



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Sheffonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Perfonales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 11 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88

Ganzjährlich 5.76

Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—, für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 4

Wien, den 1. Februar 1913.

21. Jahrg.

Die Nachwirkungen des Eisenbahnerberrates.

Revoltierende „Reichsbündler“. — Ein Mißtrauensvotum deutschnationaler Eisenbahner für den Nationalverband.

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

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

Auf der einige Tage früher in Wien stattgefundenen reichsbündlerischen Obmännerkonferenz gelang es noch über die allgemeine Erregung in einer bedeutend milder gefärbten Resolution hinwegzublancieren und die Gemüter mit dem bekannten verleumderischen Gefasel über die „sozialdemokratische Demagogie“ einzuweilen zu beruhigen. Daß die abgebrauchten Mänschen, mit denen der Eisenbahnerverrat seit gut einem halben Jahre vor den deutschnationalen Eisenbahnern zu rechtfertigen versucht wird, aber allmählich ihre beruhigende Wirkung verlieren, und selbst den auf den nationalen Schmeiback gezielten Eisenbahnern zu dumm werden, beweist übrigens am allerdeutlichsten eine Vertrauensmännerversammlung der deutschnationalen Eisenbahner, die am 21. Jänner in Wien beim „Grünen Tor“ tagte, und bei der es, trotzdem als Beschönigungsrate eine ganze Reihe nationalverbändlerische Abgeordnete erschienen waren, recht stürmisch herging. In der Nationalverbandspresse er-

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

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

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

Der Führer der deutschen Eisenbahner, Herr Ertl, besprach eingehend die Aktion der Hauptleitung und Ortsgruppenleiter der deutschnationalen Eisenbahner, erörterte die Parteiververtretung im Parlament, kritisierte eingehend die Haltung der Sozialdemokraten in der Frage des 17 Millionen-Antrages und verwies auf die staatsstreue Haltung des Deutschen und auch der deutschen Eisenbahner während der schwierigen auswärtigen Lage, die im Ernstfall von größter Bedeutung sei. Daher müßte man die Erfüllung der Eisenbahnerwünsche als Kriegsfürsorge betrachten. Redner bedauert, daß die Parteiververtretung trotz dieser Haltung bei der Regierung nicht das entsprechende Verständnis habe finden können, und wirft die Frage auf, ob es nicht besser gewesen wäre, den Antrag Tomschik nicht niederzustimmen, um die rote Agitation ad absurdum zu führen. (Lebhafter Beifall.) Redner erklärt, daß die Eisenbahner von der bisherigen Lösung der Frage absolut nicht befriedigt sein können; dieser Standpunkt sei auch in der heutigen Besprechung mit dem Nationalverband zum Ausdruck gekommen. (Beifall.) Abgeordneter Heine erklärt zunächst, daß es für ihn schwer sei, eine Sache zu verteidigen, die man besser nicht verteidigen sollte, und erörtert den ganzen parlamentarischen Gergang bei dem Antrag Tomschik. Das Aufgreifen dieses Resolutionsantrages beim Budgetprovisorium sei eine Heuchelei von Seiten der Sozialdemokraten gewesen, weil Tomschik sich in einer Unterredung mit dem Ministerialrat Böß mit 4 1/2 Millionen begnügt hatte. Die Sozialdemokraten hätten, wenn es ihnen mit dem Antrag Tomschik Ernst gewesen wäre, leicht die fehlenden zehn Millionen aufbringen können, wenn sie nicht Leute abkommandiert hätten.

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

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

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

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

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

Damit man über die urblöde Verleumdung des Herrn Heine, die Sozialdemokraten hätten bei der Abstimmung ihre Leute abkommandiert, nicht zu viele Worte machen brauche, lassen wir das Ergebnis der namentlichen Abstimmung über den Antrag Tomschik, wie es auf Grund des amtlichen stenographischen Protokolls vorliegt, folgen. Die weitere verleumderische Behauptung des Heine, Abgeordneter Tomschik hätte sich dem Ministerialrat Böß gegenüber, mit 4 1/2 Millionen für die Eisenbahner begnügt, richtet sich wohl am besten durch den Hinweis darauf, daß wir vor einigen Wochen, als der Herr Baurat diese Lüge zum erstenmal aussprach, den Herrn für solange als einen Lügner und Verleumder erklärten, bis er uns im Gerichtssaal seine Behauptung beweisen konnte. Herr Heine hat diesen Vorwurf ruhig auf sich sitzen lassen, und uns bis heute nicht geklagt, obwohl unsere damalige Erklärung in einer ganzen Reihe von Blättern Aufnahme gefunden hatte. Wir sind also mit diesem famosen Ehrenmann fertig!

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

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

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

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

Ein nationales Lügenmärchen.

Gegenüber der von der nationalen Presse so eifrig kolportierten Behauptung, die Sozialdemokraten hätten bei der Abstimmung über den Antrag Tomášek ihre Leute abkommandiert, stellen wir auf Grund des amtlichen stenographischen Protokolls fest: Für den Antrag Tomášek stimmten über Namensaufruf seitens der Schriftführer Tomášek, Schuhmeier, Burival und Wollel mit „Ja“ die Abgeordneten: Abram, Aul, Baechle, Battisti, Beckhne, Benlobid, Bihober, Brandl, Alois, Breiter, Brendle, Breischneider, Burival, Cechelsky, Charvát, Choc, Cingr, Dazgynski, David, De Caroli, Delugan, Diamand, Dötsch, Domes, Ellenbogen, Erner, Filipinsky, Folis, Formánek, Forstner, Fressl, Genfili, Glödel, Goshindar, Grafenauer, Grandi, Grigorovici, Gröger, Habermann, Hanusch, Heilinger, Hillebrand, Gladnik, Hnatel, Hock, Holubowicz, Jro, Jallie, Jaroš, Jerzabel, Joll, Kalina, Kemetter, Klemenšewicz, Klicka, Knirsch, Kolesja, Konečný, Korosec, Krel, Koginja, Leuthner, Lewickij Eugen, Lewickij Konstantin, Liebermann, Lisy, Löw, Labodhnsky, Malik, Marek Jaroslav, Marek Sigismund, Modráček, Moraczewski, Müller Rudolf, Němec Anton, Neumann Wilhelm, Neunteufel, Osner, Oliva, Onszewicz, Palme, Panb, Pernersdorfer, Petruszewicz, Petrichky, Pit, Pizek, Pogacnik, Polke, Pollau, Josef Pongrach, Povše, Prodan, Proles, Prunar, Reger, Reismüller, Reizes, Renner, Refel, Neumann, Schacherl, Schäfer, Schiegl, Schuhmeier, Ferdinand Seidl, Seih, Seliger, Sever, Singalewicz, Skarec, Slawicki, Spilka, Spenul, Spindic, Starck, Staruch, Stejskal, Stránský, Strinn Svěcen, Svoboda, Tomášek, Tomášik, Tonelli, Tresic, Tuzar, Vanek, Verstovsek, Vojna, Volkert, Votruba, Vukotic, Weigunh, Widholz, Winarsky, Leo Winter, Max Winter, Witt, Witz, Wüst, Wutsche, Zahajkiewicz, Zitnik; mittels Stimmzetteln waren die Sozialdemokraten entschuldigt: Dr. Adler, Muchitsch, Pittoni und Rieger.

Macht und Recht.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Feuilleton.

Der Geist vom Tunnel.

Ein Bahnhof war von jeher für mich ein Ort voll großen Interesses, und das Gassen und Treiben der Menschen dort hat mir manche Anregung gegeben. Früher waren es mehr die Maschinen, die mich interessierten; besonders in Amerika habe ich oft mit großem Interesse die verschiedenen Typen der Lokomotiven betrachtet. Dort kann man dies tun, ohne durch ein grobes Verbot verschreckt zu werden wie bei uns. Im Gegenteil, die Leute sind dort froh, wenn man sich für ihren Beruf und dessen Erfordernisse interessiert. Eines Tages sah ich, als ich auf dem Bahnhof in Pittsburg wartete, auf einem Seitengeleise eine ungewöhnlich große, neue Passagierzuglokomotive stehen und ging hinüber, um sie mir näher zu betrachten. Es war ein wahrer Riese mit zehn Rädern, eine der letzten Maschinen aus den Lokomotivwerken von Baldwin, wie mir der Lokomotivführer sagte, als ich an dessen Kabine trat. Gleichzeitig forderte er mich auf, doch herauszukommen und mir seine Kabine von innen anzusehen. Das tat ich sehr gerne und kletterte hinauf in das „Gehirn“ des Achtzigtonnengeheuers. Ich hatte schon manchmal solche Kabinen besichtigt, so daß mir das zahlreiche Gebläse und Uhrenwerk, das hier gewissermaßen das Nervensystem der Maschine bildet, nichts Neues war, hier aber sah ich etwas, das mir ganz neu war, denn ich hatte es noch in keiner anderen Lokomotive gesehen: vor der Dampfbohle war ein schmaler Glastafel mit vergoldeter Einfassung angebracht, in dem, auf dem Federkiel ruhend, eine schneeweiße Feder stand, die etwa 16 Zentimeter lang und 3 Zentimeter breit war.

„Sie haben da einen recht merkwürdigen Schmuck“, sagte ich zu dem Lokomotivführer. „Es ist mehr als dies“, antwortete er, „es ist unser Schutzgeist. Wenn die Zeit haben“, fuhr er fort, auf die Uhr blidend, „es ist noch 23 Minuten bis zu dem New-York-Philadelphia-Express, und sich hier neben mich setzen wollen, kann ich Ihnen die Geschichte gerade noch erzählen.“

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

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

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

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

sogar sehr überrascht gewesen, wenn sie einmal nicht erschienen wäre. Sie kam aber immer pünktlich, und ich zerbrach mir den Kopf, wie die Sache wohl zusammenhängen könne. Denn an Geister glaubte ich nicht. Eines Abends, kurz vor der Abfahrt — wie sie es immer machen — kam der Direktor der Betriebsabteilung, kletterte hierher in meinen Führersitz und sagte, er wolle mit bis Altoona fahren. Ich war froh darüber, denn nun konnte ich doch ein „Exempel auf das Beispiel“ machen. Mit meinem Geiger hatte ich die Sache natürlich nicht besprochen, er hätte mich, wenn er die „weiße Frau“ nicht selbst gesehen hätte, für verrückt gehalten. Und man muß doch den Respekt wahren. Deshalb war ich seelenfroh, daß der Direktor mitfuhr, der Augen hatte wie ein Luchs und alles sah. In dieser Beziehung wenigstens galt er als „ein Scharfer“, sonst aber als „guter Kerl“. Um ganz sicher zu gehen, daß er zur rechten Zeit auch ganz genau aufpasse, hatte ich mir einen Trid ausgedacht: Wie wir an den Tunnel Nr. 4 kamen, rief ich ihm zu: „Ich wette, daß ich die Zeit der Durchfahrt besser abschätzen kann als Sie.“ — „Nicht zu machen“, antwortete er, „vier Minuten. Ich wette meine Zigarren.“ — „Drei und eine halbe Minute“, wettete ich. — „Gut“, rief der Direktor, die Uhr herausziehend, „jetzt fahren wir ein.“ Donnernd sausten wir durch, jetzt kam das Ausgangstor, da rief der Direktor: Da! Da! — und die „weiße Frau“ war wieder vorbeigefahren! „Was, beim Jupiter, war das?“ fragte der Direktor. „Vielleicht ein Stück Zeitungspapier“, erwiderte ich, „das der Zug aufgehakt hat.“

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

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

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

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

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

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

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

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

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

S. P.

Zur Affordfrage in den k. k. Staatsbahnwerkstätten.

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

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

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

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

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

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

...f.

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

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

„Ja“, antwortete er, „ich habe die weiße Frau gesehen oder habe mir es wenigstens eingebildet, sie zu sehen, die wir überfahren haben. Na, da hatten wir's ja! Also drei Männer hatten sie gesehen, drei Männer, die gewohnt waren, scharfen Ausguck zu halten. Jetzt war kein Zweifel mehr möglich. Aber was war es? Gab es wirklich einen Geist im Tunnel Nr. 4? Mein ganzes Gefühl sträubte sich dagegen! Ich glaubte nicht an Geister! Aber jedesmal, wenn wir in den Tunnel um Mitternacht einfuhren, kam die „weiße Frau“. Ich mußte schließlich immerfort an sie denken, auch wenn ich zu Hause war, so daß es selbst meiner guten Frau auffiel, und eines Tages fragte sie mich: „Ernst, bist du krank, oder was hast du denn?“

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

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

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

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

„Ach, Oll“, erwiderte ich, „das habe ich schon lange aufgegeben. Mich fränkt es“, fügte ich schlauerweise hinzu, „daß

ich jetzt meine 232 verlieren soll. Sie wird dem westlichen Bezirke zugezählt — und ich hab' sie länger als dich!“

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

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

Die Nacht war dunkel, es regnete, und die Berge, die unsere Maschine hinaustrug, lagen in boller Kinsternis. Dann kam ein furchtbarer Sturm — und wir sahen uns an, mein Geizer und ich: wir fuhren eben ein in Tunnel Nr. 4.

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

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

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

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

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

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

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

„Na, und?“ fragte der Geizer.

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

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

Guter Rat.

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

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

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

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

Inland.

Ein christlichsoziales Panama.

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

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

noch die Leitung des Finanzministeriums übernahm, ließen die Herren ihren Willen durch. Die Tabakregie mußte sich zur Annahme des von allen Sachverständigen als unzweckmäßig, ja schädlich erklärten Systems bequemen, weil die Christlichsozialen Wienerth und seinen Finanzminister ins Bodstorn gejagt hatten!

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

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

Das Jahreseinkommen der Eisenbahner.

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

In den Vereinigten Staaten	2886 Mark
„ Preußen	1611 „
„ England	1420 „
„ Oesterreich	1235 „
„ Italien	1215 „

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

Keine Indifferenten! Kein Separatismus!

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

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

Ausland.

Brief aus der Schweiz.

Zürich, Mitte Jänner 1913.

Eigenbericht.

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

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

Die Lokomotivführer für jeden zurückgelegten Personen- oder Schnellzugkilometer 1.4 Rappen (= 1 Pf. oder 1 1/2 S.) für den Güterzugkilometer 2 Rappen, für die Rangierstunde 24 Rappen, die Reservestunde 15 Rappen und für Materialtransporte 46 Rappen pro Stunde. Die Seizer erhielten etwas weniger. Siezu kommen noch Uebernahmen Jres. 1.50 (ohne Dienstbett Jres. 2.50) und sogenannte „Ersparnisprämien“. Nach dem neuen Reglement, das die Bundesbahnen vorgelegt hat, das aber das gesamte Personal für Absolut unannehmbar erklärt hat, sollen die Lokomotivführer für jeden zurückgelegten Kilometer Rappen 1.5 und pro Arbeitsstunde 15 Rappen erhalten (der Seizer Rappen 0.9 und 10 Rappen). Die Rangierstunden sollen mit 6 anstatt 10 Kilometern berechnet werden. Das bedeutet sogar bei den Bundesbahnern eine Verschlechterung — um wieviel mehr erst bei den Gotthardbahnern, die immer noch etwas besser stehen! Erst recht beim Rangierpersonal: Bis jetzt wurden die Rangierzeiten bei Güterzügen mit 24 Rappen, beziehungsweise 16 Rappen für Führer und Seizer bezahlt, künftig aber sollen überhaupt keine Rangierstunden mehr vergütet werden! Die Führer erhielten bisher fürs Uebernehmen, auch wenn es nur 6 Stunden dauerte, Rappen 1.50, künftig aber erst bei 10 Stunden, und für jede Stunde weniger werden 15 Rappen abgezogen u. s. w.

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

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

Auch die Sandhabung der berüchtigten Konduitentlisten erhöht die Erregung der Bahner. Wer auch nur das geringste auf „dem Akerholz hat“, wird nicht fest angestellt. Berge von Akten werden über jeden einzelnen Bewerber eingesehen, jedes kleine Versehen als Verbrechen hoch angerechnet. In der „Schweizerischen Eisenbahnteilung“ werden die Bahner aufgefordert, sich „diele unheimlichsten und der Willkür Tür und Tor öffnenden Konduitentlisten (Sündenregister) nicht länger gefallen“ zu lassen.

Die Sparwut hat auch ein Eisenbahnunglück verurteilt: Beim Bahnübergang bei Hätterschen (Winterthur) war ein Tagelöhner als Bahnhüter angestellt, der bereits 60 Jahre alt und nebenbei anderswo beschäftigt war! Zwischen 6 Uhr morgens und 1 Uhr nachts mußte

er die Barrieren schließen. Als er vor einiger Zeit einmal eingeschlafen war, kam der Schnellzug herangebraust und überfuhr ein Doppelgleis. Jetzt ist der alte Mann verhaftet worden, der wirklich Schuldige ist der Staat. Aber auch in kleinen Dingen reizt man die Bahner: Sie sollen zum Beispiel jetzt auch die Beträge, die sie in die Pensionskassen zahlen, versteuern! Sie erhalten 5 Prozent ihres Lohnes bei der Lohnzahlung abgezogen, müssen aber diese 5 Prozent mit versteuern! Und als man reklamierte, erhielt man zur Antwort: Die Bahner sollten nur ruhig sein, sonst müßten sie auch noch die Kleider und Mützen, die ihnen der Staat „gratis“ liefert, als Natural„einkommen“ (!) versteuern! Obendrein spielte man den Bahnern einen argen Streich, der viel böses Blut gemacht hat: Die Kreisdirektionen der Bundesbahnen zwingen die Bahner sogar, die Prämien, die sie an private Versicherungsgesellschaften zahlen, zu versteuern und teilen zu diesem Zweck den Militärdirektionen auf Heller und Pfennig genau mit, was die einzelnen Angestellten für ein Einkommen haben! Auch die Postbeamten beklagen sich darüber. Die Postbehörde liefert die Besoldungslisten den Steuerämtern aus! Im großen Räte des Kantons Thurgau (Landtag) haben die Beamten deshalb bereits eine Motion einbringen lassen, wonach das künftige Aufhören solle. Den Postbeamten wurde auch die Erfüllung ihrer Wünsche abgelehnt: Es forderten namentlich die Telephonarbeiter eine Verkürzung der Arbeitszeit von 10 auf 9 1/2 Stunden im Sommer und eine geringfügige Lohnzuage sowie eine Vermehrung der festangestellten Arbeiter. Bundesrat Perrier hatte ihnen auch eine „wohlwollende Prüfung“ ihrer Verhältnisse versprochen. Was geschah? Die Verwaltung hat die Verkürzung der Arbeitszeit abgelehnt und nur die Minimallohne der 3. und 4. Lohnklasse um ganze — 20 Rappen erhöht und die Tageszulage bei auswärtiger Beschäftigung von 1 1/2 auf 2 Frs. heraufgesetzt. In allen Verufen bürgert sich mehr und mehr der Neunstundentag ein — der Bund aber zwingt seine Telephonarbeiter, 10 Stunden zu arbeiten! Und sieht und hört gar nicht, wie dadurch die Vöhrung unter dem Personal gesteigert, ja forciert wird!

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

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

Aus dem Gerichtssaal.

Kampf um eine Pensionserhöhung.

Vor dem Landesgericht Laibach wurde kürzlich ein Zivilprozeß durchgeführt, der nach mehrfacher Hin- und Herbewegung auf die Lösung eines zwischen einem Eisenbahnbediensteten und dem Staat bestehenden Streitpunktes hinführte, nämlich auf die Pensionserhöhung eines Bahnmannes, der einen Unfall erlitten hatte, und die ihm gebührende Ansprüche erhebt.

Der Oberkonduktor Johann Rod verunglückte am 27. März 1909 bei Raurberg durch eine infolge Dammrutschung herbeigeführte Entgleisung, wodurch er ein schweres Rückenleiden erlitt. Die Staatsbahndirektion Triest erkannte ihm jedoch nur die für seine gewöhnliche Teilnahmezeit bemessene Pension zu. Rod beehrte auf Grund des Pensionsstatuts die Zurechnung von fünf Jahren zur Pensionierung, weil er durch ein gewaltiges und unabwendbares Ereignis dienstuntauglich geworden sei. Dies wurde ihm jedoch von der Staatsbahndirektion und vom Eisenbahnministerium verweigert. Rod war daher genötigt, durch den Advokaten Doktor Leopold Kay eine Klage auf Zahlung eines monatlichen Pensionszuschlages von Kr. 2280 beim Landesgericht Laibach einzubringen. Gegen diese Klage wendete das Eisenbahnministerium, vertreten durch die Finanzprokurator Laibach, zunächst ein, daß das Laibacher Gericht für diesen Prozeß nicht zuständig sei, weil nach einer bestehenden Vorschrift das Gericht am Orte der entscheidenden Verwaltungsbehörde, also Triest oder Wien, anzurufen sei. Außerdem wendete die Finanzprokurator ein, daß die Sache überhaupt nicht auf den Rechtsweg gehöre, weil Rod nur in den zeitlichen Ruhestand versetzt worden ist und demnach als Staatsbediensteter zu betrachten sei, der aus seinem Dienstverhältnis vor den ordentlichen Gerichten keinen Anspruch geltend machen könne. Zufolge dieser Einwendungen fand beim Landesgericht Laibach am 11. September v. J. eine Streitverhandlung statt, bei welcher der Klageanwalt diesen Einwendungen entgegentrat. Tatsächlich wurde die Einwendung der Unzuständigkeit des Rechtsweges abgewiesen, doch erklärte sich der Gerichtshof zur Entscheidung der Angelegenheit für unzuständig. Dr. Kay ergriff gegen diese Entscheidung den Rekurs an das Oberlandesgericht Graz. Aber auch die Finanzprokurator rekurrierte an diesen Gerichtshof wegen Unzuständigkeit des Rechtsweges. Das Oberlandesgericht Graz wies den Rekurs der Finanzprokurator zurück, gab jedoch dem Rekurs des Klageanwaltes Folge und sprach die Zuständigkeit des Landesgerichtes Laibach aus. Dagegen ergriff die Finanzprokurator den Revisionsrekurs an den Obersten Gerichtshof, welcher jedoch mit einer anfänglichen Forderung dieses Jahres herabgelangten Entscheidung zurückgewiesen wurde.

Nun mußte das Landesgericht Laibach eine neue Streitverhandlung anordnen, die am 11. Jänner d. J. stattfand. Hierbei wendete der in Vertretung der Finanzprokurator erscheinende Oberfinanzrat zunächst ein, daß nicht das Eisenbahnministerium, sondern das Pensionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete hätte verklagt werden müssen. Dann wendete er ein, daß das Ereignis, durch welches Rod verunglückte, nicht als „unabwendbar“ im Sinne der Pensionsstatuten zu betrachten sei, schließlich brachte er vor, daß Rod nicht durch die Folgen des Unfalles, sondern durch Marasmus senilis (Altersschwäche) gezwungen war, in den Ruhestand zu treten und beziehe sich auf ein Gutachten des Bahnarztes Dr. Illner in Laibach. Der Klageanwalt Dr. Kay trat jeder dieser Einwendungen entgegen, indem er ausführte, daß das Eisenbahn-

ministerium für die Verpflichtungen des Pensionsinstituts zu haften habe, daß der Unfall des Klägers unabwendbar war, weil er ihn nicht verschuldet hat, und daß der Klager tatsächlich an einem schweren Rückenleiden und nicht an Altersschwäche leide, zumal er erst 52 Jahre alt und bis zu seinem Unfall dem schweren Dienst korrekt nachgekommen sei. Nun wurden einige Ärzte als Zeugen vernommen. Der Bahnarzt Doktor Illner gab zu, daß er in einem Bericht an die Staatsbahndirektion Altersschwäche als Krankheit des Klägers bezeichnete. Er erklärte, daß er dies deshalb tat, um dem Klager die Pensionierung zu erleichtern. (!)

Der Arzt Dr. Högl, der den Klager einmal über Veranlassung der Unfallversicherung untersuchte, gab an, daß er in einem Bericht an die Anstalt ihn als Simulanten (!) bezeichnet habe, weil er an ihm gar keine Symptome einer Krankheit gefunden habe.

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

Auch der Sachverständige, Sanitätsrat Dr. Schuster, erklärte, daß hier offenbar ein schweres Rückenleiden, herbeigeführt durch jene Entgleisung, bei welcher Klager im Waggon hin- und hergeworfen wurde, vorliege.

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

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

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

Das Ergebnis der später erfolgten ärztlichen Untersuchung war ein derartiges, daß Mandl Anfangs Oktober 1911 in den Ruhestand versetzt wurde. In der beiliegenden Dekret wurde ihm mitgeteilt, daß seine Pension entsprechend seiner 30jährigen Dienstzeit mit 88 Prozent des der Pensionierung zugrunde zu legenden Betrages von 2980 Kr. bemessen worden sei. Nach § 42 des Pensionsstatuts für Diener und Hilfsbedienstete der österreichischen Staatsbahnen sind diejenigen Bediensteten, welche bereits vor dem 1. September 1910 dem Pensionsinstitut angehört haben und während der Ausübung des Dienstes durch ein gewaltiges und unabwendbares Ereignis körperlich beschädigt und infolgedessen dienstuntauglich geworden sind, zu der für die Pensionbemessung anrechenbaren Zeit noch weitere fünf Jahre zuzuschlagen und die Pensionen nach der sich dahin ergebenden Gesamtheit zu bemessen. Diese Voraussetzungen treffen, wie Mandl in seiner Klage geltend machte, bei ihm vollständig zu, da der Unfall sich als ein gewaltiges, unabwendbares Ereignis darstellt. Es wären ihm daher weitere fünf Jahre anzurechnen gewesen, so daß seine Pension von 88 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen sei. Aus dieser prozentualen Erhöhung ergibt sich ein Unterschied von Kr. 27860 für das Jahr, deren Zurechnung zu seiner Jahrespension Oberkonduktor Mandl, dessen berufliche Beschwerden beim Eisenbahnministerium erfolglos geblieben sind, im Klagewege gegen das Pensionsinstitut der österreichischen Staatsbahnen beanspruchte.

Diese Klage wurde dem Grazer Landes- als Zivilgericht in mehrtägiger Verhandlung, die kürzlich zu Ende geführt wurde.

Der Vertreter des Klägers Dr. Arnold Eisler betonte, daß die Dienstuntauglichkeit des Klägers, die seine Pensionierung zur Folge hatte, nur durch den erlittenen Unfall herbeigeführt wurde. Der Vertreter der beklagten Pensionsanstalt Finanzprokurator Dr. Preschern bestritt den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem erlittenen Unfall und der Dienstuntauglichkeit des Klägers, dessen Verletzung in den Ruhestand auf einen chronischen Muskelrheumatismus zurückzuführen sei (!). Es fehle daher die wichtigste Voraussetzung des § 42 des Pensionsstatuts. Dr. Eisler machte geltend, daß der Klager niemals an chronischem Muskelrheumatismus gelitten habe und vor dem Unfall niemals ernstlich krank gewesen sei. Selbst die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung der österreichischen Staatsbahnen in Wien, bei der Klager versichert war, habe auf Grund ärztlicher Untersuchung anerkannt, daß das nervöse Leiden und die damit verbundene Dienstuntauglichkeit des Klägers eine Folge des Unfalles sei. Gestern wurde der ärztliche Sachverständige Professor Jüngler einbern timer, der sein Gutachten dahin abgab, daß kein Nachweis vorliege, daß Klager vor dem Unfall an einer Krankheit gelitten habe, und daß durch den Unfall nervöse Leiden ausgelöst wurden, die die Dienstuntauglichkeit herbeigeführt haben. Dem Klagebegehren wurde Folge gegeben und das beklagte Pensionsinstitut zur Zahlung des Betrages von Kr. 27860 als Zuschlag zur Jahrespension schuldig erkannt. Das Gericht hat als erwiesen angenommen, daß der Klager infolge des erlittenen Unfalles dienstuntauglich geworden ist.

Der Unterschied zwischen Klager und Abstoß. Am 21. April 1912 war in der Station Schönwald-Grain der Nordwestbahn der Güterzug 63 zu verschieben. Insbesondere war ein mitten im Zuge einrangierter Ik-Wagen auf den Stufen des Geleises 5 anzufahren. Um nun dies möglichst schnell zu bewerkstelligen, ließ der Zugführer Kripal die vier hinter

dem Ik-Wagen befindlichen, beladenen Wagen des Verschiebes durch einen Ruder vom Geleise 5, über das Verbindungsgeleise auf Geleise 3 abstoßen. Die vier abgestellten, unbrennbaren, beladenen Wagen rollten zuerst langsam auf das Geleise 3, kamen aber plötzlich infolge des Gefälles gegen Größelmauth in eine immer raschere Bewegung, so daß wieder neben dem Wagen einhergehende Stationsarbeiter Glatzer, noch andere von ihm sofort zu Hilfe gerufene Eisenbahnbedienstete die rollenden Waggons durch Eingreifen mit Bremsmitteln zum Stillstand zu bringen vermochten. Die Wagen rollten in immer schnellerer Bewegung bis in die nächste Station Größelmauth, wo sie in den dorthin zuvor abgelassenen Güterzug 168 hineinfuhren. Die schwere Verletzung des Stadmannes Johann Heinisch und eine leichte Verletzung des Konduktors Herbst von letzterem Zug war nebst großem Materialschaden die Folge des Zusammenstoßes.

Wegen dieses Vorfalles hatten sich Zugführer Kripal und Lokomotivführer Müller vor dem Kreisgericht Znaim wegen Vergehens nach § 337, St.-G. zu verantworten.

Auf Grund eines Gutachtens des Oberinspektors Dillman und des Verkehrskontrollors Kollin lag Kripal zur Last, daß er 1. ohne Uebertragung der Verschubleitung von seinen Beamten den Verschieb begonnen, 2. gegen das in der Tabelle XXVII, Teil 1, des Ergänzungsbuches zur Fahrordnung enthaltene Verbot, in der nach beiden Richtungen im Gefälle liegenden Station Schönwald-Grain Wagen überhaupt rollen ließ; 3. vier rollenden, unbrennbaren Wagen entgegen Artikel 13, I, der Verschubdienstvorschrift nur einen Begleiter mit Unterlagsholz bergab — den Lokomotivführer Müller traf der Vorwurf — daß er durch einen zu starken Anstoß das Entlaufen der Wagen mitverschuldet habe.

Bei der Hauptverhandlung erbrachte der Verteidiger Dr. Hans Tausch (in Vertretung des Dr. Garpner) für Kripal den Nachweis, daß die Uebertragung der Verschubleitung in diesem, wie in allen übrigen Fällen, formlos erfolgte, daß Kripal lediglich einen Ruder, nicht aber ein Abrollenlassen angeordnet hätte, und nur durch eine vorzeitige Entladung des Terrains in der Station Schönwald-Grain eine beschleunigte Bewegung der nach Kripals Absicht nicht abgestellten, sondern nur abgestellten Waggons eingetreten war. Nur letzterer unbochsehbare Umstand sei es zuzuschreiben, daß die vier Waggons, die unter normalen Verhältnissen von einem Begleiter rechtzeitig durch Unterlagen mit einem Bremsseil aufzuhalten gewesen wären, trotz der Bemühungen so vieler Bremsler bis in die nächste Station rollten. Dr. Röcher erbrachte als Verteidiger des Lokomotivführers Müller den Nachweis, daß dieser lediglich nach dem Signal zu fahren hatte und von den vorchriftswidrigen Absichten Kripals unmöglich etwas ahnen konnte.

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

Streiflichter.

Ein Beurlaubungserlaß des Eisenbahnministeriums. Vor uns liegt folgender vom 29. Dezember v. J. datierter Erlaß des Eisenbahnministeriums:

N. I. Eisenbahnministerium.

Vertraulich.

3. 40.401/21 a.

Entlassung von Werkstättenarbeitern.

Wien, am 29. Dezember 1912.

Termin: ungesäumt.

An alle k. k. Direktionen der österreichischen Staatsbahnen und die k. k. Betriebsleitung Czernowitz.

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

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

Gemäß Vorstehendem sind die in Betracht kommenden Dienstverhältnisse ungesäumt zu verhandeln.

Der k. k. Eisenbahnminister:

3. 22/1. I.

Forster m. p.

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

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

5. November 1903, Z. 11.460/19 des k. k. Eisenbahnamtsterium wurde folgendes verfügt:

Bisher wurde die Vermessung des Längenmaßes jener Bahnstrecken, in welchen die Streckenwächter den Graswuchs vom Bahnplanum zu beseitigen haben, von verschiedenen Gesichtspunkten aus behandelt und so den Streckenwächtern verschiedene große Strecken zur Grasreinigung zugewiesen, wodurch Beschwerden des Wächterpersonals hervorgerufen werden. Um einen einheitlichen Vorgang im Gegenstand zu erzielen, erhält die k. k. Bahnverwaltungssektion den Auftrag, im allgemeinen den Streckenwächtern in der Nähe der Wächterhäuser eine Länge von 400 Metern zur Grasbeseitigung zuzuwiesen, diese Länge jedoch bei erschwerender Dienstleistung, bei besonders großer, dem Wächter zugewiesener Strecke, bei besonderer Zugschichte und bei Vorhandensein von mit Sand vermengten, den Graswuchs fördernden Grubenpfosten bis auf 200 Meter zu restringieren.

Der k. k. Staatsbahndirektor:
Wagner.

Dieser Ministerialerlass hat dennoch nur für jene Bahnstrecken Gültigkeit, wo die Streckenwächter zum Graswuchs beseitigen herangezogen werden können und auch in diesem Falle sind Grenzen von 400, respektive 200 Metern festgesetzt. Die k. k. Staatsbahndirektion in Villach hatte mit diesem für die Streckenwächter so wichtigen Erlass keine besondere Eile, noch weniger eine Freude. Nicht nur, daß dieser Erlass erst nach einem vollen Jahre seines Bestandes von der k. k. Staatsbahndirektion Villach veröffentlicht wurde, so wurde noch überdies von der Abteilung III durch geheime Zirkulare angeordnet: „Diesen Erlass unter den beteiligten Streckenwächtern nicht zirkulieren zu lassen.“

Tatsächlich haben nur einzelne Streckenwächter von diesem Erlass Kenntnis erlangt und auch diese wenigen sind zumeist auf Umwegen zur Einsicht dieses Ministerialerlasses gelangt. Um so mehr bemüht sich die Herren der Abteilung III, um diesen Erlass bei sämtlichen Bahnverwaltungssektionen des Direktionsbezirk Villach zu ungenutzen der Wächter zu interpretieren. Die unsichtbaren Fäden der Abteilung III äußerten sich in einer verblüffenden Einseitigkeit der falschen Auffassung des zitierten Ministerialerlasses. „Über, o weh! Jemand einige verblüffte Kerle unter dem Wächterpersonal hatten auf irgendeiner Weise Kenntnis von dem Inhalt des Erlasses bekommen und sorgten dafür, daß auch die anderen Wächter diesen Erlass zu Gesicht bekamen. Als die Wächter sahen, daß man mit ihnen ein falsches Spiel treibt, gerieten sie in Aufruhr und hatten nicht immer die schmeichelehaftesten Bezeichnungen für die gewissen Macher bei der Abteilung III. Als die Streckenwächter absolut nicht zur Ruhe kommen wollten und durch Deputationen, Vorgesprächen, Beschwerden und durch Anträge in der Personalkommission eine gerechte Aufteilung nach dem Inhalt des Ministerialerlasses vom 5. November 1903 verlangten, so fühlte sich die k. k. Staatsbahndirektion Villach gezwungen, folgende Interpretation zu erlassen:

An alle k. k. Bahnverwaltungssektionen und an die k. k. Betriebsleitung in Bordenberg.

„Interpretation der in Angelegenheit der Graswuchs- und Schneebeseitigung der Streckenwächter erlassenen Verfügungen.“

Es wurde wahrgenommen, daß der Passus im hiermitlichen Erlass vom 20. November 1903, Z. 30.455/3, welcher bestimmt, daß den Streckenwächtern in der Nähe der Wächterhäuser zur Graswuchs beseitigung im allgemeinen eine Länge von 400 Metern zugewiesen ist, welche Länge bei besonders erschwerender Dienstleistung, größerer Ueberwachungsstrecke oder bei Vorhandensein von mit Sand vermengten, den Graswuchs fördernden Grubenpfosten bis auf 200 Meter restringiert werden kann, verschieden interpretiert wird.

Um im Gegenstand einen einheitlichen Vorgang herzustellen, wird den k. k. Bahnverwaltungssektionen zur Kenntnis gebracht, daß mit obigem Ausdruck „den Streckenwächtern“ nicht Personen, sondern die „Wächterposten“ als solche gemeint sind, so daß die Graswuchs beseitigung in der zugewiesenen Länge der Wächter und dessen Abfahrwächter im Verhältnis der Diensttour gemeinsam zu bewirken haben. Das den einzelnen Wächtern sonach zukommende Ausmaß ist daher von der k. k. Bahnverwaltungssektion jenseitig wächterpostenweise festzusetzen.

Die übrigen Bestimmungen des zitierten Erlasses bleiben aufrecht. Die hiermitliche Verfügung vom 23. Jänner 1911 betreffend der Heranziehung der Streckenwächter zu den Schneebeseitigungsarbeiten ist gleichfalls analog der vorstehenden Interpretation aufzufassen und von der k. k. Bahnverwaltungssektion dementsprechend anzuweisen.

Für die k. k. Staatsbahndirektion:
Unleserlich.

Wo, da haben wir es. Die k. k. Staatsbahndirektion in Villach kommt nun endlich zur ganz gleichen, richtigen Auffassung des Ministerialerlasses vom 5. November 1903. Aber trotz dieser nachträglichen, einzig richtigen Auffassung und Auslegung ist dieser Erlass heute noch vier Jahren nach in keiner einzigen Bahnverwaltungssektion des Villacher Direktionsbezirk praktisch durchgeführt. Ein Zeichen, daß die Macher in der Abteilung III bei der k. k. Staatsbahndirektion in Villach noch immer die Oberhand haben.

Unfallstatistik der österreichischen Eisenbahnen. Die von der k. k. Reichsanstalt für Unfallversicherung herausgegebenen Unfallstatistik für 1911 enthält unter anderem folgende Angaben: Die Anzahl fähiger verletzter Eisenbahnbediensteten betrug 325.602 Personen (gegenüber 329.944 im Vorjahre), die insgesamt eine Lohnsumme von 445.78 Millionen Kronen (gegenüber 427.8 Millionen Kronen im Vorjahre) bezogen. Die Zahl der zur Anzeige gelangten Unfälle betrug 33.757. Unter den verschiedenen Veranlassungen dieser Unfälle entfällt auf das Auf- und Abfahren die höchste Prozentziffer, ihr zunächst kommen die durch Bewegungen von Lasten verursachten Unglücksfälle. Von den angemeldeten 33.757 Unfällen entfielen 5682 einen Anspruch auf Entschädigung. Das finanzielle Ergebnis der Unfallstatistik ist folgendes: Einnahmen: Versicherungsbeträge der Eisenbahnverwaltungen 1907 Millionen Kronen, Ertrags der Kapitalanlagen 439 Millionen Kronen, Fonds vom Vorjahr 111.86 Millionen Kronen, Kursgewinn an Effekten 16.51 Millionen Kronen, Sicherheitsfonds vom Vorjahr 0.18 Millionen Kronen, zusammen 135.53 Millionen Kronen. Ausgaben: Unfallentschädigungen 132.1 Millionen Kronen, außerordentliche Unterhaltungen an Interlokale von durch Betriebsunfälle Verletzten 5480 Kr., Verwaltungskosten 1.18 Millionen Kronen, einmalige Widmung an den Wohlfahrtsfonds für die Errichtung von Konvaleszentenheimen 200.000 Kr., viderstattete Versicherungsbeiträge für die Vorjahre 6394 Kr., Staatsaufschlagsgebühren 5000 Kr., Abschreibung an Inventar 14.849 Kr., Abschreibung an Realitäten 7907 Kr., buchmäßiger Kursverlust von Effekten 174 Millionen Kronen, Dotierung der Sicherheitsfonds 180.941 Kr., Beiträge zum Pensionsfonds der Bediensteten 75.000 Kr., zusammen 135.53 Millionen Kronen. Die Zahl der Schiedsgerichtssagen betrug 623, wozu unerledigt vom Vorjahr 135 kamen, zusammen 758 Mägen; hiervon blieben 167 unerledigt, 8 wurden zurückgezogen, 15 ausgeglichen und

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

Korrespondenzen.

Angern-Stillsied. Herr Müd in der Bahnverwaltungssektion Gänserndorf ist den Lesern des „Eisenbahner“ keineswegs unbekannt. Schon öfters hatten wir die „Ehre“, uns mit ihm zu beschäftigen. Bei der Lohnauszahlung am 31. Dezember 1912 in Angern fragte ein Oberbahnarbeiter den Herrn Bahnmeister Cech, ob er seine Regieartie schon bekommen, worauf amitt des Herrn Bahnmeisters Herr Müd antwortete: „Ihr habt Geld genug, ihr könnt eure Zahl selbst zahlen, wir haben keine Zeit.“ Als dann später der Arbeiter sein Geld in Empfang nahm, sagte Herr Müd abermals: „Sie sozialdemokratischer Schriftführer, daß Sie Ihnen nicht einmal anbrengen.“ Es ist unbegreiflich, wie es noch Leute geben kann, die gegen die Befreiungen der Arbeiter sich ihre Tage zu verbessern, noch so einen offenen Haß an den Tag legen können, da sie doch bei jeder Aktion, die durch die Organisation erfolgreich durchgeführt wird, immer den größten Anteil mühselos, ohne einen Finger dabei gerührt zu haben, einstreichen. Wir eruchen den als gerecht denkenden bekannten Herrn Sektionsvorstand Ingenieur Groß, dem Herrn Müd seine arbeiterfeindliche Handlungsweise vor Augen zu führen und ihm den dringenden Rat zu erteilen, künftighin gegen die Arbeiter ein humaneres Benehmen an den Tag zu legen.

Auch die alten Wächter der Strecke Gänserndorf-Angern warnen wir, nicht die organisierten Wächter und Arbeiter auszusagen und dann die Antworten derselben dem Bahnmeister brüßwurm zuzutragen, denn Herr Bahnmeister Cech bietet uns auch nicht die Gewähr, daß er für solche Vorfälle ein unempfindliches Ohr hat. Diese Wächter, respektive ihre Frauen wissen gar nicht, welche eine ernährliche Rolle sie spielen, wenn sie ihre kämpfenden Kollegen denunzieren. Wenn von irgendwelchen Mitgländern, die abgestellt, oder von Forderungen, die erklämpft werden sollen, die Rede ist, da sind diese alten Wächter immer die ersten, die rufen: „Ja, schau's nur, das was ausricht's!“ Wenn man ihnen aber nahelegt, der Organisation beizutreten und mitzutampfen, da sagt jeder gleich: „Für mich zählt es sich nicht mehr aus, ich bin schon zu alt dazu.“ Wird aber etwas erreicht und sie bekommen einen höheren Gehalt, da hat noch nie einer gesagt: „Ich bin schon zu alt dazu, zum Geld nehmen.“ Also baldige Besserung, ihr alten Wächter, sonst müßten wir ausführlicher sprechen.

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

Villach. Im Amtsblatt Nr. 32 vom 27. November 1912 der k. k. Staatsbahndirektion Villach war unter anderem auch die Kostenanmerkung dieses Direktionsbezirk enthalten. Einer eigenen Kommission war die Aufgabe zugefallen, bei allen Dienststellen des Direktionsbezirk Erhebungen zu pflegen, inwiefern sich Erparungen beim Personal machen lassen. Soweit es sich um Stellen des niederen Personals handelte, wurden in den meisten Stationen, wo nur irgend möglich, Reduzierungen vorgenommen.

Anders war die Sache bei den Beamten; speziell bei den höheren Stellen, da hat man eben nirgends eine Begründung für die Ueberflüssigkeit eines solchen Herrn gefunden. Es ist auch erklärlich, daß sich von dieser Seite keine Erparungen erzielen lassen, weil doch jeder Rabe, wie sehr sich eine große Anzahl dieser Beamten abmühen, um ihre Gehälter zu rechtfertigen. — Paradox! Jetzt hatten wir dieser Erparungskommission mit der Behauptung, daß sie nur bei dem niederen Personal einen Ueberfluß an Arbeitskräften zu konstatieren mußten, Unrecht getan. Beim k. k. Bahnbetriebsamt Villach mußten diese Herren notgedrungen konstatieren, daß der Herr Bahnbetriebsamtsvorstand stellvertretend in der Person des Herrn Offizial Sumetinger das am allerschwersten entbehrliche Mobilar der Station Villach (Stagtsbahn) ist.

Im obgenannten Amtsblatt war auch der Posten eines Vorstandsstellvertreters nicht mehr ersichtlich, wer aber glaubte, daß Herr Sumetinger vom Schauplatz seiner bisherigen Untätigkeit verschwinden wird, täuschte sich sehr. Alle von der Erparungskommission damals als entbehrlich konstatierten Bediensteten wurden längst in andere Stationen versetzt, nur bei Herrn Sumetinger war das bis jetzt noch nicht der Fall. Herr Inspektor Jäger könnte wahrscheinlich ohne diesen Herrn seinen Posten nicht ausfüllen; es wäre wohl auch zuviel verlangt, mutterfeilenlos in der Station herumspazieren. Man hat wohl Herrn Sumetinger seit der Zeit, wo derselbe von der Kommission als gänzlich überflüssig erachtet wurde, ein paarmal als Vorstandsmitglied nach auswärts verbracht. Und gerade diese Zeit hat uns neuerdings den Beweis erbracht, daß Herr Inspektor Jäger auch ohne Herrn Sumetinger ganz gut auskommen kann. Hat man bis jetzt die Gelegenheit noch nicht wahrgenommen, Beamte von Posten zu entfernen, auf denen dieselben gänzlich überflüssig sind, so ist man bei anderen Stellen bereits soweit, für beurlaubte oder erkrankte Bedienstete keine Substituten beizustellen. Ob die Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Verkehrs dabei in Frage gestellt ist, ist den Herren ganz gleich, von der Gefährdung der geraden Glieder der durch diese Verfügung Betroffenen gar nicht zu reden. Eine Anzahl Arbeiter wurden im Herbst entlassen, trotzdem der veränderte Herbstverkehr bereits einsetzte und sich der Personalmangel sofort fühlbar machte. Um den starken Verkehr auf der Strecke Abtling-Bischofskirchen bewältigen zu können, hat man zwischen Villach-Bistafel etwas schwächer frequentierte Züge aufgelöst und die dadurch freigewordenen Partien in die Reserve eingeteilt. Statt daß man logischerweise den veränderten Verkehr durch Entlassenen eines regelmäßigen Zugpaars Abtling-Bischofskirchen entsprechen würde, behält man sich mit Erfordernisgängen. Natürlich könnte das Personal innerhalb eines ge-

regelten Turnus nicht so ausgenutzt werden als in der Reserve, wo dasselbe innerhalb einer Woche oft zu keiner ganzen Nacht ruhe kommt. In Bischofskirchen, mit einem Separatzug angelangt, steht dem Personal des öfteren keine Kaserne zur Verfügung; ist das aber zufällig der Fall, so muß es manchmal dieselbe wieder früher räumen, um neuangekommenen Partien Platz zu machen, und ist infolgedessen gezwungen, die vor der Rückfahrt noch übrige Zeit in der Küche zuzubringen. Es haben sich auch Fälle ereignet, wo man Partien von Erfordernisgängen wegen Mangel eines Gegenzugs von Bischofskirchen nach Villach, im Regen nach Hause schickte, dieselben jedoch unterwegs für einen inzwischen eingeleiteten Zug wieder retour verlangte.

Wo man hinschaut, überall wird geklappt; Magazinarbeiter, die sich im Sommer bei der k. k. Staatsbahn um einen Schundlohn geschunden haben, können im Herbst zusehen, wo sie unterkommen. Die noch Ueberbleibenden werden abwechselungsweise zum Aussetzen verurteilt; für beurlaubte oder erkrankte Bedienstete werden keine Substituten beigestellt, aber einen Vorstandsstellvertreter, wenn auch nicht normiert, kann sich eine k. k. Staatsbahndirektion beim Bahnamt Villach wohl leisten; für dessen Einkommen ganz leicht eine ganze Partie Arbeiter entlassen werden könnte.

Selzthal. In der Station Selzthal herrschen Zustände, die jeder Beschreibung spotten. Der Herr Stationsvorstand, Inspektor Albert Koller, ist schon seit langer Zeit als sehr schätzbare Herr gegenüber den Stationsbediensteten bekannt. Doch seit der Umbau des Bahnhofes begonnen wurde, schifft er die Stationsbediensteten auf das äußerste, so daß das ganze Personal durch ihn zur Verzweiflung getrieben wird. Leidet schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes selbst mehr als früher, da beinahe täglich andere Signalfelder sind, wodurch die Arbeiten für die ordnungsgemäße Abwicklung des Verkehrs des Stationsbediensteten schon sehr erschwert werden, so trifft der Herr Stationsvorstand noch Anordnungen, durch die es in der Station Selzthal sehr leicht einmal zu einer Katastrophe kommen kann. Es ist für den Umbau des Bahnhofes eine provisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine geschulte Reserveemannschaft vorhanden sein, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vor kommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährenden Änderungen, die durch den Umbau naturgemäß entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon die Sicherheit des Verkehrs. Nun hat es damit in der Station Selzthal seine liebe Not, denn es ist bei keiner Kategorie die nötige Reserveemannschaft vorhanden. Wird nun ein Wächter, Blocksignaldienst oder Verschieber krank oder es muß einem Bediensteten zu irgendeinem Zweck ein Urlaub gegeben, so wird in vielen Fällen ganz einfach kein Ersatz dorthin gestellt oder, wenn ein Ersatz auf diesen Posten gestellt wird, so wird er von einem Posten weggenommen, wo er schon eingeschult ist, und kommt auf den Posten, wo er den Dienst noch nicht kennt, und wird halt dann ganz einfach auf den Posten, wo er gefanden ist, in vielen Fällen kein Ersatz gestellt. Dadurch kann leicht ein schweres Unglück heraufbeschworen werden. Kommt es dann zu einem solchen Unglück, wie zum Beispiel der letzte Zusammenstoß, dann verurteilt man mit allen Mitteln, die Schuld den Bediensteten in die Schuhe zu schieben. Dann ordnet der Herr Stationsvorstand Dinge an, die er morgen schon widerlegt, und was er morgen widerrufen hat, ordnet er übermorgen wieder an, so daß dadurch das Personal vollständig kopflos gemacht wird. Er flucht und schreit in den Stationsanlagen mitten unter den Passagieren herum, wie wenn er wahnsinnig wäre, treibt das Personal von einem Ende zum anderen, wodurch das Personal so nervös wird, daß tatsächlich hohe Gefahr besteht, daß durch die Nervosität, die durch dieses Schimpfen und Schreien des Herrn Stationsvorstandes bei den Bediensteten entsteht, ein Unglück heraufbeschworen werden kann. Dabei irrt er das Personal wegen jeder Kleinigkeit. Das Personal, das seinen Dienst mit vünftlicher Genauigkeit versteht und das, wenn es den in sehr nervöser Stimmung erfolgten Anordnungen des Herrn Stationsvorstandes pünktlich Folge geleistet, schon manches Aaramole herbeigeführt hätte. Es muß hier hervorgehoben werden, daß den Verkehr im Selzthaler Bahnhof nicht der außerordentliche Herr Stationsvorstand, sondern in Wirklichkeit das sehr gut geschulte Stationspersonal, von dem ein großer Teil schon jahrelang den schweren Dienst in der Station Selzthal hagglos verrichtet, in Händen hat.

Nun wird aber dieses gut geschulte Personal vom dem Herrn Stationsvorstand beständig so in Verzweiflung getrieben, daß unter ihm schon der Gedanke aufgezaucht ist, sich korporativ von Selzthal versetzen zu lassen. Wir wollen hier über die, gelinde gesagt, nervösen Handlungen des Herrn Stationsvorstandes nur ein Beispiel anführen. Dieser Herr ist ein großer Feind des „Arbeiterwillen“ und des „Eisenbahner“. Er weiß nun nicht, wie er seinen Haß gegen diese zwei Wächter, die er fürchtet, wie der Stier das rote Tuch, ausüben kann. Unlängst kam ein Stationsbediensteter in seine Dienststube, die er kurz zuvor verlassen hatte. Da er gerade eine Pause hatte, wie sie durch den Dienst naturgemäß entstehen sollte, er in seiner Dienststube während dieser Pause ein wenig in der Zeitung lesen, die er vor Verlassen der Dienststube auf dem Tisch liegen gelassen hatte. Aber, o weh! Die Zeitung („Arbeiterwillen“) war verschwunden. Als er erfuhr, daß unter dem kurzen Augenblick, in dem er sich nicht in der Dienststube befunden hatte, der Herr Stationsvorstand in der Dienststube war, machte er rasch, Köses ahnend, denn Gutes ist von diesem Herrn Vorstand nicht viel gekommen, die Dienststube auf und fand seine Zeitung als verholte Leiche im Ofen. Nun waren die Stationsbediensteten auf der Lauer. Sie richteten dem Gimpel die Leimspindel in Form des „Arbeiterwillen“ auf dem Tisch der Dienststube auf, in der er sich richtig in seiner unersättlichen Wut auf gefangen hat. Der „Arbeiterwillen“ lag gemütlich auf dem Tisch der Dienststube und hatte schon ungeduldig darauf, daß ein Stationsbediensteter die Pause ausnütze, um ihn zu lesen. Aber, o weh! Der gute „Arbeiterwillen“ hatte keine Ahnung, was jetzt kommen werde. Plötzlich wurde die Dienststube aufgemacht, der Herr Stationsvorstand trat ein. „Wißt auch du mich lesen?“ fragte gutmütig der „Arbeiterwillen“ den strengen Herrn. „Nun, schaden könnte dir meine Lektüre allerdings nicht, denn wenigstens würdest du lernen, wie man Arbeiter zu behandeln hat.“ „Nein“, sagte der Herr Vorstand, „lesen will ich dich nicht, aber zum Feuerholz habe ich dich verurteilt, dich, du roter Wäch.“ Und in höchst eigener Person, das Gesicht rot vor Wut wie ein gefotener Krebs, rief er die Ofentür auf und warf den bösen „Arbeiterwillen“ ins Feuer. „Ach!“ rief der „Arbeiterwillen“, „um gelesen zu werden, bin ich herausgefordert in die Dienststube und muß soll ich ungleichen den Flammen todschicken!“ Doch es war dem Herrn Vorstand nicht gelungen, den bösen „Arbeiterwillen“ ganz zu vernichten, denn im Ofen war wenig Feuer. Ein Stationsarbeiter sah den Herrn Vorstand auf der Dienststube herantreten, eilte in dieselbe, blickte auf den Tisch, wo der „Arbeiterwillen“ früher lag. Als er sah, daß der Tisch leer ist, öffnete er die Ofentür und rief den „Arbeiterwillen“ aus dem Ofen heraus. Dem „Arbeiterwillen“ wurde diesmal das Leben gerettet und er kam mit einigen Brandwunden davon. Wir legen diesen „Arbeiter-

willen" hier bei, damit seine Redakteure sehen, was für schrecklichen Gefahren der „Arbeiterwille“ in Selzthal entgegensteht. Nun, da es mit dem Flammentod durch die Wachsamkeit der Bediensteten nun einmal nichts war, kam dem Herrn Stationsvorstand eine andere Idee. Er mußte nämlich einmal gesehen haben, daß im Mittelalter die Verbrecher gequert wurden, daß man dazu an den Armen und Beinen des Verbrechers Ketten anspannte und dieselben dann nach allen Windrichtungen auseinandertrieb, und die Verbrecher waren in vier Teile zerteilt. Galt, dachte sich der Herr Vorstand, das ist eine Idee; man kann da gleich bei dem bösen „Arbeiterwille“ als Inquisitor und Henker zugleich in höchst eigener Person fungieren. Gedacht, getan. Er schloß sich wieder in die Dienstbütte und hat Glück. Es ist niemand drinnen und auf dem Tisch liegt ein Kuntzelnagelener „Arbeiterwille“, der schon wieder mit schnuckeligen Augen nach einem Leser Ausschau hält. Mit grimmer Faust greift der Herr Vorstand nach dem „Arbeiterwille“ ein Rud, noch einmal ein Rud, und der böse „Arbeiterwille“ ist gebierzt, wie die Verbrecher im Mittelalter durch die Ketten gequert wurden. Aber auch heute hat der Herr Stationsvorstand Unglück. Hohnlächelnd über das soeben verrichtete Henkenamt, in beiden Händen den gebierzten „Arbeiterwille“, tritt er stolz wie ein Spanier aus der Dienstbütte heraus und will den Gebierzten nun allen Richtungen der Windrose preisgeben. Da tritt ein Stationsbediensteter auf ihn zu und stellt dem Herrn Vorstand sofort über die soeben begangene Selbsttat zur Rede. Der Herr Stationsvorstand redet sich dahingehend aus, daß er das Lesen von Zeitungen in den Dienstbütten überhaupt nicht dulde. Nun, Herr Vorstand, ob Sie das Lesen von Zeitungen in den Dienstbütten dulden wollen oder nicht, aber Sie haben kein Recht, fremdes Eigentum zu beschädigen. Und dann lesen auch sie selbst und die übrigen Beamten in der Kanzlei die Zeitungen, warum soll denn gerade ein Arbeiter in seinen wenigen Pausen, die im Dienst entstehen, nicht lesen? Gleiches Recht für alle, Herr Vorstand. Wenn Sie den Arbeitern und Bediensteten verbieten wollen, in den Pausen zu lesen, nun, dann müssen Sie selbst zuerst einmal mit gutem Beispiel vorangehen. Wir rufen Ihnen, Herr Vorstand, zu: Sie haben in der Station Selzthal ein gutes und geschnittenes Personal. Treiben Sie daselbst durch ihre nervösen Schikanen und Anordnungen nicht zur Verzweiflung! Die Stationsbediensteten erklären einmütig: Wenn es durch die Schikanen des Herrn Stationsvorstand in der Station Selzthal zu einer Katastrophe kommt, so lehnt das Personal jede Verantwortung von vornherein ab und wendet sich schon heute deshalb an die Öffentlichkeit, und wir machen daher auch die Direktion und das Eisenbahnministerium auf die Zustände in der Station Selzthal aufmerksam.

Triefst, Südbahn. (Bahnärztliches.) Der Bahnrichter Franz Gustinic ist schon seit einigen Wochen im Krankenstand. Am 17. Jänner verschlechterte sich sein Zustand derart, daß sich seine Angehörigen gezwungen sahen, in der Nacht ärztliche Hilfe zu verlangen. Die Angehörigen wendeten sich telegraphisch an Herrn Dr. Geronzi, Bahnarzt in Triefst.

Wer nicht kam, war Dr. Geronzi. Der Bahnarzt erklärte offen: „Daß er nicht verpflichtet sei, zu so später Stunde auf die Strecke zu laufen.“

Da man den Schwerkranken nicht ohne Beistand lassen konnte, mußte von anderer Seite Hilfe herbeigeholt werden. Ein besonders menschenfreundlicher Bahnarzt dürfte der Herr Dr. Martinis in Triefst auch nicht sein, da über diesen Herrn schon wiederholt Klagen eingelaufen sind. Herr Dr. Martinis glaubt, daß die Kranken für ihn, aber nicht er wegen der Kranken als Bahnarzt angestellt und bezahlt werde.

Vorläufig wollen wir mit diesem Kapitel einstweilen schließen, erwarten jedoch, daß dem Wunsche und den Beschwerden der Erkrankten sowie sämtlichen Krankenfallsmitgliedern in Zukunft mehr Rücksicht gewidmet wird.

Triefst, (St. f. Staatsbahn.) Bisher hat in der Staatsbahndirektion eine Papierverwendung geherrscht, die gewiß Unsummen verschlang; vieles aber wurde so überflüssig verschwendet, daß die Bediensteten nicht umhin können, dies hier festzustellen.

Täglich kommen neue Erlasse und Zirkulare in dem oft widersprechendsten Texte heraus; was heute angeordnet wird, morgen unterfragt; der Befehl des einen ist Grund zur Abnung für den anderen. Nur der Anfang und das Ende dieses lächerlichen Geschäftes lauten stets gleich, nämlich: Das Personal wird streng bestraft.

Zu Weihnachten 1912 wurde das Zugpersonal mit einem solchen Schreiben beschenkt, worin alle Gebrechen an Wagen, wo keine Täter erriet oder keine Entschädigung bezahlt wurde, der jeweilig diensttunende Kondukteur (Personenzugskondukteur) den vollen Betrag zu ersetzen hat.

Hi da nicht Sohn? Während die Herren bei der Direktion und auch viele beim Bahnbetriebsamt Triefst fette Remunerationen einstecken, werden den Zugbegleitern Strafen angedroht. Will denn der Herr Hofrat Galambos uns ganz hauntert machen, oder gebietet dieser Herr gar mit den von den Zugbegleitern heringeholten Strafgebern die Staatskassendirektion Ungarns zu tilgen? Das wird dem Herrn Hofrat nicht gelingen, denn die Eisenbahner haben nicht so viel Geld. Wohl aber bringt er durch solche Taktik viel Not und Elend in manch unschuldige Familie.

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

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

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

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

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

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

Rad alter und notdürftig geflickter Parapluis in den Straßen Lundenburgs haufieren zu gehen.

Doch was kümmert unseren Herrn Inspektor die Nebenbeschäftigung seines Rangleidners? Hauptsache ist, daß er wieder ein Anzahl Zugbegleiter unschuldig verurteilen konnte. Inspektor Ratschik ist überhaupt ein sonderbarer Kauz. Kommt ein Bediensteter mit einer Bitte oder Beschwerde, so ist sein erstes Wort: „Das Eisenbahnministerium wird euch schon helfen, passive Resistenz machen, alle werdet ihr jetzt militarisieren.“

Für die Bestrebungen und Ziele der Zugbegleiter sowie deren dienstliches Vordwärtstommen hat Herr Ratschik kein Verständnis, eignet sich daher nicht als Vorstand einer so großen Personalstation wie Lundenburg.

Durch den Inspektor Redl wurden auf der f. l. Nordbahn Güterzugsinstruktoren eingeführt. Diese Instrukturen könnten für das Zugpersonal als auch für die f. l. Nordbahn von großem Nutzen sein, wenn hiezu die geeigneten Personen herausgesucht werden. Wenn Instrukturen jedoch nur als Lospizel und Schleicher verwendet werden, um das Zugbegleitungspersonal anzugehen und strafen zu können, so dürfte dies keineswegs dazu beitragen, um diese neue Institution unter den Bediensteten beliebt zu machen. Einsparnisse können durch die Instrukturen nicht gemacht werden; denn was auf der einen Seite durch eventuelle Strafgebühren heringebracht wird, geht auf der anderen Seite dreimal an Diäten für diese Posten auf. Wir verstehen unter Instrukturen erfahrene Männer, die nicht nur die Fähigkeiten besitzen sollen, das gesamte Zugbegleitungspersonal in allen vorkommenden Fällen zu belehren und zu bilden, sondern die durch ihre Pflichttreue und Redlichkeit sich das volle Vertrauen des gesamten Personals erworben haben. Instrukturen, wie wir sie heute haben, die hinter Magazinen und Wagen wie Zigeuner herumhocken und schleichen, sind für einen modernen Verkehr vollständig unfähig.

Salzburg. (Wer ist der Schuldige?) Am 9. September 1912 wurde bei dem zwischen Salzburg-Innsbruck verkehrenden Post- und Güterzug 61 durch den Manipulanten ein Diebstahl verübt, von welchem der den Manipulanten zugewiesene Helfer Kondukteur Nader zweifellos Kenntnis haben mußte. Nader unterließ es, den Zugführer Seebacher des Zuges 61 pflichtgemäß von dem Diebstahl in Kenntnis zu setzen. Aus Angst vor etwaiger Entdeckung durch eine nachträgliche Reklamation hatte Kondukteur Nader allerdings mit dem Zugführer Seebacher etwas von einer Umladung eines unbezeittelten Kollis gesprochen, aber welches Veranlaß dieses unbezeittelte Kollis mit dem Manipulanten hatte, das hat Nader gänzlich verschwiegen.

So rückschallend und verschwiegen Nader dem Zugführer Seebacher gegenüber war, so redlich und vertraulich war er gegen solche, die der Sache fernstanden. Kurz und gut, die Diebstahlsgeheimnisse des Manipulanten wurde bekannt und angezeigt.

Da bei der Probestollenübernahme der Helfer Nader die Notlage gebräuche, daß er den Diebstahl des Manipulanten dem Zugführer Seebacher gemeldet habe, so wurde auch dieser wegen Diebstahlsübernahme angezeigt. Zur Schande und Verger verschiedener Intriganten mußte Seebacher wegen Mangel beweiskräftiger dienstlicher Meldung Naders freigesprochen werden.

Auch wurde die gegen Seebacher eingeleitete Disziplinaruntersuchung eingestellt.

Wer die Einzelheiten dieser Diebstahlsgeheimnisse des Manipulanten und das dienstwidrige Verhalten des Helfers Nader genauer kennt, der mußte herausfinden, daß hier gegen den Zugführer Seebacher eine ausgeheckte Schuterei geplant war. Nur das gerechte Urteil des Strafrichters und die sachliche Beweisführung vor der Disziplinarkommission hat hier einen Unschuldigen vor dem Verderben gerettet. Die Schmach und Schande fällt auf jene zurück, die durch dieses gemeine Handeln das Ansehen des Salzburger Zugbegleitungs-personals in der Öffentlichkeit herabgesetzt haben.

Brud a. d. Leitha. (Ein wohlwollender Vorstand!) Wie der Vorstand von Brud a. d. Leitha sein durch die Dienstordnung zur Pflicht gemachtes Wohlwollen gegenüber seinen Untergebenen betätigt, sollen folgende Tatsachen bezeugen:

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

In Brud a. d. Leitha (Abzweigung) haben zwei Telegraphisten ihren verantwortungsvollen Dienst Tag und Nacht hindurch zu versehen. Besonders in Kampagnezeiten stellt der Dienst an dieselben fast unermessliche Anforderungen, so daß selbst der Verkehrschef den Vorstand fragte, ob er keinen dritten Telegraphisten brauche, worauf der Vorstand erklärte: „Er brauche keinen, es gehe so auch!“

Dieselben Bediensteten haben während ihres 18stündigen Dienstes häufig keine Gelegenheit, in ihren zwei Kilometer entfernten Wohnungen die Mahlzeiten einzunehmen zu können und erhielten von ihrem „wohlwollenden“ Vorstand auf ihre Vorstellungen die Antwort: „Nehmen Sie sich halt ein Stück Brot und ein Glas Wasser!“

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

Ein Arbeiter hatte den im Bureau des Vorstandes befindlichen Ofen auszuräumen. Als der Genannte in Ausübung dieses Auftrages ein wenig Asche aufwirbelte, brüllte ihn der Vorgesetzte in der ordinärsten Weise an durch die Worte: „Ich hau' Ihnen ein paar Watschen herunter.“

Dieser Vorstand dürfte sich viel besser als Aufseher auf einen Arbeiter jenseits der Leitha eignen, dort sollen nach derartigen Umgangsformen in vereinzelten Fällen vorkommen.

Innsbruck. (Staatsbahn.) Wir sind nicht gewohnt, das Vorgehen eines Vorgesetzten in unserem Nachbarland zu kritisieren, wenn es aber trotzdem geschieht, so wollen wir damit unseren Kollegen auswärts und der Öffentlichkeit zeigen, was für sonderbare Beamte es bei der Staatsbahn gibt und wie unrichtig das Sprichwort ist: „Dem Gott ein Amt gibt, dem gibt er auch Verstand.“

Herr Kronegger, bei der kommerziellen Vertretung in Innsbruck, ist ein Mann, der alle Eigenschaften besitzt, die ein Personalbeamter nicht haben soll. Arrogant, hartherzig, vergeblich und zuweilen mit einer Zerstreuung behaftet, daß darunter nicht nur das Personal, sondern auch die Oekonomie leidet. Wir können seine anderen Kollegen eine gleichmäßige Dienstkommandierung vorsehen, wenn Herr Kronegger alles durcheinander bringt und zum Schluß selbst nicht mehr weiß, wo die Leute herumschauen. An ein paar Beispielen wollen wir zeigen, wie es im Verstandesfaulen dieses Herrn zuweilen aussehen muß: Ein Kondukteur, der von einer anderen Station nach Innsbruck beordert wurde, meldet sich beim Kronegger zum Dienstantritt. Kronegger starrt zuerst den Kondukteur, dann die Personaltafel an und sagt: „Ja, wo sind denn Sie immer, mit Ihren hat man doch fortwährend Anstände.“ Ein Kondukteur verlegt sich stark am Fuße und meldet sich bei Herrn Kronegger marod: „Dienst machen können Sie mit

einem Fuße auch.“ Ein anderer Kondukteur quetschte sich beim Ausladen die Hand und wieder sagt Kronegger: „Sie können ja mit einer Hand auch Dienst machen.“ Am allermeisten hat unter diesem Menschen das Referatpersonal zu leiden. Es kommt fast alle Tage vor, wenn Kronegger Dienst hat, daß Referatisten ganz unnötig zu Zügen zum Anfragen bestimmt werden, wo schon von vornherein bekannt ist, daß keine Leute benötigt werden. Den einen passiert es, daß er mehrere Tage nacheinander zum Kosten-tragen bestimmt wird, der andere muß wieder Referat halten, so lange es Herrn Kronegger gefällt. Das ist nur ein kleiner Teil, was wir über diesen Herrn anführen könnten; wir sagen aber das eine: wenn Herr Kronegger glaubt, im Verkehr mit dem Personal seinen Denkfähigkeiten verfallen lassen zu können, er von uns in Zukunft nicht so behandelt wird, wie er die Zugbegleiter behandelt, aber Freundschafsdienste werden es auch nicht sein, die wir ihm erweisen werden.

Komotau. (Lokomotivpersonal der Budatierhader Eisenbahn.) Es ist eine ausgesprochene Tatsache, daß das Lokomotivpersonal der B. C. B., insbesondere in Komotau Dienstverhältnisse hat, welche in Bezug auf Ausnutzung der Arbeitskraft wohl schwerlich ihresgleichen finden. Schon Monate vor dem Inkrafttreten der Turnusse erscheint der Auftrag, „Die Heizhausleistung habe im Einvernehmen mit dem Personal die Turnusse zu erstellen.“ Das Lokomotivpersonal sowie die Heizhausleistung geben sich alle Mühe, einen annehmbaren Turnus auszuarbeiten. Durch die praktischen Ergebnisse der Vorjahre werden alle Eventualitäten, welche den Verkehr und Dienst ungünstig beeinflussen in Erwägung gezogen. Einige Tage vor dem Beginn der neuen Turnusperiode erscheint gewöhnlich ein Turnus, welcher mit dem vom Personal verlangten keine Ähnlichkeit hat. Alle Beschwerden werden ganz einfach unberücksichtigt gelassen. Alles ist auf den Kopf gestellt. Durch die fortgesetzte Ausbeutung ist ein erheblicher Krankenstand zu verzeichnen. Die Dienstfähigen müssen den Dienst der durch Krankheit Abwesenden mitverschleppen. Wer früher kommt, fährt früher. Alle, selbst jene, welche für eine geregelte Aufrechterhaltung des Dienstes verantwortlich sind, müssen unter solchen Verhältnissen die Lust und Liebe verlieren. Streitereien zwischen den Vorgesetzten und mitunter recht pöbelhafte Auseinandersetzungen mit dem Personal sind an der Tagesordnung. Wo bleiben da die durch den Ministerialerlass und Turnus festgelegten Rechte des Personals. Dieser hoffnungslose Zustand hält schon einige Monate an, ohne eine Aussicht auf eine Besserung. Nun kommt noch das ausgeputzte schlechte Brennmaterial in Frage. Tropfen der Bleisäure und Rinnen der Siederohre, Pfandverschrauben und Stehbolzen sind eine beinahe ständige Erscheinung. Mit einem Tender voll gestornen Lötlapfen und 20 Prozent Steinnuß kann niemand Wunder wirken. Wir gönnen dem Herrn Günst und den anderen Herren die Diäten, erklären jedoch, daß unsere Geduld zu Ende ist. Wir können nicht mehr ruhig zusehen, wie man uns durch dieses elende Brennmaterial zusammenschindet. Es ist notwendig, daß das Lokomotivpersonal dieser maßlosen Ausbeutung ein energisches Paroli entgegenstellt. Wir erlauben uns daher, nachdem diese Dienstverhältnisse nun schon Monate andauern, dem Lokomotivpersonal folgenden Rat zu geben: Bei Krankmeldung oder sonstigen Auseinandersetzungen ist es notwendig, daß der Betroffene auf die belästigenden und rohen Anwürfe des Herrn Oberkommissars länger nicht reagiert. Ferner ist es notwendig, daß jeder Lokomotivführer jebiel persönliches Eingeständnis aufbringt und nichts mehr riskiert. Sobald durch dieses schlechte Brennmaterial die Dampfentwicklung eine ungenügende ist und mit dem Wasserstand im Kessel die Station nur erreicht werden kann, wenn der Lokomotivführer sich gegen die gefälligen Bestimmungen verstoßt, so raten wir, den Zug rechtzeitig zum Stillstand zu bringen und Dampf zu sammeln. Jene Kollegen, welche bisher viel riskiert und schließlich aufgeessen sind, haben durch die Verwaltung bisher schwere Strafen erhalten. Daher ist es entschieden besser, nichts mehr zu riskieren. Gelingen! Unsere Klagen auf diesem Gebiet waren bisher vergebens. Sie werden erst vernehmen, wenn wir, gestützt auf unsere Organisation und deren parlamentarische Vertreter, die Kesselbedingung so durchführen wie es uns das Gesetz gebietet.

Bodenbach. (Das systemlose System Kanta.) Unter dem Regime Kanta, der seit der Pensionierung des Herrn Oberinspektors Cech die Geschäfte des hiesigen Bahnbetriebsamtes leitet, haben sich Zustände entwickelt, die jedem sachkundigen Eisenbahner mit Grauen erfüllen. Es ist ein Zohnwahn, bei dem sich kein Mensch mehr auskennt. So wundert Herr Kanta eben drauflos von einem Tage zum anderen und treibt die Dinge zum Nachteil der Verwaltung wie der Bediensteten in immer größere Unordnung hinein. Anstatt darüber ernstlich nachzudenken, wie geregelte Verhältnisse herbeizuführen wären, werden einfach die Bediensteten dafür verantwortlich gemacht, wenn Hindernisse und Störungen entstehen, deren Ursachen zu 90 Prozent in dem bestehenden Wirrwarr zu finden sind. Die Grobheiten, mit denen einzelne Vorgesetzte die Bediensteten überschütten, könnten wohl unterbleiben, denn damit ist dem Unheil nicht beigekommen. Durch ein solches Benehmen wird das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen verbittert und das im Eisenbahndienst so notwendige Einvernehmen zerstört. Daß sich so geartete Vorgehensweise ihr Ansehen direkt selbst untergraben, sei nur nebenbei bemerkt. Sehr oft werden durch unfinnige Anordnungen Zeitvergeudungen und Zugverspätungen heraufbeschworen. Durch Einführung einiger Beispiele soll dies erhärtet werden. Am 18. Dezember 1912 mußte eine Verschubpartie der Anlage f. l. B. R. B. das Schottergeleise auszuräumen. Diese Rangierung nahm einen Zeitraum von zirka drei Stunden in Anspruch. Dadurch wurde die Einfahrt des Zuges Nr. 886 behindert und mußte derselbe in der Station Teschen warten. Der Beamte war so einsichtsvoll und machte Herrn Kanta darauf aufmerksam, daß das nicht gut angehe, weil das Zugpersonal schon lange auf der Tour sei und bemerke in fragendem Tone: „Was wird daselbst dazu sagen?“ Herr Kanta antwortete: „Das Zugpersonal hat ein einfach ruhig zu sein und stehen zu bleiben.“ So kann natürlich nur ein Mensch reden, der keine blasse Ahnung davon hat, was es heißt, im Winter bei langen Touren Tag und Nacht jeder Unbill des Wetters ausgesetzt, auf der Strecke zu sein. Er würde sich sicher dafür bedanken. Die Ausrangierung des Schottergeleises, durch welche diese Verspätung verursacht wurde, war eine ganz zwecklose Sache, da nach Beendigung der Rangierung sämtliche Wagen wieder auf das Schottergeleise gestellt werden mußten, weil anderweitig kein Platz vorhanden war. Darunter waren beladene Güterwagen, die schon seit dem 16. November 1912 und 5. Dezember 1912 auf diesem Geleise standen. Das hatte man früher nicht gewußt, und als man darauf, mußte die sofortige Auswechslung stattfinden, um — dieselben nachher wieder dort hinzustellen, wo sie gestanden waren. Der Erfolg war, daß die Bediensteten mühsam herangejagt und der Verkehr gestört wurde, und das Zugpersonal seine Diensttour verlängert bekam.

Ein zweites Beispiel: Eine Verschubpartie erhält vom Beamten der f. l. B. R. B. Anlage den Auftrag, leere Wagen auf die alte f. l. Staatsbahn (Anlage D. B. C.) beizufahren. Die Wagen wurden über die St. C. G. Anlage hinausgeschleppt, wodurch regelmäßig die Verschubungen dort behindert werden. Kaum war die Partie damit hinaus, langte ein neuer Auftrag vom Beamten der alten f. l. Staatsbahn (D. B. C.) ein, daß keine leeren Wagen beizufahren seien, sondern beladene abgezogen werden müssen. Die Maschine mußte

teer auf die Anlage D. S. C., um das Brutto zu holen, und verkehrte dort den Versuch. Als die beladenen Wagen vorgezogen wurden, kommt der Verkehrstechniker Herr Fanta und ordnet wieder an, daß die beladenen Wagen stehen zu bleiben haben und zuerst die leeren Wagen beigestellt werden müssen. Solcherart werden die Leute herumgeführt, bis sie schließlich nicht mehr wissen, wessen Karren sie sind. Dabei haben die Herren das Telefon zur gegenseitigen Verständigung. Durch solche Konfusionen werden eine, zwei bis drei Stunden Zeit vertrödeln, die Verschiebungen anderer Partien gehemmt und die Ein- und Ausfahrt der Züge gestört und gefährdet. Die Schleppzüge stehen oft längere Zeit auf dem Ausfahrtsgeleise auf der Strecke, was ebenfalls nicht immer notwendig wäre. Das sind nur zwei Proben „fantastischer Verkehrstechnik“.

Daneben herrscht eine strapaziöse Ausbeutung des Verschiebepersonals. Nur selten ist eine Partie vollständig. Bei den meisten Partien wird mit zwei bis drei Mann verschieben. Kommt bei einer Partie durch irgendwelchen Umstand ein Mann zum Fehlen, so wird aus einer anderen Partie ein Mann weggenommen und jener zugewiesen, so daß niemals alle Partien voll sind. Bei der dritten Meile, sogenannte kleine Tour, ist die Sache noch ärger. Hierzu werden die Leute aus den anderen Partien zusammengekauft, um eine Partie, natürlich wieder nicht vollständig, beistellen zu können. Die dazu Verurteilten müssen die ganze Woche von früh bis abends Tagdienst leisten, was direkt gegen die Vorschriften verstößt. Nur den Vorarbeitern läßt man nach dem 12/24stündigen Turnus Dienst machen.

Herr Fanta möge sich doch einmal die Mühe nehmen und den Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. Februar 1898, Z. 2725, mit den im Jahre 1901 verfüigten Abänderungen und Ergänzungen studieren. Er wird dort finden, daß bezüglich der Dienst- und Ruhezeit des Verschiebepersonals folgender Grundsatz gilt: „In Stationen, wo die dichte Zugfolge oder die Zusammenstellung der Züge eine unausgesetzte anstrengende Tätigkeit erfordert, hat einer 12stündigen Dienstzeit in der Regel eine Ruhezeit von 24 Stunden zu folgen.“ Er würde dann wohl selbst einsehen, daß er die Leute über Gebühr ausnützt. Aber wir zweifeln sehr daran, daß er als einmaliger Stegler von dem alten Liebesgott anpassend wird. Es wird vielmehr am Personal selbst liegen, sich endlich aufzuraffen, um Abhilfe zu schaffen. Dazu gehört eine lückenlose Organisation und brüderliche Solidarität.

Bischofshofen. (Eine halboffene Warnung vom Jahre 1910.) In einer der Dezembernummern vom Jahre 1910 des „Eisenbahner“ war eine Warnung an Herrn Johann Westertaler, Kondukteur in Bischofshofen, enthalten, laut welcher selber aufgefordert wurde, seine lügenhaften Aussagen über den Ortsgruppenauschuss und den verstorbenen Genossen Ramsauer einzufassen.

Der Grund zu dieser Warnung ergab sich folgendermaßen: Im Herbst 1909 hatte die Ortsgruppenleitung Bischofshofen, welcher auch ich damals angehörte, in einer Ausschussführung über mehrere Unterstufungsansuchen zu verhandeln, unter welchen sich auch ein Ansuchen des damaligen Mitgliedes Hasl befand.

Die Haslbestände von damals waren keine günstigen, es konnte deshalb nur den dringlichsten Ansuchen stattgegeben werden. Nichtsdestoweniger wurde ich aber beauftragt, mich über die Verhältnisse des Mitgliedes Hasl zu informieren. Ich erledigte mich dieses Auftrages in der Weise, daß ich selbst in die Wohnung des Genossen Hasl ging, denselben aber selber nicht persönlich traf. In der Rücksprache mit seiner Frau gab mir selbe folgende Auskunft: „Ja, ja, sie könnten schon etwas brauchen, aber es sei ja schade, er kauft sich ja doch wieder nur Schnaps.“ Ich kannte die Frau nicht näher und mußte ihr deshalb Glauben schenken. In der nächstfolgenden Ausschussführung berichtigte ich in diesem Sinne, und da ein anderer Genosse überdies berichtete, daß Hasl Geld als Darlehen abgegeben habe, wurde sein Ansuchen gänzlich abgewiesen.

Diese Abweisung veranlaßte den Genossen Westertaler zu einer Kritik und zum Austritt aus der Gewerkschaft. Ich und der verstorbenen Genosse Ramsauer waren so ziemlich die ersten, gegen welche der Vorwurf erhoben wurde, wir hätten uns besser erkundigen sollen. Ich bemerke hierbei, daß Westertaler eine gewisse Verdächtigung hatte, für Hasl einzutreten, da er dessen Frau und die Verhältnisse besser kannte als wir. Nur hätte er dies etwas früher tun sollen und am geeigneten Platz.

Im Herbst 1910 hatte nun Westertaler im Besprechungsraum mit dem damaligen Genossen Knefz diesbezüglich eine ziemlich scharfe Auseinandersetzung. Herr Knefz, welcher damals auch Ausschussmitglied war, führte in der darauffolgenden Ausschussführung Klage, daß Westertaler den gesamten Ausschuss sowie den verstorbenen Genossen Ramsauer grüßlich beschimpft habe und selbe durch lügenhafte Aussagen in Mißkredit bringe. Herr Knefz erklärte, wenn sich der Ausschuss dies gefallen lasse, so trete er aus der Gewerkschaftsorganisation aus, und führte auch Zeugen für die Richtigkeit seiner Aussagen an.

In der Annahme, daß sich ein bewußter Parteigenosse in derartigen Dingen nicht von persönlichem Gaf leiten läßt (und Herr Knefz trat damals sehr bewußt auf), beschloß der Ausschuss einstimmig, Herrn Westertaler eine öffentliche Warnung zu erteilen; notabene wurde bemerkt, daß Genosse Westertaler wiederholt schriftlich verwahrt sowie zur Ausschussführung vorgeladen wurde, aber niemals erschienen sei. Weiters bemerke ich noch, daß Genosse Westertaler politisch organisiert trotz alledem heute noch Parteigenosse ist, während Herr Knefz ohne eigentlichen Grund von der Partei und Gewerkschaft abgefallen ist, was mich sowie sein bisheriges Verhalten zu der Annahme berechtigt, daß der gesamte Ausschuss damals von ihm dupiert wurde und er sich hierbei von persönlichem Gaf leiten ließ.

Genosse Westertaler erhebt seither gegen mich den Vorwurf, daß ich der eigentliche Urheber und Schreiber seiner Warnung war und stützt sich hierbei darauf, daß ihm dies ein Ausschussmitglied von damals gesagt habe. Da ich aber weder Urheber noch Schreiber dieser Warnung war, Westertaler mir aber seinen Namen nennt, so erkläre ich denjenigen ungenannt sein wollenden Angeber so lange für einen gemeinen Lügner, bis er öffentlich das Gegenteil beweist. Ich glaube, durch diesen Artikel von einem ungerechten Vorwurf befreit zu werden, welcher nun seit mehr als zwei Jahren auf mir lastet. Nun lasse ich dem vertriebenen Lügner das Wort und erwarte seine öffentliche Antwort, wenn er nicht auch noch den Vorwurf der Feigheit auf sich nehmen will.

Hans Mühlberger, Kondukteur.

Attentat bei Mitterte. Ein schwerer Unglücksfall enttrifft am 21. Jänner um 8 Uhr früh den Bahnmeister Hugo Keder in dem Kreise seiner Familie sowie seinen Berufs- und Parteigenossen. Der Verunglückte stand im 60. Lebensjahr und war über 40 Jahre bei der k. k. Staatsbahn bedienstet. Das Unglück ereignete sich in der Nähe der Station Bürstern, wo Genosse Keder mit der Behebung eines Gleisverschlusses beschäftigt war. Da außer dem tödlichen Verletzen niemand zur Stelle war, ist die Ursache des Unglücks nicht genau festzustellen und es ist schwer erklärlich, wie der sonst so vorsichtige Genosse ums Leben kam. Jedenfalls dürfte er von der Lokomotive des Frühjahrszuges erfasst worden sein, wobei er so schwere Verletzungen erlitt, daß er wenige Minuten darauf verschied. Ge-

nosse Keder war allgemein geachtet und bei den Arbeitern, welche ihm unterstellt waren, sehr beliebt. Für seine Berufsorganisation war er rassistisch tätig, viele Jahre Vertrauensmann und als solcher sorgte er dafür, daß die Arbeiter seiner Partei auch der Eisenbahnerorganisation zugeführt wurden. Als Wahlmann in der Zeit des Reichstageswahlrechts wirkte er ebenfalls im Sinne der Partei und für die Interessen der Arbeiter. Bei voller Gesundheit wurde er von dem Unglück ereilt, in Ausübung seines Berufes wurde er ein Opfer seines Berufes und fiel im Dienste des Kapitals. Die Arbeiter werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Graz. (Staatsbahn.) Vor kurzer Zeit wurde die Betriebsleitung durch das Erscheinen eines Direktionsorgans aus ihrem beschaulichen Dasein aufgerüttelt, wo im geheimen allerdings schwerwiegende Tatsachen, die sich seit langem mit Ausübung der Dienstpflicht vollzogen, verhandelt wurden. Ob der protokollarische Herr Dr. Sagner auch erhoben und herausgefunden hat, in welchem Umfange die Diätenschänderie betrieben wird, ist zweifelhaft. Wenn sich Herr Dr. Sagner auf die Strecke begeben hätte, so wäre ihm diese Diätenschänderie zu Ohren gekommen. — Es ist ja allgemein bekannt, daß gewisse Herren, die ein paar Stunden in Jeching zu tun haben, schon nachmittags von Graz wegfahren, um in Jeching übernachtet zu können und höhere Diäten zu erzielen, obwohl sie diese Diäten, wenn sie in der Früh von Graz wegfahren würden, bis Abend am selben Tage leicht fertigstellen könnten. Da schau bloß nur eine halbe, so aber eine anderthalbfache Gebühr heraus. — Ferner das Kontrollorgan der Betriebsleitung bei der Revision in der Strecke Messendorf-Weiz, wo sich doch die besten Anstalten bieten, um abends nach Graz zu fahren, über 50 Kilometer weit nach Jeching fahren zu überlassen, wo wiederum übernachtet wird, um ganze Diäten verdienen zu können. — Wo ist da das Sparsystem der k. k. Staatsbahndirektion? Ja, gepart wird nur bei den niederen Bediensteten und Arbeitern. Daß der Herr Betriebsleiter über diese Diätenschänderie nichts hört und sieht, dürfte sein eigenes Verhängnis haben. Es ist Pflicht des k. k. Eisenbahnministeriums sein Augenmerk auf diese Betriebsleitung zu richten.

Wien-Pengendorf. (Der Antischimmelkei der k. k. Staatsbahndirektion Wien.) Bekanntlich wird eine Neuauflage der Fahrlegitimationen für Familienangehörige durchgeföhrt. Im Monat Oktober wurden die Photographien und für jede derartige Legitimation ein Betrag von Kr. 3.50 eingezogen. Die Mehrzahl der Anspruchsberechtigten nahm die Photographien aus ihren Legitimationsbüchern heraus und sendete diese ein, in der Hoffnung, daß in einigen Tagen oder Wochen die neuen Legitimationen ausgefolgt werden. Nun kam am 21. Dezember 1912 ein Amtsblatt heraus, worin mitgeteilt wird, daß die alten Legitimationen noch bis 31. Dezember 1913 Gültigkeit haben. Durch den Umstand, daß die alten Legitimationen noch weiter ein Jahr Gültigkeit haben, daß viele der Legitimationsinhaber die Photographien auf Verlangen an die Dienststellen abgegeben haben, sind heute eine Anzahl von Bediensteten ohne gültige Fahrlegitimationen. Bedienstete, die auf Grund ihrer Fahrlegitimationen eine Reise unternehmen, laufen Gefahr, daß sie beanstandet und bestraft werden können. Uns sind schon einige Fälle bekanntgegeben worden, wo tatsächlich Bedienstete von Revisionsschreibern zur Nachschickung verurteilt wurden. Ein Revisionsschreiber auf der Triester Strecke erklärte, daß er jede Legitimation ohne Photographie als ungültig behandeln werde. Warum die k. k. Staatsbahndirektion in Wien die Photographien und die Ausfertigungsgebühr von Kr. 3.50 ein halbes Jahr früher einzieht und dann nachträglich die alten Legitimationen wieder für weiter gültig erklärt, können wir nicht recht einsehen. In diesem Falle dürfte der „gute alte Antischimmel“ die Schuld tragen.

Annaberg. (Krautemagazin.) Einen eigenartigen Vorgang gibt der Herr Magazinverwalter Mangotisch gegenüber seinen Untergebenen an. Bekanntlich wurde im Krautemagazin der Südbahn der Afford gewaltig reduziert. Auf das hin beschloßen die Magazinbediensteten, in dieser Angelegenheit bei der vorgesetzten Dienststelle durch ihre gewählten drei Affordvertrauensmänner intervenieren zu lassen. Nun ist zufälligerweise einer dieser drei Leute krank und konnte an der Vorprache nicht teilnehmen. Herr Mangotisch lehnte die Vorprachen ab mit der Begründung: Da nicht alle drei Vertrauensmänner bestimmen sind, so könne er nichts machen. Wirklich eine billige Ausrede. Die Magazinbediensteten werden sich über diese Abweisung nicht trösten lassen und eben auf einem anderen Wege ihr Recht suchen. Bei diesem Anlaß wollen wir gleichzeitig auf das unzureichende Lobbed vom „Deutschen Eisenbahner“ hinweisen. In dieser Zeitung wird von einem großen Erfolge des Reichsbundes für die Annaberg Afford beider geschrieben und gerühmt, daß endlich das Affordverhältnis der Magazinbediensteten geregelt wäre. In Wirklichkeit ist aber kein einziger Arbeiter mit dieser Affordreduzierung zufrieden, insbesondere die Teuto des Reichsbundes schimpfen in allen möglichen Tonarten. Sei denn die Sache wie immer. Unsere Aufgabe ist es, dafür zu sorgen, daß die durch die Affordreduzierung geschädigten Arbeiter auf ihre Rechnung kommen werden. Dazu haben wir eine Organisation.

Franzendorf. Die Heldentaten des Stanovic haben wir wiederholt festgestellt. Das Handwerk dürfte aber diesem Protektionsfide nicht so bald gelegt werden; je länger es dauert, desto interessanter wird es; ist daher nötig, daß wir das Vorgehen des Stanovic und seiner Protektoren an dieser Stelle festlegen.

Am 3. Jänner l. J. fand hier eine protokollarische Einvernahme in Angelegenheiten des Stanovic statt. Die Art des Verfahrens und die Aufnahme des Protokolls verdienen ein besonderes Kapitel in dieser Geschichte. Es war festzustellen, ob die Anklagen und Beschwerden die gegen Stanovic vorgebracht wurden, auch auf Wahrheit beruhen.

Zur Protokollaufnahme erschienen die Herren Oberinspektoren Grundner und Medl. Von allem Anfang wußte man, wie die Sache gemacht wird. Der Herr Grundner ließ gleich seiner guten Stimmung freien Lauf und befehlte sich seiner akademischen Bildung, indem er einen Heiser anbrüllte und mit der Faust auf den Tisch schlug; auch mit dem Hinauswurf drohte er. Mit diesem Vorgehen glaubte er die wahrheitsgetreuen Aufnahmen der Deizer zu vereiteln. Dieses Vorgehen des Oberinspektors imponierte aber dem Heiser nicht und er verlangte einen Dolmetsch, da er die deutsche Sprache nicht ganz beherrscht. Dies brachte den Herrn Grundner nicht in Verlegenheit, er hat ganz einfach den Stanovic als Dolmetsch (der Anklage als Dolmetsch?) bestimmen wollen. Dieses Ansehen aber wurde vom Heiser energisch zurückgewiesen. Darauf ging Herr Medl. in das Verkehrsamt und erbat sich einen Beamten als Dolmetsch. Die Protokollaufnahme dauerte von halb 2 Uhr nachmittags bis 8 Uhr abends. Das Protokoll wurde aber trotzdem mangelhaft zusammengestellt, da der Krauttransport, der dem Herrn Grundner recht unangenehm erschien, überhaupt nicht protokolliert wurde. Wir versprechen uns daher nicht viel von dieser Einvernahme. Wenn der Stanovic trotz alledem von Franzdorf nicht weg kommt, so wird sein ganzes Schandenregister veröffentlicht, was gewiß seinen Protektoren und der Bahndirektion keine Ehre machen wird. Außerdem wird die Sache an die Generaldirektion geleitet und eine unparteiische Protokollaufnahme verlangt. Der Herr Oberinspektor Grundner wollte sich recht weise und gerecht zeigen und sprach seine Verwunderung darüber aus, daß die Sache nicht früher zur Anzeige gebracht wurde. Wir wissen aber, daß ihm die Angelegenheiten des Stanovic sehr wohl bekannt waren. Der Stanovic hat es nur dem Herrn Grundner zu verdanken, daß er noch auf seinem Posten ist. Das System dieser Untersuchung ist unter jeder Art. Es darf nicht geduldet werden, daß auf eine solche Art die Schandtat eines Stanovic verheimlicht und ungestraft bleibt. Aus diesen Tatsachen werden

wir auch die entsprechenden Schlüsse ziehen. Die Herren dürfen nicht glauben, daß für uns die Sache erledigt ist. Stanovic steht unterdessen unbehindert seine unschönen Handlungen fort und rennt wegen jeder Kleinigkeit in die Kanzlei, das Personal denutzieren und wenn er sonst nichts hat, so verfolgt er hilflose Kinder.

Wäre es nicht angezeigt, dem Stanovic, wenn er in die Kanzlei denutzieren kommt, die Tür zu weisen?

Mährisch-Odrau-Oderfurt. (Eine Bewegung unter dem Zugbegleitungspersonal.) Infolge Auflösung des Turnusses beim Güterzugsverkehr trat eine derartig schwere und überanstrengende Dienstleistung beim hiesigen Personal ein, welche dasselbe in eine berechtigte Unruhe und große Unzufriedenheit versetzte. Die Vertrauensmänner sahen sich deshalb veranlaßt, das Personal zu einer Beprechung zusammenzurufen.

Am Montag den 20. Jänner um 1/4 Uhr nachmittags tagte im Saal des Gasthauses J. Chlebel in Oberfurt eine derartig gutbesuchte Versammlung der Zugbegleiter, daß der geräumige Saal schon vor Eröffnung der Versammlung die Teilnehmer nicht mehr fassen konnte und viele Zugbegleiter in dem anschließenden großen Gastzimmer der Versammlung beizubohnen mußten.

Personalkommissionsmitglied Genosse Kudli (Brünn), welcher als Referent erschienen war, erstattete seinen Bericht über die Sitzungen der Personalkommission und erläuterte die im Interesse des Personals in diesen Sitzungen gestellten Anträge, besprach die Turnusangelegenheit des Fahrpersonals und den Wert der für alle Zugbegleiter so wichtigen Rangliste. Die ruhigen und sachlichen Ausführungen des Referenten wurden von der Versammlung mit stürmischem Beifall belohnt.

Hierauf sprach Oberkondukteur S. v. o. b. a., welcher die Anwesenden auf die ersten Veranungen der tagenden Versammlung aufmerksam machte und die Zugbegleiter aufforderte, zusammen zu halten.

Nach ihm sprach Herr Stationsmeister Tichelmann, welcher sich in seinem Referat nicht nur als Vertreter der Direktion, sondern auch als solcher der Regierung den Versammelten vorstellte und dessen „Referat“ ein Wiederholen des Stoffes, welchen er aus dem „Deutschen Eisenbahner“ und der „Kronzeitung“ schöpfte, war. Personalkommissionsmitglied Magazin-ausgeber Blazek fertigte diesen seinen Verrichtungen unter allgemeinem Beifall der Versammlung gründlich ab und es ist gewiß, daß Herr Tichelmann nicht so bald wieder in einer Eisenbahnerversammlung „referieren“ und sich als Vertreter der Regierung vorstellen wird.

Die Versammlung faßte den Beschluß, daß während der Fortsetzung der Beratungen eine gewählte Deputation beim Betriebsinspektorat in der zur Märrau drängenden Turnusangelegenheit vorzusprechen und den Versammelten hierüber Bericht zu erstatten hat. Während der Abwesenheit der Deputation sprachen die Genossen Kudli, Blazek und der Redakteur Pichler aus Oberberg.

Das nichtbetrieblende Resultat der Vorgesprache beim Betriebsinspektor-Stellvertreter (der Betriebsinspektor war verreist) wurde von der Versammlung mit stürmischem Entzückungsrufen entgegengenommen und bald wäre es trotz der ruhigen Mahnungen der Genossen Kudli und Oga den Vertrauensmännern nicht geungen, die aufgeregten Teilnehmer vor unbedachten Schritten zurückzuhalten.

Genosse Kudli und Gog ermahnten die Anwesenden, ruhig das Resultat der am 21. Jänner 1913 stattfindenden Vorprache beim k. k. Direktor abzuwarten und es wurde beschlossen, daß, nachdem Herr Hofrat Bojner mit Zug 9 in Mährisch-Odrau eintrifft, eine Deputation unter Führung des Genossen Kudli in der Angelegenheit der aufgelösten Turnusse bei demselben vorprache.

Aus dieser Massentungebung der Zugbegleiter möge die k. k. Direktion erwägen, daß das Personal nicht länger mehr gewollt ist, insoweit unzureichenden Personals standes sich länger unumstündlich ausbeuten zu lassen und lehnt jede Verantwortung für den Dienst, welchen es im nichtausgeruhten Zustand verrichten muß, vollkommen ab.

Am Abend desselben Tages nach Zug 9 empfing Herr Hofrat Bojner die Deputation und versprach, so n. möglich, es zu tun, damit die Turnusse wieder in Kraft treten können. Hoffen wir, daß Herr Hofrat dies tun wird und daß das Personal von der berechtigten Erregung recht bald befreit wird.

Versammlungsberichte

Eine imposante Eisenbahnerversammlung in Triest.

Schon lange gab es in Triest keine so gut besuchte Versammlung als die am 13. d. M. Der große, geräumige Saal des Arbeiterheims war bis in die letzte Ecke gefüllt. Der neben dem Saal befindliche Hof sowie der Korridor waren vollgepflegt mit Zuhörern, die bei offenen Fenstern und Türen den Ausführungen der Referenten lauschten. Viele mußten wieder fortgehen, da kein Platz mehr vorhanden war. Bei dieser Versammlung waren über 1300 Personen anwesend. Einige Minuten nach 8 Uhr eröffnete der Einberuher Genosse Kopas die Versammlung, begrüßte die anwesenden Abgeordneten Genossen Dr. Ellenbogen, Valentin Pittoni und Giovanni Oliva.

Sodann verlas Genosse Kopas die Kopien der an Dr. Ellenbogen und Dr. Gregorin gerichteten Einladungs-schreiben. Diese beiden Herren sind aber zur Versammlung nicht gekommen. (Rufe: Sie fürchten sich vor dem Volksgericht!)

Zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Übermäßige Ab-lehnung des 17 Millionen-Antrages Tomfisch“ referierte Abgeordneter Genosse Pittoni. Unter anderem führte er aus: In jedem Parlament der Welt gibt es Freunde und Gegner des Proletariats, aber nirgendwo wird soviel Verlogenheit zur Schau getragen als im österreichischen Parlament. Ich werde mich ganz kurz darüber aussprechen, wie es in Oesterreich so etwas möglich ist.

Neben dem großen, modernen Massenkampf gibt es in Oesterreich auch einen nationalen Kampf, der allen Fortschritt hemmt. Acht oder zehn Nationen kämpfen eine gegen die andere, anstatt ruhig nebeneinander zu leben. Dem Bürger-tum sind nationale Kämpfe sehr willkommen, um im Trüben fischen zu können. Sie entfachen den nationalen Streit nur noch mehr, weil sie ohne ihn nicht leben können. Wenn der nationale Kampf nicht wäre, so hätten sie schon längst ihre Siebentischen paden und sich davon trösten müssen, oder aber müßten sie — was diesen Leuten besonders fürchtbar ist — sich befehren und für Volksnotwendigkeiten stimmen. Für ihre volkstümliche Politik haben die Herren immer den Mantel des nationalen „Interesses“ bereit. Leider ist es ihnen gelungen, mit länenden Phrasen noch einen großen Teil des arbeitenden Volkes vom Massenkampf fernzuhalten.

In Oesterreich haben wir keine parlamentarische Regierung. Bei Konflikten mit der Regierung, mit dem Parlament, kommt es vor, daß, anstatt daß die Regierung ginge, sie mit dem § 14 droht, wenn das Parlament nicht pariert. Aus dem Verhalten der bürgerlichen Parteien merkt man, daß sie nichts anderes wünschen, als daß ihnen die Mühe des Regierens durch den § 14 abgenommen wird.

Bei der letzten Abstimmung über die Angelegenheit, die so weit in ihre Familieninteressen eingreift, haben nur zehn Stimmen für die Durchsetzung zurer Forderungen gefehlt. Dies ist das Zeichen, daß auch einige bürgerliche Abgeordnete für den Antrag Tomfisch gestimmt haben. Sie werden sehr bald zur Heberzeugung gelangen, daß manche bürgerlichen Ab-

geordnete fast ausschließlich nur deshalb für den Antrag waren, weil sie in dem Moment in der Opposition gegen die Regierung waren. Besonders charakteristisch ist hierfür der Ausspruch des Abgeordneten Dr. Hybar, welcher unlängst in einer Versammlung seiner nationalen Anbeter äußerte: „Ich habe nicht vielleicht aus Liebe zu den Eisenbahnern für deren Forderungen gestimmt, sondern deshalb, weil ich gerade in der Opposition gegen die Regierung war.“

Die Eisenbahner gehen daher, wie die bürgerlichen Parteien die Eisenbahnerinteressen vertreten. Aber die Macht, ein solches Nichtachten der Volksinteressen in Zukunft zu verhindern, liegt in den Händen der Arbeiter selbst. Vor allem muß die Arbeiterschaft für ihre eigene, geschlossene internationale Organisation wirken. (Stürmischer Beifall.)

Hierauf erteilte der Vorsitzende dem Abgeordneten Genossen Dr. Ellenbogen das Wort, welcher in seinen vorzüglichen Ausführungen die Geschichte der Eisenbahnerforderungen vom Jahre 1903 bis heute darlegte. Von seinen Ausführungen führen wir an:

Infolge der passiven Resistenz im Jahre 1903 und 1907 hat die Regierung zwar viele Versprechungen gemacht, aber nur deren geringen Teil erfüllt. Mittlerweile ist aber die sozialdemokratische Organisation angewachsen und die nationalen Parteien haben mit Reiz darauf. Es wurden verschiedene nationale und liberale Eisenbahnerorganisationen gegründet, um die Eisenbahner zu zersplittern.

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

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

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

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

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

Durch die zielbewusste und klare Taktik ist es uns gelungen, den Eisenbahnern klarzumachen, daß sie den Freund vom Feind unterscheiden werden, und können sich nicht mehr ausreden, daß sie es nicht wissen, mit wem sie halten sollen. Brausender Beifall folgte den Ausführungen des Redners.

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

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

Die heute den 13. Jänner 1913 im Arbeiterheim stattfindende öffentliche Eisenbahnerversammlung verurteilt auf das entschiedenste das feige und verräterische Verhalten jener bürgerlichen Abgeordneten, die gegen den Antrag Tomisch auf Einstellung von 17 Millionen für die Eisenbahner im Budget gestimmt oder sich der Abstimmung durch Fernbleiben entzogen haben. Sie erblickt darin einen Beweis für die Verlogenheit und Unverlässlichkeit der betreffenden Parteien, die, wenn sie die Eisenbahnerinteressen brauchen, mit großen Versprechungen haufieren gehen, im entscheidenden Augenblick aber aus Untertüchtigkeit vor der Regierung versagen.

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

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

Linz. Am 16. Jänner fand in Linz eine massenhaft besuchte Versammlung der Eisenbahnbediensteten statt, in welcher Reichratsabgeordneter Genosse Wegmann und die Genossen Müller, Weiser und Jakubec über „Die schmachliche Haltung der bürgerlichen Abgeordneten bei der Abstimmung über den Antrag des Genossen Tomisch“ referierten.

Jägerndorf. Am 13. Jänner sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse Dusek über „Die Verunsicherungs- und Unfallversicherung“.

Aus den Organisationen.

Gütteldorf. Die hiesige Ortsgruppe hielt am 23. Jänner die ganzjährige Generalversammlung ab. Nachdem die Tätigkeitsberichte der Funktionäre von der Versammlung mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, auf Antrag der Rechnungsrevisoren dem scheidenden Ausschuss das Absolutorium einstimmig erteilt wurde, erfolgte die Neuwahl der Ortsgruppenleitung, wo folgende Genossen gewählt wurden: Ludwig Siebenhant, Obmann, Karl Wild und Karl Sigl, Stellvertreter; Josef Guttmann, Kassier, Martin Krühauf, Stellvertreter; Karl Schwoboda, Schriftführer, Karl Moudry, Stellvertreter; Rudolf Clabian, Archivar, Karl Cermak, Stellvertreter; Eduard Eichenhut und Laurenz Neubauer, Revisoren. Laut Beschluß der Generalversammlung werden die Vereinsversammlungen jeden Dienstag nach dem 8. und 18. des Monats als allgemeine, jeden Dienstag nach dem 10. und 25. des Monats als Vereinsversammlungen des Lokomotivpersonals abgehalten. Beginn präzis 7 Uhr abends. Fällt der Dienstag am 3., 18., 10. oder 25., so wird die Vereinsversammlung an diesem Tage abgehalten.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Genossen Ludwig Siebenhant, XIII, Gadingerstraße 39a, in Geldangelegenheiten an den Kassier Genossen Josef Guttmann, XIII, Gadingerstraße 39, zu adressieren.

Mistel. Bei der am 20. Jänner d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Funktionäre in den Ausschuss gewählt: Rudolf Richter, Obmann, Engelbert Peter und Franz Boruckh, Stellvertreter; Franz Niemitz, Kassier, Anton Duit und Franz Demel, Stellvertreter; Franz Bönsch, Schriftführer, Georg Janil und Anton Heindl, Stellvertreter; Johann Gsch und Anton Turek, Revisoren; Josef Schuster, Johann Klauit, Johann Bajurek, Josef Juracek, Johann Sandan und Franz Valler, Ausschussmitglieder.

Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Rudolf Richter, in Geldangelegenheiten an den Kassier Franz Niemitz zu senden.

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

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

Saaz. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß vom 10. Februar bis 1. März 1913 die Ausgabe von Bibliothekbüchern behufs Revision eingestellt wird. Die Genossen werden ersucht, die ausgeliehenen Bücher bis längstens 9. Februar abzugeben. Gleichzeitig werden die Mitglieder aufmerksamer gemacht, daß ab Februar l. J. die Monatsversammlungen im neuen Vereinslokal „Volkshalle“ am Gurkenmarkt stattfinden.

Trieben (Gießmar). Am 12. Jänner fand die Generalversammlung statt. Gewählt wurden folgende Genossen: Josef Hausfoll, Zahlstellenleiter, Johann Weisenböck, Stellvertreter; Johann Wilding, Kassier; Paul Berger, Schriftführer; Daniel Maierhofer und Johann Reiter, Kontrolloren; Paul Berger, Subkassier für Wärdorf; Sebastian Streinid, Subkassier für Gaishorn.

Zuschriften sind an Josef Hausfoll, Bahnwärter in Trieben 138, zu adressieren.

Komutan. In der am 10. Jänner in Herrn Dicks Gasthaus abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss berufen: Edmund Sattler, Obmann, Peter Zuber und Josef Luky, Stellvertreter; Hugo Stüh, Kassier, Anton Wagner, Stellvertreter; Ludwig Müller, Schriftführer, Hugo Cernh, Stellvertreter; Wenzel Teufel und Anton Hausenblas, Revisoren; Franz Kohl, Anton Fider, Franz Holliker, Eduard Schwarz, Eduard Mühlfeld, Johann Schmiedl, Hieronymus Ulrich, Zwan Tipoll, Albert Solleh, Wenzel Thürmer, Hugo Dört, Adalbert Kreisl, Heinrich Glaser, Naimund Wid, Josef Langer, Josef Weber, Ferdinand Reichl, Adolf Pröger und Franz Kischer, Ausschussmitglieder.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Edmund Sattler, Lokomotivführer, Oberdorf, Kapellengasse 380, in Geldangelegenheiten an den Kassier Hugo Stüh, Schmied in Oberdorf, Alleestraße 252, zu richten.

Laut Beschluß der Generalversammlung sind die entliehenen Bibliotheksbücher wegen bevorstehender Zentralisierung der Bibliothek sofort an den Kassier Genossen Stüh abzugeben.

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

Gmünd. Bei der am 12. Jänner stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss entsendet: Johann Neunteufel, Obmann, Ignaz Salmenberger und Johann Schmidl, Stellvertreter; Johann Reither, Kassier, Johann Kramann und Wenzel Gartus, Stellvertreter; Adolf Kramann, Schriftführer, Franz Grünies und Leopold Gaag, Stellvertreter; Thomas Kofar, Bibliothekar, Jakob Fiala und Ignaz Klopff, Stellvertreter; Heinrich Sattler, Georg Lodi und Friedrich Schumacher, Kontrolloren.

Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Johann Neunteufel, Gmünd I, Katterzeile, Niederösterreich (Regio Nr. 114), jene in Geldangelegenheiten an den Kassier Johann Reither, Unter-Wielands Nr. 74, zu richten.

Laut Beschluß der Generalversammlung werden vom 1. Februar l. J. an Sprechstunden von 6 bis 8 Uhr abends jeden Samstag im Vereinslokal eingeführt, wo den Mitgliedern über gemerkte Angelegenheiten Fragen Aufklärung gegeben wird.

Mährisch-Schönberg. Bei der am 12. Jänner 1913 stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Johann Hecsko, Obmann, Leopold Gisl und Josef Gisl, Stellvertreter; Emil Keile, Schriftführer, Johann Hajda und Konrad Weiser, Stellvertreter; Paul Palik, Kassier, Hubert Plama und Stephan Demel, Subkassiere; Johann Vah, Stephan Wolf und Rudolf Nischmann, Bibliothekare; Leopold Schuppler, Josef Montag und Josef Prachar, Kontrolloren.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Johann Hecsko, Oberkondukteur, Mählfeldstraße 23, und in Geldangelegenheiten an Genossen Paul Palik, Werkmann, Josefstädterstraße 12, beide in Mährisch-Schönberg, zu richten.

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

nislau, Viktorczki, Stellvertreter; Josef Kallisz, Kassier, Josef Zimmermann, Stellvertreter; Vladimir Soroniewicz, Schriftführer, Josef Rippel, Stellvertreter; Martin Przhbyla, Bibliothekar; Jurij Dymydz, Franz Kahanowicz, Peter Kornelsohn, Georg Caranich, Michael Charabarowicz, und Jakob Urbanski, Ausschussmitglieder; Ludwig Laubenstein, Melich Schwarz und Ferdinand Hoffmann, Kontrolloren.

Sämtliche Anträge der Dienerkategorie für die Lokal- und Zentralpersonalkommission sind so bald als möglich an die Adresse Vladimir Soroniewicz, Wagenschreiber, Gernowitz, Alouczka 430, einzusenden.

Zslau. Sonntag den 12. Jänner fand die Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Nachdem die Funktionäre ihre Berichte den Mitgliedern zur Kenntnis brachten, wurde zum zweiten Punkt der Tagesordnung, „Neuwahl“ geschritten, welche folgendes Resultat ergab: Jakob Kiesel, Obmann, Franz Szamuta und Josef Gartner, Stellvertreter; Anton Fuchs, Kassier, Josef Lukes, Stellvertreter; Franz Kafil, Matthias Zerabel und Josef Kruga, Subkassiere; Ferdinand Lang, Schriftführer, Josef Burianek und Josef Zumr, Stellvertreter; Wenzel Rodr und Karl Neumann, Kontrolloren; Heinrich Kratochwil und Josef Lajchla, Bibliothekare; Martin Boger, Rudolf Cermak, Johann Janio, Anton Kratochwil, Viktor Kurka, Johann Lajchla, Johann Wefel, Johann Witek und Jakob Slawitz, Beiräte. Kiesel dankte im Namen der Gewählten für das geschenkte Vertrauen und forderte die Mitglieder auf, auch weiterhin durch stammenden Besuch der Versammlungen sowie rege Mitarbeit die neue Leitung in ihrer schweren Arbeit zu unterstützen.

Dornbirn. Bei der am 12. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Ferdinand Tschabrunn, Obmann, Naimund Ullmann, Stellvertreter; Johann Hofer, Kassier; Josef Benterling, Schriftführer; Anton Sammerl und Alois Thaler, Kontrolloren; Stephan Wüßner und Hermann Mann, Subkassiere. Nach der Wahl beglückte uns Genosse Pruscha aus Pregegn mit einem anderthalbstündigen Referat, welches mit großer Begeisterung aufgenommen wurde. Ferner diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß jeden ersten Sonntag im Monat um halb 4 Uhr nachmittags im Gasthaus Wagner die Monatsversammlung stattfindet.

Göding. Bei der am 12. Jänner d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Georg Müller, Obmann, Rudolf Bamrecla, Stellvertreter; Johann Bamrecla, Schriftführer; Ludwig Manf, Kassier; Franz Weiß und Georg Lindmayer, Revisoren; Jakob Bezusek, Bibliothekar; Karl Solbein und Eduard Uhlir, Ausschussmitglieder.

Korrespondenzen in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Georg Müller, Annafstraße 6, in Kassenangelegenheiten an den Kassier Ludwig Manf, Ködnigin Konstanzastraße 67 in Göding zu richten.

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

Satufeld. Am 10. Jänner l. J. fand die Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Die Berichte der Funktionäre wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. Die Neuwahl der Ortsgruppenleitung ergab folgendes Resultat: Johann Brandtetter, Obmann, Franz Chadin, Stellvertreter; Franz Kabeika, Schriftführer, Albin Pienst, Stellvertreter; Franz Stöckhuber, Kassier, Kaspar Sündermann, Stellvertreter; Franz Heppenhof, Bibliothekar, Ludwig Ziegler, Stellvertreter; Josef Prause und Johann Freisäcker, Kontrolloren; Emil Smolka, Ignaz Langer, Friedrich Reberle und Josef Fischer, Ausschussmitglieder; Johann Reibauer, Emil Stumpf, Franz Mühlbauer, Alois Jedet, Franz Dazböck und Emanuel Lorenz, Erschmäner. Letzterer ist auch Subkassier für die Strecke Altmannsdorf bis Pottenstein.

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

An unsere Vertrauensmänner, Kassiere und Kolporteure des Eisenbahner-Taschenkalenders 1913

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

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

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

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

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

Bei dieser Gelegenheit machen wir weiter aufmerksam, daß unsere Vereinsabzeichen nunmehr auch in tschechischer Sprache angefertigt wurde, und ersuchen um baldige Bestellung.

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

Die Eisenbahnerschaft Österreichs kann sich eine solche Verletzung erworbener Rechte nicht bieten lassen, und die Wahl der Delegierten in die Berufs-gesellschaftlichen Unfallversicherungsanstalt soll einen Protest bedeuten gegen die Absichten der Regierung. Wir ersuchen euch, wer te Kollegen und Genossen, einmütig für die von den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner Österreichs empfohlenen Kandidaten zu stimmen.

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

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

Wende keiner der Urne fern! Diese Kandidaten sind die besten Gewähr dafür, daß nicht nur die Absichten der Regierung und ihrer Verbündeten nicht in Erfüllung gehen, daß jeder Anschlag auf die Rechte der Verletzten erfolgreich abgeschlagen wird.

Zur Wahl werden nachstehende Kandidaten empfohlen:

Für den Direktionsbezirk Linz.

Als Delegierten:

Franz Hattlinger, Oberkondukteur, Linz an der Donau

Als Ersatzmann:

Karl Zell, Lokomotivführer, Linz an der Donau.

Für den Direktionsbezirk Innsbruck.

Als Delegierten:

Fritz Preiß, Lokomotivführer, Feldkirch.

Als Ersatzmann:

Josef Moritz, Oberkondukteur, Salzburg.

Für den Direktionsbezirk Villach.

Als Delegierten:

Hans Brandl, Oberkondukteur, Villach.

Als Ersatzmann:

Hubert Galle, Oberwerkmann, Knittelfeld.

Für den Direktionsbezirk Triest.

Als Delegierten:

Andreas Tschöbner, Oberkondukteur, Triest.

Als Ersatzmann:

Josef Hattlinger, Stationsaufseher, Görz.

Für den Direktionsbezirk Prag.

Als Delegierten:

Wenzel Gabelka, Lokomotivführer, Laun.

Als Ersatzmann:

Josef Severin, Kondukteur, Prag.

Für den Direktionsbezirk Pilsen.

Als Delegierten:

Georg Pinter, Oberkondukteur, Pilsen.

Als Ersatzmann:

Jakob Cizek, Lokomotivführer, Pilsen.

Für den Direktionsbezirk Olmütz.

Als Delegierten:

Johann Heczo, Oberkondukteur, Mährisch-Schönberg.

Als Ersatzmann:

Alfred Burkert, Werkmann, Jägerndorf.

Für den Direktionsbezirk Agram.

Als Delegierten:

Ludwig Bartonicek, Offiziant, Bahnerhaltungssektion Neu-Sandec.

Als Ersatzmann:

Viktor Stamrat, Wagenmeister, Tarnob.

Für den Direktionsbezirk Lemberg.

Als Delegierten:

Mieczyslaw Wisniowski, Lokomotivführer, Przemyśl.

Als Ersatzmann:

Josef Adamcio, Stationsmeister, Lemberg.

Für den Direktionsbezirk Stanislaw.

Als Delegierten:

Abalbert Torun, Oberkondukteur, Lemberg.

Als Ersatzmann:

Anton Wrobel, Lokomotivführer, Chodorow.

Für den Direktionsbezirk Czernowitz.

Als Delegierten:

Heinrich Dypik, Lokomotivführer, Czernowitz.

Als Ersatzmann:

Wladimir Soroniewicz, Wagenführer, Czernowitz.

Für die L. E. Nordbahn.

Als Delegierten:

Everhard Heider, Schlosser, Floridsdorf.

Als Ersatzmann:

Leopold Schott, Oberkondukteur, Wien.

Für die L. E. Staatsbahngesellschaft.

Als Delegierten:

Josef Pfeffer, Lokomotivführer, Brunn.

Als Ersatzmann:

Georg Kauter, Schlosser, Seighaus Stadlau.

Für die L. E. Nordwestbahn.

Als Delegierten:

Ludwig Spiegler, Spengler, Wien.

Als Ersatzmann:

Franz Kogel, Bahnerhaltungsarbeiter, Reichenberg.

Das Exekutivkomitee der organisierten Eisenbahner Österreichs.

Achtung, Bedienstete der L. E. Direktionsbezirke Villach und der L. E. Nordbahn.

In den Wahlaufzügen zur Delegiertenwahl in die Berufs-gesellschaftlichen Unfallversicherungsanstalt soll es richtig lauten: Als Delegierte für den Direktionsbezirk Villach:

Hans Brandl, Oberkondukteur, Villach.

Als Ersatzmann für den Direktionsbezirk der L. E. Nordbahn:

Leopold Schott, Oberkondukteur, Wien.

Wir bitten euch, dies bei der Stimmabgabe zu beachten.

Sinterbliebenenunterstützungsfonds.

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

1. Marie Regent in Triest I.
2. Josef Misch in Mitter.
3. Andreas Wangl in Wagnitz.
4. Marie Hanke in Wagnitz-Kamitz.
5. Anastasia Mahal in Favoriten I.
6. Alois Embacher in Saalfelden.
7. Matthias Kraine in Gitti.
8. Josef Rohringer in Ruffstein.
9. Agnes Rut in Strij.
10. Thessa Wandhys in Zagor.
11. Gertrud Kruschitz in Graz I.
12. Anna Johne in Kreibitz.
13. Marie Spier in Leobersdorf.
14. Emilie Kahl in Lustig.
15. Josef Sticha in Landstraße.
16. Rud. Stauden in Lundenburg.
17. Karoline Bafel in Znam.
18. Marie Milota in Bystochan.
19. Regina Campi in Falkenau.
20. Georg Althauer in Linz.

Kalenderversicherungsbeiträge

Josef Friedrich, Streckenbegeher in Ringelsdorf, Mitglied der Ortsgruppe Drösig.

Rudolf Wojáček, Kondukteur in Friedel, Mitglied der Ortsgruppe Mitter.

Achtung, Vertrauensmänner der Bahnerhaltung des L. E. Staatsbahndirektionsbezirk Wien.

Am 16. Februar 1913 findet um 1/2 12 Uhr nachmittags in Herrn Rudolfs Gasthaus in Wien XII, Ignazgasse 12, die Generalversammlung der Bahnerhaltungsvertrauensmänner, L. E. Staatsbahn Wien, statt. Vollzähliger Besuch wird erwartet!

Erklärung.

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

Zur Nachricht.

Das Arbeiterauschukmitglied der L. E. Staatsbahndirektion Wien, Ferdinand Schneider, wohnt: Wien XVII, Hattlberggasse 19, Lür 7.

Offene Anfragen.

An die Vaudirektion der Südbahn in Wien.

Die Oberbauarbeiter der Bahnerhaltungssektion Aufstein bitten eine löbliche Vaudirektion, diese möge veranlassen, daß die Krankengelder für die erkrankten Oberbauarbeiter bei der Bahnerhaltungssektion Aufstein am ersten eines jeden Monats ausbezahlt werden. Es ist in letzter Zeit Usus geworden, daß den Angehörigen der erkrankten Arbeiter das Krankengeld erst am 15. des folgenden Monats ausbezahlt wurde.

Versammlungsanzeigen.

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

Präg. Am 2. Februar um 8 Uhr abends im Café „Franzose“.

Schwechat. Am 3. Februar um 7 Uhr abends in Frau Proibls Gasthaus.

Karolinenthal. Am 6. Februar Generalversammlung im Vereinslokal.

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

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

Königsgrätz. Am 9. Februar um 1/3 12 Uhr nachmittags in Ebagerlas Gasthaus Generalversammlung.

Kupersdorf. Am 9. Februar um 8 Uhr nachmittags im Gasthaus „Wielatal“ in Goslitz.

Wesseln-Mezimosti. Am 9. Februar um 3 Uhr nachmittags im Hotel „U mesta Mezimosti“ Generalversammlung.

Falkenau. Am 9. Februar um 8 Uhr abends im Gasthaus „Deutsches Haus“ Generalversammlung.

Znam. Am 10. Februar um 1/2 8 Uhr abends im Vereinslokal (Arbeiterheim, Gattstraße 7).

Penzing. Am 12. Februar um 8 Uhr abends Generalversammlung in Ribitsch Gasthaus, XII, Reinfagasse 11. Nach Schluß der Generalversammlung Unterhaltungsabend.

Leobitz. Am 16. Februar um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur Traube“.

Görfau. Am 16. Februar Generalversammlung im Vereinslokal.

Serau. Am 16. Februar um 10 Uhr vormittags Generalversammlung in der Bahnrestauration.

Meran. Am 16. Februar Generalversammlung im Gasthaus „Englischer Hof“.

Lundenburg. Am 17. Februar um 1/2 8 Uhr abends Generalversammlung im Hotel „zur Krone“.

Briefkasten der Redaktion.

Nr. 64. Sie müssen uns Ihre Borrückungsdaten genau angeben, anders können wir Ihnen keine entsprechende Antwort geben. — Eduard Weber in Altschöfau. Ja, hat Anspruch darauf. — E. M. Ist uns leider nicht bekannt. — Mitglied Nr. 4, Branowitz. Wenn es sich so verhält, wie Sie angeben, ist Ihre Borrückung richtig und Sie erreichen die 1100 Kr. am 1. Juli 1913. — Mitglied Nr. 50. Sie sind im August 1904 in den Bahndienst getreten und am 1. Juli 1907 definitiv geworden, haben daher keinen Anspruch auf Kürzung der Borrückung wegen sieben probatorischer Jahre und rüden, da Sie vor dem 1. Jänner 1909 definitiv geworden sind, in die 1100 Kr. am 1. Jänner 1914 vor. — Sigmundsherberg. In dieser Form nicht verwendbar. — Ober-Gerspin. Sind Sie froh, daß der Flaggel verfest wurde. — Admont. Wird befolgt werden. — Triest-St. Andra. Durch den Erlaß des Eisenbahnministeriums, Zirkular 8, Amtsblatt vom 18. Jänner 1913, bereits angeordnet.

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

MAGGI
Würfel à 5 h
(fertige Rindsuppe)
sind die besten!

Werden Sie leicht müde?



Wenn Sie des Tages Arbeit übermäßig ermüdet, wenn Sie nach sieben Stunden Schlaf doch nicht ausgeruht haben, wenn Sie leicht erschreckt werden und oft gereizt sind, so sind Ihre Nerven nicht normal. Ihre Nerven haben den Reservefonds an Kraft aufgebraucht und zucken jetzt vom Kapital. Sie müssen Ihrem Körper wieder einen Reservevorrat an Kraft und Energie zuführen. Dies kann nur durch ein Mittel geschehen, welches Ihnen jede Anstrengung leicht macht und dabei in Ihrem Körper einen Ueberfluß an Kraft ansammelt. Sportsleute, Touristen und Turner haben festgestellt, daß sie zu bedeutend höheren Leistungen befähigt sind nach dem Genuß des echten Kola (Marte Duly). Klinische Erfahrungen hervorragender Professoren beweisen, daß die echten Kola-Tabletten (Marte Duly) das Denkfähigkeits- und die allgemeinen Körperkräfte heben. Tausende freiwilliger Prüfungen erklären die echten Kola-Tabletten (Marte Duly) für ein hervorragendes Stärkungsmittel für das Nervensystem. — So schreibt G. M. D. 111, Restaurant, Kassel: Große Dienste haben mir Kola-Duly-Tabletten geleistet. Ich litt an starken Kopfschmerzen, Herzklopfen, Angstgefühl, Schwäche in den Armen und Beinen, kurzum, ich war dem Verzweifeln nahe. Ich hatte Angst, auf die Straße zu gehen. Alle diese Beschwerden sind nach dem Gebrauch Ihrer Kola-Duly-Tabletten vergangen. Ich fühle mich jetzt fröhlich, wie neugeboren, habe guten Schlaf und Appetit und gehe jetzt wieder auf die Straße und bin, ohne zu ermüden, von morgens 9 Uhr bis 2 Uhr nachts in meinem Geschäft tätig. Die Klarheit Ihres Denkens, die Kraft Ihrer Nerven, Ihr tägliches Wohlbefinden und Ihren Gemütszustand können Sie wohlthätig beeinflussen durch das echte Kola (Marte Duly). Wollen Sie ein Mittel versuchen, das jeden Zoll Ihrer Muskeln und jede Faser Ihres Nervensystems erquickt, so daß Sie sich froh und leicht in jeder Minute Ihres Lebens fühlen können, so lassen Sie sich, bitte, sofort meine Broschüre und eine Gratisprobe des echten Kola (Marte Duly) kommen. Ich sende Ihnen beides gern, denn Sie sollen nicht einen Pfennig vorher ausgeben, ehe Sie sich nicht überzeugt haben. Wenn Sie Interesse für Ihr leibliches Wohl haben, so fordern Sie eine Gratisprobe von der Verkaufsstelle der „Heilige-Geist-Apothek“ Budapest, VII. Abt. 41.

Eidernwolle
Gegen kalte Füße
schützt man sich durch Strümpfe aus holsteinischem Eidernwolle. Dies vorzügliche einlaufende Strickgarn liefert auch an Private Kr. 5.90 bis Kr. 17.— per Kilo zollfrei.
Heinrich Köster, Spinnerei, Rendsburg B 3 Elder. Garantie Zurücknahme. Katalog gratis. Muster franko.

!500 Kronen! ! Von Versatzämtern!
Modelator von K 12—, Winterjoke, Herrenanzüge von K 14—, Knabenanzüge, Ulster von K 9—, Pelzjacke K 24—, Modestock K 4—, feine Herren- und Damenwäsche, Tisch- und Bettwäsche K 5—, Vorhänge K 8—, Leinwand, Pelz-Kollern, alles in größter Auswahl. Erstauswahl billig.
Kemény, Kaschau
I. Postfach 12 115, Ungarn.
Goldstein, Kaiserstr. 40.

Müdigkeit, Abspannung, schnelle Ermüdung und Mangel an Energie

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

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

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

**Bettfedern**
FERTIG GEFÜLLTE BETTEN
5 Kilo: neue geschlossene K 240 bessere K 120, weiche baumwollgeschlossene K 180, K 240, schneeweiße baumwollgeschlossene K 300, K 360, K 420, aus rotem Bettinlett, gelüftet, 1 Dutzend oder 1 Unterbett 150 cm lang, 110 cm breit K 10, K 12, K 15, K 18, K 21, K 24, K 27, K 30, K 33, K 36, K 39, K 42, K 45, K 48, K 51, K 54, K 57, K 60, K 63, K 66, K 69, K 72, K 75, K 78, K 81, K 84, K 87, K 90, K 93, K 96, K 99, K 102, K 105, K 108, K 111, K 114, K 117, K 120, K 123, K 126, K 129, K 132, K 135, K 138, K 141, K 144, K 147, K 150, K 153, K 156, K 159, K 162, K 165, K 168, K 171, K 174, K 177, K 180, K 183, K 186, K 189, K 192, K 195, K 198, K 201, K 204, K 207, K 210, K 213, K 216, K 219, K 222, K 225, K 228, K 231, K 234, K 237, K 240, K 243, K 246, K 249, K 252, K 255, K 258, K 261, K 264, K 267, K 270, K 273, K 276, K 279, K 282, K 285, K 288, K 291, K 294, K 297, K 300, K 303, K 306, K 309, K 312, K 315, K 318, K 321, K 324, K 327, K 330, K 333, K 336, K 339, K 342, K 345, K 348, K 351, K 354, K 357, K 360, K 363, K 366, K 369, K 372, K 375, K 378, K 381, K 384, K 387, K 390, K 393, K 396, K 399, K 402, K 405, K 408, K 411, K 414, K 417, K 420, K 423, K 426, K 429, K 432, K 435, K 438, K 441, K 444, K 447, K 450, K 453, K 456, K 459, K 462, K 465, K 468, K 471, K 474, K 477, K 480, K 483, K 486, K 489, K 492, K 495, K 498, K 501, K 504, K 507, K 510, K 513, K 516, K 519, K 522, K 525, K 528, K 531, K 534, K 537, K 540, K 543, K 546, K 549, K 552, K 555, K 558, K 561, K 564, K 567, K 570, K 573, K 576, K 579, K 582, K 585, K 588, K 591, K 594, K 597, K 600, K 603, K 606, K 609, K 612, K 615, K 618, K 621, K 624, K 627, K 630, K 633, K 636, K 639, K 642, K 645, K 648, K 651, K 654, K 657, K 660, K 663, K 666, K 669, K 672, K 675, K 678, K 681, K 684, K 687, K 690, K 693, K 696, K 699, K 702, K 705, K 708, K 711, K 714, K 717, K 720, K 723, K 726, K 729, K 732, K 735, K 738, K 741, K 744, K 747, K 750, K 753, K 756, K 759, K 762, K 765, K 768, K 771, K 774, K 777, K 780, K 783, K 786, K 789, K 792, K 795, K 798, K 801, K 804, K 807, K 810, K 813, K 816, K 819, K 822, K 825, K 828, K 831, K 834, K 837, K 840, K 843, K 846, K 849, K 852, K 855, K 858, K 861, K 864, K 867, K 870, K 873, K 876, K 879, K 882, K 885, K 888, K 891, K 894, K 897, K 900, K 903, K 906, K 909, K 912, K 915, K 918, K 921, K 924, K 927, K 930, K 933, K 936, K 939, K 942, K 945, K 948, K 951, K 954, K 957, K 960, K 963, K 966, K 969, K 972, K 975, K 978, K 981, K 984, K 987, K 990, K 993, K 996, K 999, K 1002, K 1005, K 1008, K 1011, K 1014, K 1017, K 1020, K 1023, K 1026, K 1029, K 1032, K 1035, K 1038, K 1041, K 1044, K 1047, K 1050, K 1053, K 1056, K 1059, K 1062, K 1065, K 1068, K 1071, K 1074, K 1077, K 1080, K 1083, K 1086, K 1089, K 1092, K 1095, K 1098, K 1101, K 1104, K 1107, K 1110, K 1113, K 1116, K 1119, K 1122, K 1125, K 1128, K 1131, K 1134, K 1137, K 1140, K 1143, K 1146, K 1149, K 1152, K 1155, K 1158, K 1161, K 1164, K 1167, K 1170, K 1173, K 1176, K 1179, K 1182, K 1185, K 1188, K 1191, K 1194, K 1197, K 1200, K 1203, K 1206, K 1209, K 1212, K 1215, K 1218, K 1221, K 1224, K 1227, K 1230, K 1233, K 1236, K 1239, K 1242, K 1245, K 1248, K 1251, K 1254, K 1257, K 1260, K 1263, K 1266, K 1269, K 1272, K 1275, K 1278, K 1281, K 1284, K 1287, K 1290, K 1293, K 1296, K 1299, K 1302, K 1305, K 1308, K 1311, K 1314, K 1317, K 1320, K 1323, K 1326, K 1329, K 1332, K 1335, K 1338, K 1341, K 1344, K 1347, K 1350, K 1353, K 1356, K 1359, K 1362, K 1365, K 1368, K 1371, K 1374, K 1377, K 1380, K 1383, K 1386, K 1389, K 1392, K 1395, K 1398, K 1401, K 1404, K 1407, K 1410, K 1413, K 1416, K 1419, K 1422, K 1425, K 1428, K 1431, K 1434, K 1437, K 1440, K 1443, K 1446, K 1449, K 1452, K 1455, K 1458, K 1461, K 1464, K 1467, K 1470, K 1473, K 1476, K 1479, K 1482, K 1485, K 1488, K 1491, K 1494, K 1497, K 1500, K 1503, K 1506, K 1509, K 1512, K 1515, K 1518, K 1521, K 1524, K 1527, K 1530, K 1533, K 1536, K 1539, K 1542, K 1545, K 1548, K 1551, K 1554, K 1557, K 1560, K 1563, K 1566, K 1569, K 1572, K 1575, K 1578, K 1581, K 1584, K 1587, K 1590, K 1593, K 1596, K 1599, K 1602, K 1605, K 1608, K 1611, K 1614, K 1617, K 1620, K 1623, K 1626, K 1629, K 1632, K 1635, K 1638, K 1641, K 1644, K 1647, K 1650, K 1653, K 1656, K 1659, K 1662, K 1665, K 1668, K 1671, K 1674, K 1677, K 1680, K 1683, K 1686, K 1689, K 1692, K 1695, K 1698, K 1701, K 1704, K 1707, K 1710, K 1713, K 1716, K 1719, K 1722, K 1725, K 1728, K 1731, K 1734, K 1737, K 1740, K 1743, K 1746, K 1749, K 1752, K 1755, K 1758, K 1761, K 1764, K 1767, K 1770, K 1773, K 1776, K 1779, K 1782, K 1785, K 1788, K 1791, K 1794, K 1797, K 1800, K 1803, K 1806, K 1809, K 1812, K 1815, K 1818, K 1821, K 1824, K 1827, K 1830, K 1833, K 1836, K 1839, K 1842, K 1845, K 1848, K 1851, K 1854, K 1857, K 1860, K 1863, K 1866, K 1869, K 1872, K 1875, K 1878, K 1881, K 1884, K 1887, K 1890, K 1893, K 1896, K 1899, K 1902, K 1905, K 1908, K 1911, K 1914, K 1917, K 1920, K 1923, K 1926, K 1929, K 1932, K 1935, K 1938, K 1941, K 1944, K 1947, K 1950, K 1953, K 1956, K 1959, K 1962, K 1965, K 1968, K 1971, K 1974, K 1977, K 1980, K 1983, K 1986, K 1989, K 1992, K 1995, K 1998, K 2001, K 2004, K 2007, K 2010, K 2013, K 2016, K 2019, K 2022, K 2025, K 2028, K 2031, K 2034, K 2037, K 2040, K 2043, K 2046, K 2049, K 2052, K 2055, K 2058, K 2061, K 2064, K 2067, K 2070, K 2073, K 2076, K 2079, K 2082, K 2085, K 2088, K 2091, K 2094, K 2097, K 2100, K 2103, K 2106, K 2109, K 2112, K 2115, K 2118, K 2121, K 2124, K 2127, K 2130, K 2133, K 2136, K 2139, K 2142, K 2145, K 2148, K 2151, K 2154, K 2157, K 2160, K 2163, K 2166, K 2169, K 2172, K 2175, K 2178, K 2181, K 2184, K 2187, K 2190, K 2193, K 2196, K 2199, K 2202, K 2205, K 2208, K 2211, K 2214, K 2217, K 2220, K 2223, K 2226, K 2229, K 2232, K 2235, K 2238, K 2241, K 2244, K 2247, K 2250, K 2253, K 2256, K 2259, K 2262, K 2265, K 2268, K 2271, K 2274, K 2277, K 2280, K 2283, K 2286, K 2289, K 2292, K 2295, K 2298, K 2301, K 2304, K 2307, K 2310, K 2313, K 2316, K 2319, K 2322, K 2325, K 2328, K 2331, K 2334, K 2337, K 2340, K 2343, K 2346, K 2349, K 2352, K 2355, K 2358, K 2361, K 2364, K 2367, K 2370, K 2373, K 2376, K 2379, K 2382, K 2385, K 2388, K 2391, K 2394, K 2397, K 2400, K 2403, K 2406, K 2409, K 2412, K 2415, K 2418, K 2421, K 2424, K 2427, K 2430, K 2433, K 2436, K 2439, K 2442, K 2445, K 2448, K 2451, K 2454, K 2457, K 2460, K 2463, K 2466, K 2469, K 2472, K 2475, K 2478, K 2481, K 2484, K 2487, K 2490, K 2493, K 2496, K 2499, K 2502, K 2505, K 2508, K 2511, K 2514, K 2517, K 2520, K 2523, K 2526, K 2529, K 2532, K 2535, K 2538, K 2541, K 2544, K 2547, K 2550, K 2553, K 2556, K 2559, K 2562, K 2565, K 2568, K 2571, K 2574, K 2577, K 2580, K 2583, K 2586, K 2589, K 2592, K 2595, K 2598, K 2601, K 2604, K 2607, K 2610, K 2613, K 2616, K 2619, K 2622, K 2625, K 2628, K 2631, K 2634, K 2637, K 2640, K 2643, K 2646, K 2649, K 2652, K 2655, K 2658, K 2661, K 2664, K 2667, K 2670, K 2673, K 2676, K 2679, K 2682, K 2685, K 2688, K 2691, K 2694, K 2697, K 2700, K 2703, K 2706, K 2709, K 2712, K 2715, K 2718, K 2721, K 2724, K 2727, K 2730, K 2733, K 2736, K 2739, K 2742, K 2745, K 2748, K 2751, K 2754, K 2757, K 2760, K 2763, K 2766, K 2769, K 2772, K 2775, K 2778, K 2781, K 2784, K 2787, K 2790, K 2793, K 2796, K 2799, K 2802, K 2805, K 2808, K 2811, K 2814, K 2817, K 2820, K 2823, K 2826, K 2829, K 2832, K 2835, K 2838, K 2841, K 2844, K 2847, K 2850, K 2853, K 2856, K 2859, K 2862, K 2865, K 2868, K 2871, K 2874, K 2877, K 2880, K 2883, K 2886, K 2889, K 2892, K 2895, K 2898, K 2901, K 2904, K 2907, K 2910, K 2913, K 2916, K 2919, K 2922, K 2925, K 2928, K 2931, K 2934, K 2937, K 2940, K 2943, K 2946, K 2949, K 2952, K 2955, K 2958, K 2961, K 2964, K 2967, K 2970, K 2973, K 2976, K 2979, K 2982, K 2985, K 2988, K 2991, K 2994, K 2997, K 3000, K 3003, K 3006, K 3009, K 3012, K 3015, K 3018, K 3021, K 3024, K 3027, K 3030, K 3033, K 3036, K 3039, K 3042, K 3045, K 3048, K 3051, K 3054, K 3057, K 3060, K 3063, K 3066, K 3069, K 3072, K 3075, K 3078, K 3081, K 3084, K 3087, K 3090, K 3093, K 3096, K 3099, K 3102, K 3105, K 3108, K 3111, K 3114, K 3117, K 3120, K 3123, K 3126, K 3129, K 3132, K 3135, K 3138, K 3141, K 3144, K 3147, K 3150, K 3153, K 3156, K 3159, K 3162, K 3165, K 3168, K 3171, K 3174, K 3177, K 3180, K 3183, K 3186, K 3189, K 3192, K 3195, K 3198, K 3201, K 3204, K 3207, K 3210, K 3213, K 3216, K 3219, K 3222, K 3225, K 3228, K 3231, K 3234, K 3237, K 3240, K 3243, K 3246, K 3249, K 3252, K 3255, K 3258, K 3261, K 3264, K 3267, K 3270, K 3273, K 3276, K 3279, K 3282, K 3285, K 3288, K 3291, K 3294, K 3297, K 3300, K 3303, K 3306, K 3309, K 3312, K 3315, K 3318, K 3321, K 3324, K 3327, K 3330, K 3333, K 3336, K 3339, K 3342, K 3345, K 3348, K 3351, K 3354, K 3357, K 3360, K 3363, K 3366, K 3369, K 3372, K 3375, K 3378, K 3381, K 3384, K 3387, K 3390, K 3393, K 3396, K 3399, K 3402, K 3405, K 3408, K 3411, K 3414, K 3417, K 3420, K 3423, K 3426, K 3429, K 3432, K 3435, K 3438, K 3441, K 3444, K 3447, K 3450, K 3453, K 3456, K 3459, K 3462, K 3465, K 3468, K 3471, K 3474, K 3477, K 3480, K 3483, K 3486, K 3489, K 3492, K 3495, K 3498, K 3501, K 3504, K 3507, K 3510, K 3513, K 3516, K 3519, K 3522, K 3525, K 3528, K 3531, K 3534, K 3537, K 3540, K 3543, K 3546, K 3549, K 3552, K 3555, K 3558, K 3561, K 3564, K 3567, K 3570, K 3573, K 3576, K 3579, K 3582, K 3585, K 3588, K 3591, K 3594, K 3597, K 3600, K 3603, K 3606, K 3609, K 3612, K 3615, K 3618, K 3621, K 3624, K 3627, K 3630, K 3633, K 3636, K 3639, K 3642, K 3645, K 3648, K 3651, K 3654, K 3657, K 3660, K 3663, K 3666, K 3669, K 3672, K 3675, K 3678, K 3681, K 3684, K 3687, K 3690, K 3693, K 3696, K 3699, K 3702, K 3705, K 3708, K 3711, K 3714, K 3717, K 3720, K 3723, K 3726, K 3729, K 3732, K 3735, K 3738, K 3741, K 3744, K 3747, K 3750, K 3753, K 3756, K 3759, K 3762, K 3765, K 3768, K 3771, K 3774, K 3777, K 3780, K 3783, K 3786, K 3789, K 3792, K 3795, K 3798, K 3801, K 3804, K 3807, K 3810, K 3813, K 3816, K 3819, K 3822, K 3825, K 3828, K 3831, K 3834, K 3837, K 3840, K 3843, K 3846, K 3849, K 3852, K 3855, K 3858, K 3861, K 3864, K 3867, K 3870, K 3873, K 3876, K 3879, K 3882, K 3885, K 3888, K 3891, K 3894, K 3897, K 3900, K 3903, K 3906, K 3909, K 3912, K 3915, K 3918, K 3921, K 3924, K 3927, K 3930, K 3933, K 3936, K 3939, K 3942, K 3945, K 3948, K 3951, K 3954, K 3957, K 3960, K 3963, K 3966, K 3969, K 3972, K 3975, K 3978, K 3981, K 3984, K 3987, K 3990, K 3993, K 3996, K 3999, K 4002, K 4005, K 4008, K 4011, K 4014, K 4017, K 4020, K 4023, K 4026, K 4029, K 4032, K 4035, K 4038, K 4041, K 4044, K 4047, K 4050, K 4053, K 4056, K 4059, K 4062, K 4065, K 4068, K 4071, K 4074, K 4077, K 4080, K 4083, K 4086, K 4089, K 4092, K 4095, K 4098, K 4101, K 4104, K 4107, K 4110, K 4113, K 4116, K 4119, K 4122, K 4125, K 4128, K 4131, K 4134, K 4137, K 4140, K 4143, K 4146, K 4149, K 4152, K 4155, K 4158, K 4161, K 4164, K 4167, K 4170, K 4173, K 4176, K 4179, K 4182, K 4185, K 4188, K 4191, K 4194, K 4197, K 4200, K 4203, K 4206, K 4209, K 4212, K 4215, K 4218, K 4221, K 4224, K 4227, K 4230, K 4233, K 4236, K 4239, K 4242, K 4245, K 4248, K 4251, K 4254, K 4257, K 4260, K 4263, K 4266, K 4269, K 4272, K 4275, K 4278, K 4281, K 4284, K 4287, K 4290, K 4293, K 4296, K 4299, K 4302, K 4305, K 4308, K 4311, K 4314, K 4317, K 4320, K 4323, K 4326, K 4329, K 4332, K 4335, K 4338, K 4341, K 4344, K 4347, K 4350, K 4353, K 4356, K 4359, K 4362, K 4365, K 4368, K 4371, K 4374, K 4377, K 4380, K 4383, K 4386, K 4389, K 4392, K 4395, K 4398, K 4401, K 4404, K 4407, K 4410, K 4413, K 4416, K 4419, K 4422, K 4425, K 4428, K 4431, K 4434, K 4437, K 4440, K 4443, K 4446, K 4449, K 4452, K 4455, K 4458, K 4461, K 4464, K 4467, K 4470, K 4473, K 4476, K 4479, K 4482, K 4485, K 4488, K 4491, K 4494, K 4497, K 4500, K 4503, K 4506, K 4509, K 4512, K 4515, K 4518, K 4521, K 4524, K 4527, K 4530, K 4533, K 4536, K 4539, K 4542, K 4545, K 4548, K 4551, K 4554, K 4557, K 4560, K 4563, K 4566, K 4569, K 4572, K 4575, K 4578, K 4581, K 4584, K 4587, K 4590, K 4593, K 4596, K 4599, K 4602, K 4605, K 4608, K 4611, K 4614, K 4617, K 4620, K 4623, K 4626, K 4629, K 4632, K 4635, K 4638, K 4641, K 4644, K 4647, K 4650, K 4653, K 4656, K 4659, K 4662, K 4665, K 4668, K 4671, K 4674, K 4677, K 4680, K 4683, K 4686, K 4689, K 4692, K 4695, K 4698, K 4701, K 4704, K 4707, K 4710, K 4713, K 4716, K 4719, K 4722, K 4725, K 4728, K 4731, K 4734, K 4737, K 4740, K 4743, K 4746, K 4749, K 4752, K 4755, K 4758, K 4761, K 4764, K 4767, K 4770, K 4773, K 4776, K 4779, K 4782, K 4785, K 4788, K 4791, K 4794, K 4797, K 4800, K 4803, K 4806, K 4809, K 4812, K 4815, K 4818, K 4821, K 4824, K 4827, K 4830, K 4833, K 4836, K 4839, K 4842, K 4845, K 4848, K 4851, K 4854, K 4857, K 4860, K 4863, K 4866, K 4869, K 4872, K 4875, K 4878, K 4881, K 4884, K 4887, K 4890, K 4893, K 4896, K 4899, K 4902, K 4905, K 4908, K 4911, K 4914, K 4917, K 4920, K 4923