben wir und kein Magendrücken, keine Schmerzen, seit wir Feller's abführende Rhabarber Pillen m. d. M. „Elsapillen" benützen. Wir sagen Ihnen aus Erfahrung, versuchen Sie diese auch, sie regeln den Stuhl und fördern die Verdauung. 6 Schachteln franko 4 Kronen. Erzeuger nur Apotheker E. V. Feller in Stubica, Elsaplatz Nr. 191 (Kroatien).

MÖBEL

Aufruf an die Herren Eisenbahner!

Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o

Fünfhauser Möbelniederlage

M. Eisenhammer
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

Registrierte Schutzmarke: Eisenbahn-Kondukteur.

(neben der Löwendrogerie Schawerda)

polsterte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Patentbetteinsätze von Kr. 9·— und Matratzen, dreiteilig von Kr. 12·— aufwärts. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleiner Preiskurant für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Irreführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma **Fünfhauser Möbelniederlage,** da eine Konkurrenz meine **Hausnummer als Preis** mißbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsportal.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine **Schutzmarke „Eisenbahnkondukteur"** in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.

Werter Herr!

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

Hochachtungsvoll

Louis Stadler
Kirchmeier in Saalfelden.

Manufaktur-Warenhaus Hedzet & Koritnik Export-Abteilung

Görz, Corso Giuf. Verdi und Via Scuole 5.

Frühjahrs-Saison 1911

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

Parteigenossen!

Bestellet Euch jeder ein Packet **fehlerfreier Reste,** enthaltend: **Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanevas, starke Hemdenleinwand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc.,** alles nur in prima Qualität

40 Meter um 16 K

per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4—10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.

LEOPOLD WLČEK
Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

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

Gr. 24 = 5 L. 22 = 4 L. 20 = 3 L. 18 = 2 L.

Ich liefere diese vier extra starken, echten, hoch modernen, reinen **Aluminium-Kochtöpfe** m. Deckeln für nur Kr. 27,— und gebe diese wunderbare Aluminium-Kuchenform und einen Patent-Topfreiniger umsonst dazu. Keine Nachnahme, sondern 3 Monate Credit! Niemand versäume diese Gelegenheit! **Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albertgasse 3**

Ohne Anzahlung gegen Monatsraten

Illustr. Preiskataloge gratis und franko.

nur erstklassige

Uhren Grammophone Theater- u. Reisegläser
Gold-, Silber- und Alpakasilberwaren

nur erstklassige

:: Auf Verlangen :: Auswahlsendungen.

Adolf Jirka, Uhrmacher und Juwelier, Krumau a. d. Moldau.

Heile die Trunksucht

ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört, oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.

Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke verabscheuen wird.

Coom ist vollkommen **unschädlich** und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.

Coom ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervorgebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin errettet.

Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betreffende gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabscheuen kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.

Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt; wenn er dem Trunke auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose Coom einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betreffende konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Branntwein oder Likör verwendet worden wäre.

Herr R. F. schreibt: Coom-Institut, Kopenhagen, Dänemark:

Ich bitte so gütig zu sein, eine Schachtel Coom zu senden mit Postnachnahme à K 10·—. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trunke ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten Coom habe ich schon drei Personen abgewöhnt und sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielmals dankend, verbleibe, ich Sie ehrend. R. F., Diosgyör gyartelep 1910, XI/28, Ungarn.

Das Coom-Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch:

COOM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.

Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren.

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

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS"
Wien, V. Wienstrasse 89A

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

Pariser Gummi-Spezialitäten

Neuheit für Herren: Stück K 2·—. Dauernd verwendbar! 2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4·—, 5·—, 8·—, 10·—.

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

Männerkrank-

heiten und Nervenschwäche von Spezialarzt **Dr. Rumler.** Aeußerst lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserschöpfung, Geschlechtsnervenzerrüttung, Folgen nervenruinierender Leidenschaften und Exzesse und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Krone 1·60 Briefmarken franko von **Dr. med. Rumler, Genf 881** (Schweiz).

Von Versatzämtern! Die schönsten Herren- und Knabenanzüge, Ueberzieher 7 Kr., Ulster, Wetterkragen 8 Kr., Winterröcke, Lodenröcke, Hosen von 4 Kr. aufwärts, feine Pelze, Frack, Smocking, Salonanzüge 2c., feinste Herrenhemden Kr. 1·70, Unterhosen Kr. 1·30, Damenhemden Kr. 1·40, Hosen Kr. 1·60, Korsetten, Unterröcke Kr. 1·90, 1 komplette Bettwäsche Kr. 4·80, mit Säumchen Kr. 6·50, Stickereivolants Kr. 8·50, Leintücher Kr. 1·50, in Leinen Kr. 2·20, schwere Bettzeuge Kr. 7·50, Weben Kr. 8·50, Gradl Kr. 9·20, Angine, Chiffons, Reinleinen, feine Bett- und Tischdecken Kr. 8·50, Teppiche, Spitzen, Vorhänge sowie feinste Brautausstattungen. Alles in größter Auswahl staunend billig. Nur bei **Goldstein,** Wien, Kaiserstraße 40. Provinzaufträge sehr reell.

! Unsere Verkaufsstellen sind durch diese Schilder kenntlich !

Hammerbrotwerke u. Dampfmühle
SKARET, HANUSCH & CO.
Bureau: Wien, II. Zirkusgasse 21 — Telephon 23240

1000 Kronen Belohnung

für Kahlköpfige und Bartlose.

Obs. Diskrete Verpakung.

Ein eleganter Bart- und Haarwuchs kann durch Gebrauch von Cara Haarbalsam im Laufe von acht Tagen hervorgerufen werden, dieser Balsam bringt Haar und Bart aller kahlköpfigen und dünn behaarten Personen zum Wachstum.

Cara ist das beste Erzeugnis der modernen Wissenschaft auf diesem Gebiete und als der einzige Balsam anerkannt, der wirklich Haar und Bart — eben auch bei Greisen — erzeugen kann.

Cara Haarbalsam wird daher, auch von allen jungen und alten Herren und Damen in der ganzen Welt gebraucht.

Cara bringt die abgestorbenen Haarpapillen wieder zum Wachstum, und zwar nach Gebrauch weniger Tage und man wird daher im Laufe ganz kurzer Zeit einen sehr kräftigen Haarwuchs haben können. Unschädlichkeit wird garantiert!

Wenn dies nicht wahr ist, zahlen wir

1000 Kronen netto

an alle kahlköpfigen, bartlosen und dünn behaarten Personen, die Cara Balsam vier Wochen ohne Erfolg gebraucht haben.

Wir sind die einzige Firma, die der Kundschaft eine derartige Garantie leisten kann.

Herr **Josef Silhavy** schreibt: Sehr geehrte Firma!

Indem mein Freund durch Ihren Balsam binnen 8 Wochen einen schönen Bartwuchs erhalten hat, so bitte ich Sie, mir ein Paket Cara à 6 Kronen per Nachnahme zu senden.

Hochachtungsvoll **Josef Silhavy, Erzsébetfalva, Ungarn.**

Cara Haus, Kopenhagen.

Für das mir gesandte Paket Cara danke ich herzlichst. Ich gebrauche nun Ihr Haarmittel seit 12 Tagen, und zwar mit einem guten Erfolg; mein Haar fällt nicht mehr aus, sondern scheint eher schwerer und dicker zu werden, es ist auch nicht so wenig gewachsen, seitdem dass ich Ihren Haarbalsam zu gebrauchen anfing. Auch mein Bartwuchs wird ohne Zweifel viel kräftiger als vormals werden. Ich habe eine Menge Haarmittel gebraucht, jedoch ohne Erfolg und danke Ihnen daher von ganzem Herzen für Ihr glänzendes Haarmittel; ich werde es für die Folge stets an alle empfehlen, die Gebrauch dafür haben können. Mit bestem Dank verbleibe ich Ihr

O. V. M., Kopenhagen.

Cara gibt dem Haar und Bart ein glänzendes und wellendes Aussehen sowie einen schönen weichen Fall und wird gegen Vorausbezahlung oder Nachnahme über die ganze Welt versandt, wenn man an das grösste Spezialgeschäft schreibt.

Ein Paket Cara kostet 6 Kronen, zwei Pakete 10 Kronen.

Cara Haus, Kopenhagen V. 305. Dänemark.

(Briefe sind mit 25 Hellern, Postkarten mit 10 Hellern zu frankieren).

Herausgeber Josef Tomschik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts" Swoboda & Co
Wien, V., Wienstraße 89a.