



Telephon Nr. 2325.

Der

Eckertonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

## Sprechstunden

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

## Insertionspreis:

Die einspaltige Millimeterzeile über 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.

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

Nr. 21

Wien, den 20. Juli 1912.

20. Jahrg.

## Das Lamento der Betrogenen.

Eine Nachlese zum Antrag Lomisch.

Böse Tage sind jetzt über alle jene gekommen, die für die christlichsoziale und deutschnationalen Partei unter der Eisenbahnerschaft Zutreiberdienste leisten müssen, Tage der bitteren Stimmung und des Verdrußes. Denn unter den christlichsozialen und deutschnationalen Eisenbahnern, die die christliche Nächstenliebe und die deutsche Gemeinbürgerschaft anders verstanden als der Nationalverband und die christlichsoziale Vereinigung, wird Auskunft darüber verlangt, weshalb die Herren den Antrag Lomisch abgelehnt haben. „Eine ganze Reihe von Ortsgruppen des Reichsbundes deutscher Eisenbahner“ — so melden dem Nationalverband nahestehende Blätter — „haben an einzelne deutschnationalen Abgeordnete ein Schreiben gerichtet“, worin, wenn auch in zurückhaltender Form, aber immerhin ganz deutlich, die Verwundung und Mißstimmung über die Ablehnung des Eisenbahnerantrages ausgedrückt wird, die in einer Zeit erfolgte, wo die Mehrheitsparteien die militärischen Forderungen der Regierung anstandslos bewilligten. Der Abgeordnete Heine freilich sucht über die wahre Situation hinwegzutäuschen, indem er sich in einer deutschnationalen Eisenbahnerversammlung in Teischn ein Vertrauensvotum geben ließ, mit welchem geschäftig in allen bürgerlichen Blättern hausiert wird. Was mag da der Herr Heine diesen geduldbigen Eisenbahnern alles vorgelogen haben, und wie viel mögen ihrer gewesen sein, die das geflügelte Wort von den „allergrößten Stälbern“ so glänzend bestätigten!

Freilich diese „Vertrauensfundgebung“ imponiert nicht einmal dem reichsbündlerischen „Deutschen Eisenbahner“, der im Gegenteil in seiner Nummer vom 10. d. M. die Abgeordneten Marchl, Stölzel und Heine auffordert, die Gründe ihres Verhaltens den Reichsbundmitgliedern selbst im Blatte darzulegen. Ueberhaupt werden jetzt beim „Deutschen Eisenbahner“ und bei der christlichen „Oesterreich-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ qualvolle Tage verlebt. Man hat dort die publizistische Aufgabe, einerseits den eigenen parlamentarischen Vertretern ein wenig die Leviten zu lesen, andererseits aber auch den Sozialdemokraten wieder einmal nachzuweisen, „daß der Antrag Lomisch demagogischer Schwindel“ ist, sie also gewissermaßen zu „entlarven“. Also gilt es, ein Jongleurstückchen, einen kunstvollen Eieranz auszuführen, was bei 30 Grad Hitze nicht gerade ein Vergnügen ist. Der „Deutsche Eisenbahner“ berechnet zunächst die Gefahr, die aus dem Verhalten der Mehrheitsparteien für die bürgerlichen Organisationen entsteht, und gibt dem Deutschen Nationalverband folgendes zu bedenken:

„Ein solches Verhalten mag einem Gewerbetreibenden und Bauern verständlich sein, wenn es sich um Fragen der Angestellten handelt, die aber werden auf solche Art nur gewaltsam den Sozialdemokraten in die Arme getrieben.“

Die jüngst in Wien abgehaltene Staatsbeamtenversammlung, von der man doch annehmen mußte, daß urteilsfähige Leute teilgenommen haben, gibt Beweis genug dafür. Eines ist sicher. So kann es nicht weitergehen.“

Sa, „so kann es nicht weitergehen“, denn die Drohung, die sich daraus von selbst ergibt, daß die Angestellten „mit Gewalt den Sozialdemokraten in die Arme getrieben werden“, ist natürlich das Schrecklichste, was sich die Reichsbündler denken können. Und sogar bei „urteilsfähigen Leuten“ ist das, wie die jüngste Staatsbeamtenversammlung bewies, der Fall. Die Mitglieder des „Reichsbundes“, die es noch weiterhin dort aushalten, gehören also nach dem Urteil des „Deutschen Eisenbahner“ nicht zu den urteilsfähigen Leuten, ein Geständnis, das,

weil es so unbewußt entschüpft ist, immerhin nebenbei auch vermerkt zu werden verdient.

Auch die christlichsoziale „Oesterreich-ungarische Eisenbahner-Zeitung“ findet, daß „das Parlament seine eigene Ehre gerettet hätte“, wenn es den Antrag Lomisch angenommen hätte. Und ganz deprimiert und verzagt stellt sie die Frage:

Wie vermochte es denn nur die christlichsoziale Partei, über die vitalsten Interessen einer für sie so wichtigen Organisation, wie es die der christlichen Eisenbahner ist, frostig sich hinwegzusetzen? Haben wir deshalb 15 Jahre in hingebungsvoller Arbeit an ihr gebaut und nicht Hohn und Spott und nicht Terror und Verfolgung gesehen im Eifer für ihr Gedeihen, um sie jetzt, mitten in schönster Entwicklung, durch einen solchen schweren Fehler der eigenen Partei gefährden zu lassen? Wie kann die Partei dies vor uns, wie kann sie es vor den Tausenden braver Kameraden verantworten, die da ringend um tägliche tägliche Brot vertrauensvoll zu ihr aufblickten und trotz aller Angriffe der Gegner ihr Treue hielten, um höhnend nun von jenen sich lassen zu müssen, daß ihr Vertrauen getäuscht wurde?

Ja, wie kann die Partei dies vor sich selber verantworten? 9000 Eisenbahner bedeuten 9000 Wähler, ja 9000 Agitatoren, die jeder ihr zehn mit sich reihen können — dann, wenn die Politik der Partei die einer echten Volkspartei ist.

Quo vadis? Wohin geht der Weg? Zur Regierungslause oder zum Hängen des Volkes?

Es ist einfach possierlich, wie sich der christlichsoziale Schmoß in Krämpfen windet. Da steckt man durch 15 Jahre die schönsten Leimspindeln aus, um die Eisenbahner für die christlichsozialen Volksfeinde einzufangen, und nun plumpt einfach die christlichsoziale Vereinigung tölpelhaft mit ihrem Verbandsbeschluss herein und stört einem das ehrsame Handwerk! Ist das nicht einfach zum Verzweifeln? Da freut die Verkehrsbündler ja das ganze Geschäft nicht mehr. Aber gleich nach der hangen Frage, weshalb man „fünfzehn Jahre in hingebungsvoller Arbeit mitgebaut hat“, reut es dem Verkehrsbundblatt doch wieder, seinen frommen Schäflein gesagt zu haben, daß sich die christlichsoziale Partei „über die vitalsten Interessen der Eisenbahner hinweggesetzt hat“, und so kommt es gleich wieder mit der echt christlichen Mahnung zur Geduld:

„Ihr, christliche Kameraden aber vom geflügelten Rab, die Augen auf und hoch den Kopf! Sind wir denn christlichsozial um der schönen Augen dieses oder jenes Abgeordneten oder um des Namens willen? Nein. Die heilige Ueberzeugung hat uns zusammengeführt, daß nur in den Grundsätzen der christlichen Gesellschaftsordnung das Heil der Zukunft liegt, daß aber der revolutionäre Sozialismus trotz aller Lockungen uns nur den Fluch und eine grenzenlose Enttäuschung bringen kann.“

Diese unsere Ueberzeugung halte uns aufrecht im Sturme der gegnerischen Agitation, wenn er über uns niederbrausen will, und hoffenden Herzens wollen wir von unserer Partei erwarten, daß dieser eine große Fehler, den sie an uns begangen, aber auch der Letzte gewesen. Treue um Treue! Das walle Gott!

Also, „ihr christliche Kameraden“, wenn euch der Grimm über den begangenen Verrat anwandelt, bewahrt nur „die heilige Ueberzeugung“ und haltet an den Grundsätzen der christlichen Gesellschaftsordnung fest, da „auch der Sozialismus nur Fluch und grenzenlose Enttäuschung bringen kann“. Wenn die Herren Patentschriften die christlichen Prinzipien monach den Armen gegeben werden soll, mit Füßen getreten haben, dann bleibt für die armen Eisenbahner die „heilige Ueberzeugung“. Aber uns dünkt, daß auch die im „Verkehrsbund“ organisierten Eisenbahner fragen werden: „Wat kof id mir daför?“ Und die „heilige Ueberzeugung“ wird schon kommen, früher vielleicht als den christlichsozialen Schwindlern angenehm ist — daß bei den Christlichsozialen alles Lug und Trug ist, diese einzige heilige und felsenfeste Ueberzeugung! Und dieser eine große Fehler soll der

Letzte sein, „das walle Gott!“ Wirklich? Aber vielleicht wäre es doch besser, wenn das dummkäufliche Bettelwieserblättchen nicht in demselben Tage, in dem es zugleich eine faulstidige Lüge ausspricht, nicht den „lieben Gott“ anrufen würde. Der „eine große Fehler“ — als ob die Christlichsozialen die Eisenbahner zum ersten mal verraten hätten, als ob ihr Verhalten bei früheren Anträgen im Parlament schon vergessen wäre! Und nun soll es das „Walten Gottes“ bewirken, daß es der Letzte Verrat ist. Jetzt ist also, nach dieser Logik, auch noch der liebe Herrgott daran schuld, daß die christlichsoziale Partei den Antrag Lomisch niederstimmte! Diese Ausrede könnte den abgefeimten Schwindlern noch passen.

Aber es lohnt sich immerhin, auch einmal ernsthaft zuzusehen, wie die Verräter gleichzeitig bemüht sind, ihre parlamentarischen Spießgesellen gewissermaßen zu entschuldigen. Auf der einen Seite das Lamento, weil ihre Abgeordneten gegen den Antrag stimmten, auf der anderen Seite aber gleichzeitig auch der gegen die Sozialdemokraten gerichtete Vorwurf, daß der Antrag Lomisch nur „schwindelhafte Demagogie“ war. Nun, wenn er es war, warum hätten dann die Nationalverbändler und Christlichsozialen mit dafür stimmen sollen, um die „schwindelhafte Demagogie“ zu unterstützen? Die scharfsinnige Entdeckung von der „sozialdemokratischen Demagogie“ stammt übrigens von der „Reichspost“ und wird natürlich sowohl von der christlichen, wie von der deutschnationalen „Eisenbahner-Zeitung“ prompt aufgegriffen. Besonders dem „Deutschen Eisenbahner“, der jetzt überhaupt mit einem gewissen Stolz das dümmste Blatt werden will — scheint das „geistvolle Argument“ so gefallen zu haben, daß er damit folgendermaßen loslegt:

„Es muß dem denkenden Eisenbahner sozialdemokratischer Anschauung doch klar sein, daß es eine geradezu widerliche Komödie genannt werden muß, wenn man zuerst die §§ 1 und 2 des Budgetprovisoriums, jene Paragrafen, welche für die Befolgung der Staatsbediensteten die Mittel sichern, ablehnt, dann aber einen Zusatzantrag zum vorher abgelehnten § 2 durchsetzen will. Das kann wirklich nicht anders, denn als schändliche Komödie bezeichnet werden. Was nützt denn der Zusatzantrag, wenn der ganze Paragraph schon abgelehnt ist?“

Hätten die Sozialdemokraten die Mehrheit im Parlament, würde sich aus dieser Haltung folgendes köstliche Bild ergeben.

Alle Bezüge der Staatsangestellten und damit auch der Staatsbahner dürften nicht ausbezahlt werden, weil ja die für die Auszahlung geforderten Einnahmen verweigert werden. Aber jene Maßnahmen müßten die Eisenbahner erhalten, die aus den geforderten 17 Millionen bestritten werden sollen. Die Eisenbahner bekämen somit keinen Gehalt, kein Quartiergeld, keine Stunden- und Bezahlungs- u. s. w.; aber die Diener würden die zweijährige Vorrückung haben, die dann nichts kostet, weil überhaupt kein Gehalt gezahlt wird; die Unterbeamten würden zu Beamten ernannt, was aus den gleichen Gründen wieder nichts kosten würde — und so kann das Bild in allen möglichen Beleuchtungsarten vorgeführt werden.

Ist das ernste Arbeit?

Wir sind also gründlich durchschaut. Einfach hautschlechte Kerle, diese Sozialdemokraten, die zwar 17 Millionen für die Eisenbahner verlangen, aber, wenn es nach ihrem Willen ginge, würde kein einziger Eisenbahner auch nur seinen Gehalt bekommen, einfach deshalb nicht, weil die Sozialdemokraten regelmäßig das ganze Budget ablehnen und so der Regierung die Mittel für die Ausgaben verweigern. Wie sieht es nun — im Ernste gesprochen — mit der Wahrheit aus? Die Herren Demagogen tun natürlich so, als ob die Sozialdemokraten jede dem Staat überhaupt das Budget verweigern und als ob sie es grundsätzlich ablehnen, dem Staat irgendeine Einnahme zu verschaffen. Aber die Sozialdemokraten wollen sogar dem gegenwärtigen Staat Einnahmequellen verschaffen, das beweist der von uns schon besprochene Antrag Dr. Krenner im Finanzausschuß, wie die sozialdemokratische Finanzpolitik



überhaupt. Aber wir wollen das Geld, das der Staat braucht, bei den Reichen und Reichsten holen. Die Regierung mit ihrer christlichsozialen und nationalverbändlerischen Majorität holt aber die Mittel regelmäßig durch indirekte Steuern bei den Armen und Allerärmsten. Und wir wollen, daß diese Mittel, die der Staat für seine Ausgaben verwendet, so budgetiert werden, daß nicht der Staat für seine Zwecke, für Militarismus und Kriegsschiffe den Löwenanteil wegnimmt, während für die Zwecke der Volkswohlfahrt und Sozialpolitik nur ein geringer Bruchteil übrig bleibt. Gegen ein Budget, das dem Volk nichts, dem kapitalistischen Staat aber alles gibt, stimmen also die Sozialdemokraten. Aber ist deshalb das Budget schon jemals abgelehnt worden? Und handelt es sich diesmal, wie man dem „Deutschen Eisenbahner“ nach glauben mußte, um ein abgelehntes Budget? Nein. Die bürgerlichen Mehrheitsparteien haben es diesmal wie immer angenommen, weil ihnen die kapitalistische Staatswirtschaft recht ist, und weil sie ihrem Klassenstaat die Mittel nicht verweigern dürfen. Aber ebendeshalb, weil die bürgerlichen Parteien ein Budget beschließen, das für die kapitalistischen Zwecke des Staates reichlich, für die Zwecke des arbeitenden Volkes nur sehr kümmerlich vorzorgt, stellen die Sozialdemokraten ihre Zusatzanträge, weil sie meinen, daß der Staat auch Pflichten für das Volk habe. Die Nationalverbändler und Christlichsozialen aber sind anderer Meinung. Sie apportieren wie getreue Hunde der Regierung ihr Budget, wie sie es verlangt, und stimmen die Anträge, die wollen, daß auch Beträge für bestimmte arbeitende Volksklassen eingestellt werden, einfach nieder, wie wir es beim Antrag Tomisch recht deutlich gesehen haben.

Die betrogenen Betrüger mögen sich also diesmal winden und drehen wie sie wollen, der Strick, an dem sie zappeln, wird nicht zu durchschneiden sein. Und je mehr sie Angstschweiß darüber vergießen, daß die Eisenbahner den ganzen Betrug durchschauen und abgeschreckt in das sozialdemokratische Lager abschwanken könnten, desto offenkundiger wird es, wie wenig ehrlich es Christlichsoziale und Nationalverbändler meinen. Wie sie sich drehen und wenden und wie sie lamentieren, die betrogenen Betrüger, das wird den Eisenbahnern vollends die Wege in voller Klarheit zeigen, die sie zu wandeln haben. Wer jetzt noch nicht weiß, wo sein Platz ist, der wird das Brett vor seinem Kopf immer los werden.

Wie der Abgeordnete Heine sich vor den deutschnationalen Eisenbahnern „rechtfertigt“.

Zu dem vor einigen Tagen in den bürgerlichen Blättern enthaltenen Berichte, wonach der Abgeordnete Heine in einer deutschnationalen Eisenbahnerversammlung in Tetschen-Bodenbach für sein Verhalten bei der Abstimmung über den 17 Millionen-Antrag ein Vertrauensvotum erhalten haben soll, wird uns aus Tetschen-Bodenbach geschrieben: Die von deutschnationalen Eisenbahnern besuchte Versammlung wurde zunächst nur deshalb einberufen, weil mehrere Ortsgruppenobmänner des Reichsbundes Herrn Heine auf einem in Kroschitz abgehaltenen Bundesfeste über sein Verhalten bei der Abstimmung Vorstellungen gemacht haben

und erklärten, daß bereits eine Reihe von Mitgliedern aus dem Reichsbunde auszutreten gewillt sei. Daraufhin erschien der Abgeordnete Heine in der erwähnten Versammlung, um die nationalen Eisenbahner zu beruhigen. Von den Argumenten, die Herr Heine vorbrachte, und die von der bürgerlichen Presse berichtet werden, wird auffallenderweise der größte Stumpfsinn aus den Ausführungen des Abgeordneten Heine verschwiegen. Unter anderem soll er in seiner Rede erklärt haben, daß der Antrag Tomisch nur deshalb abgelehnt wurde, weil Tomisch „aus der parlamentarischen Vereinigung ausgetreten sei“, was zur Folge hatte, daß die anderen Parteien sich nicht verpflichtet fühlten, für den Antrag zu stimmen. Daß das der aufgelegteste Witz ist, ist klar. Aber so unverständlich er klingt, genügt er den deutschnationalen Eisenbahnern doch, sich damit zufrieden zu geben. Herr Heine erklärte auch weiter, daß er im Herbst dafür sorgen werde, daß den Eisenbahnern ihr Recht werde, selbst auf die Gefahr hin, daß er eine Eisenbahnerbewegung inszenieren müßte. Man sieht, die verwerflichste Demagogie fängt schon wieder von vorne an. Aber seine Zuhörer waren mit der Fopperei zufrieden, und das ist schließlich die Hauptsache.

## Die Pension des Herrn Abgeordneten.

Neues von Herrn Otto Kroh.

Der Herr Abgeordnete Otto Kroh ist die wahrhaftige Zierde des deutschen Nationalverbandes. Ein Mann, der wie der fahrende Sänger „von niemand gekannt“, es dem Klasseninstinkt des ansonsten inferioren Bürgertums von Oberleutensdorf verdankt, daß er mit der „Würde des Volksvertreters“ betraut wurde, könnte vielleicht heute noch ein unheimliches Leben führen, wenn er nie in den Dunstkreis der nationalen Korruptionsjümpfe gekommen wäre. So aber hat Herr Kroh die Empfindung für moralische Reinlichkeit schnell verloren. Freilich hat er die eine Entschuldigung für sich, daß dieser Verlust gleichsam unter Mitwirkung des k. k. Eisenbahnministeriums geschah. Der Herrgott, wie einem gewählten Abgeordneten das Gefühl, was er seiner Würde und seiner unparteiischen Mandatsausübung schuldet, gänzlich abhanden kam, braucht von uns wohl kaum ein zweitesmal erzählt zu werden. Wir haben es in der Nummer 31 unseres Blattes vom 1. November 1909 an leitender Stelle ausführlich getan, und die übrige Welt, deren sittliches Empfinden noch nicht von der muffigen politischen Geschäftsmoral der Nationalverbändler erstirbt wurde, hat unter den Uebelkeiten von damals viel gelitten. Aber im Nationalverband kennt man keine Umwandlungen von Brechreiz und zur strafrechtlichen Immunität der Abgeordneten gefestigt sich dort die unter notwendiger der moralischen.

Dieser ganz besonderen Widerstandsfähigkeit, der kein moralischer Pessigant anfang, verdankt es also Herr Otto Kroh, daß er noch immer im deutschen Nationalverband seinen ehrenvollen Platz hat. Vor nicht ganz drei Jahren, im Oktober 1909, ist Herr Otto Kroh bekanntlich auf Wunsch des k. k. Eisenbahnministeriums Knall und Fall von der Salzburger Eisenbahngesellschaft weg, als Oberrevident in den Dienst der gleichzeitig verstaatlichten österreichischen Nordwestbahn übernommen worden, womit sich der Fall wohl zum erstenmal ereignete, daß ein Abgeordneter gleichzeitig mit

verstaatlicht wurde. Daß Herr Kroh sich nicht schämte, sein Mandat dazu zu benutzen, eine Reihe älterer im Dienste der k. k. Staatsbahn gestandener Beamte im Abcancelement zu schädigen, das war für ihn persönlich eine Frage rein sittlicher Natur. Die übrige Öffentlichkeit aber hatte das Gefühl, vor einem Korruptionsjumpf zu stehen, der in Österreich seit der Zeit, da politische Differenzen mit der Regierung durch „nationale Kompensation“ ausgeglichen werden müssen, immer unheimlicher seine Tiefen aufzeigt. Und eine solche „nationale Kompensation“ war offenbar die Protektion des Herrn Kroh. Und das deutsche Volk in Österreich mag froh sein, einen so herrlichen „nationalen Erfolg an seine Fahnen heften zu dürfen“....

Im Dezember 1910 gab Herr Kroh der Öffentlichkeit zum zweitenmal Gelegenheit, sich mit seiner sonst recht unbedeutenden Persönlichkeit zu beschäftigen. Das „deutsche Volk“ trug in der Sache den zweiten Erfolg davon, daß die Ernennung des Herrn Kroh zum Oberrevidenten auf zehn Monate rückwirkend gemacht wurde, so daß damit dem Herrn Abgeordneten des Nationalverbandes alle jene Benefizien, die mit seinem Rangtitel verbunden sind, für eine Zeit zuerkannt wurden, in der er noch gar nicht k. k. Staatsbahnbeamter war. Das war nicht bloß moralisch und rechtswidrig, das war auch eine offenkundige Verschleuderung von Staatsgeldern zugunsten eines Abgeordneten des deutschen Nationalverbandes. Es ist klar, daß daran vor allem das Parlament, aber auch die weiteste Öffentlichkeit das Interesse haben mußten, von der Regierung die Gründe dieser offenkundigen Protektion eines Abgeordneten zu erfahren. Aber der Herr Eisenbahnminister schwieg, wiewohl zweimal in einer Interpellation des Abgeordneten Dr. Ellenbogen und einer Interpellation der Abgeordneten Müller und Tomisch um die Gründe gefragt wurde, die ihn zu der ganz skandalösen Begünstigung des Herrn Kroh veranlaßten. Das Schweigen ist eine Rechtswohlthat, die auch die Strafprozeßordnung einem Angeklagten zubilligt. Und der Eisenbahnminister macht von dieser „Rechtswohlthat“ heute noch Gebrauch....

Damit aber die Öffentlichkeit vollends auch überzeugt werde, daß die Staatsbahnverwaltung allen lästigen Fragen zum Trotz noch weiterhin geneigt sei, ihre illegitimen Beziehungen zu Herrn Kroh fortzusetzen, erfährt man in den letzten Tagen ein neues Stück als Beitrag zur nationalverbändlerischen Korruption. Dem Herrn Kroh wurde nämlich vom k. k. Eisenbahnministerium die Bewilligung erteilt, für 17 bei der A. E. G. und Salzburger Tramway verbrachte Dienstjahre ratenweise die Pensionsfondsbeiträge nachzahlen und sich hierfür die Pensionsbezüge zu sichern.

Im § 5 des Pensionsstatuts für Beamte und Unterbeamte der k. k. österreichischen Staatsbahnen wird nun allerdings dieses sogenannte Nachkaufrecht von Dienstjahren als eine Art Gnadenakt seitens der Staatsbahndirektion und des Eisenbahnministeriums festgelegt, indem es heißt: „Einem Bediensteten kann nach mindestens fünfjähriger zufriedenstellender Dienstleistung

## Feuilleton.

### Pessimismus in der Erziehung.

Von Robert Reichel.

„So, du hast wieder ein schönes Zeugnis heimgebracht! In der Gesamtklausur um zwei hinuntergekommen, in der Mathematik die Note ungenügend und im Betragen: gut statt sehr gut. Nun, ich hab's ja immer gewußt: aus dir wird seiner Reiztag nichts und ich möchte nur wissen, was du einmal in Zukunft anfangen willst.“ So bin ich zur Weihnachtszeit des Jahres 1865 zu Hause empfangen worden und trübe Schatten lagerten sich über die Weihnachtsfreude. So sind schon Tausende von Kindern von Tausenden von Vätern und Müttern empfangen worden. Ich bezweifle durchaus nicht, daß sie es gut meinten, aber welche Verfehrtheit, welche Erziehungsunfähigkeit befundet sich in dieser beliebten Schwarzseherei in Bezug auf die Zukunft des Kindes!

Da haben wir zum Beispiel einen willensstarken und infolge dessen bisweilen eigensinnigen oder trotigen Knaben, tagtäglich wird ihm vorgepredigt, daß ihn seine Gemütsanlage zu den unglücklichsten Lebensschicksalen berechtigt, da haben wir einen etwas langsam denkenden, schwer auffassenden, der Lehrer ermangelt nicht, ihn zu versichern, daß er stets ein Dummkopf bleiben werde; oder ein anderer wird auf einer Lüge ertappt und der Herr Pastor, der wie Ingerfoll ganz richtig bemerkt, daß sein Leben mit Lügen macht, setzt dem unglücklichen Wahrheitsverbrecher auseinander, daß ein Mensch, der lügt, doch sicherlich stiehlt und fengt und brennt und bei Zeit an den Galgen gehängt wird. „Mit dem ward nichts“, pflegten Eltern, Verwandte und Bekannte so oft als Endurteil über den Jüngling Fritz Reuter abzugeben, daß er es schließlich selber glaube und wohl auch nichts aus ihm geworden wäre, wenn nicht eine ihm vertrauende und die wertvolle Seite seines Wesens hegende und pflegerische Frauenseele ihn zu dem größten Humoristen Deutschlands gemacht hätte.

Ja, das ist das Infernalische: wenn man uns fortwährend vorgepredigt, daß wir die verkommensten heranwachsenden Individuen der menschlichen Rasse seien, daß Pöbel und Malz an uns verloren seien, so glauben wir es schließlich und ergeben uns in unser Schicksal, wir werden matt im Ringen

und Streben und protestieren höchstens noch beim Bierkommers mit einer Art von Galgenhumor: daß unsere Älten, wenn sie uns jetzt fähen, wohl merken würden, daß Malz und Pöbel doch nicht an uns verloren seien.

Es ist freilich die christliche Methode, dem Menschen beständig seine Michtigkeit und Schlechtigkeit ins Gedächtnis zu rufen, damit er ja als zerknirschtes und sich selbst als wertlos erkennendes Objekt der göttlichen Gnade um so würdiger werde. Die Christen behaupten stets selber, daß sie die größten Sünder seien und, wie männiglich weiß, haben dieselben auch ganz nette praktische Beweise der Behauptung geliefert.

O, welch ein ganz anderes Gesicht müßte heranwachsen, wenn Eltern und Lehrer die Schwarzseherei aus ihrer Erziehungsmethode entfernen würden. Beschneidet man dem jungen Ar die Flügel, so kann er freilich nie zur Sonne sich emporschwingen; wenn man aber der Jugend die erhabenen Ziele als erreichbar darstellt, wenn man statt des ewigen Lamentos über die schlechten vielmehr beständig an die guten und edlen Eigenschaften des heranwachsenden Geschlechts appelliert, wenn man vielmehr lobt als tadelt, vielmehr anerkennt als beurteilt, dann wächst der Mut in der jungen Brust. Die Scham über den stillschweigend verziehenen Fehler ist um so größer, als das Kind die Verpflichtung fühlt, sich selber zu strafen, und die Dankbarkeit über die gute Meinung, die man von ihm hegt, macht es zum besseren Menschen. Ich erinnere mich, daß von allen Lehrern derjenige mit uns die besten Resultate erzielte, der beständig aus Ehrgefühl appellierte, das uns innewohnt, ohne daß wir uns desselben bewußt geworden oder das uns, richtig zu sagen, erst durch diese Appellation entstand. „Knaben“, sagte jener würdige Mann, „die Zukunftsbewertung eurer Nation ist ein einiges, freies Deutschland; jeder von euch kann einst dazu berufen werden, als Volksvertreter in dem Parlament die Geschichte der Nation mitzubestimmen, darum müßt ihr aber auch stets so leben, daß ihr ohne Erötzen auf euer vergangenes Leben zurücksehen könnt.“ Das machte unsere Herzen von edlem Stolz erglänzen, das setzte uns große Ziele und gab uns große Gedanken und in keiner anderen Lehrstube herrschte so musterhafte Ruhe, war die Strafe so selten notwendig. Freilich bemühten sich die anderen Lehrer aus Kräften, zu vernichten, was der eine gutmachte.

Behandelt junge Menschen als Gentlemen und Ladies und sie werden sich als solche betragen; sagt ihnen, sie seien

unberberliche Bengel und sie werden sich bemühen, solche zu sein. Sagt einem Kinde, es sei zu dumm, etwas zu lernen, und es wird sich dabei beruhigen, sagt ihm, es könne alles, und es wird alles zu können versuchen. So aber, da dieser Pessimismus, diese Schwarzseherei in der Erziehung der hervorragendste Faktor ist, so darf es uns gar nicht wundern, daß wir demselben auch überall im Leben begegnen. Man erzieht die Menschen anstatt zur Achtung zur Verachtung des Lebens, man vergiftet ihnen das blühende Dasein dadurch, daß man ihnen beständig die Michtigkeit und Schlechtigkeit des Bestehenden vorgepredigt und was das Schlimmste ist, man verleidet ihnen das Streben nach Idealen damit, daß man ihnen vorlügt, die Menschheit entferne sich ja doch nur immer weiter von denselben, anstatt daß man ihnen durch das herrliche Bild der aus den niedersten Anfängen stetig sich entwickelnden Kultur einen Sporn zum Mitarbeiten an dem großen Werk einsetzt.

Es mag ja sein, daß in einer Generation eine gewisse moralische Versumpfung Platz greift, wie es ja leider eine Tatsache ist, daß unsere Zeit in vielen Hinsichten eine geistig und gemüthlich arme genannt werden muß im Vergleich mit der Zeit unserer Urgroßeltern, aber das sind doch im großen Entwicklungsgang des Ganzen nur vorübergehende Rückschläge und wer nur einmal den Begriff der Kulturgeschichte erfaßt hat, wird sich den immer strahlender anbrechenden Morgen nicht durch die das Tagesgestirn vorübergehend verhüllenden Wolken verbittern lassen.

Man kann es dem vielgeprüften Manne, dem strebenden Weibe verzeihen, wenn sie, das Herz von tausend Wunden der Enttäuschung zerfleischt, am Menschengeschlecht und seiner hohen Mission verzweifeln, sind sie von echtem Schrot und Korn, so werden sie sich doch immer wieder aus den Abgründen der Verzweiflung auf die Sonnenhöhe der Erkenntnis der fortschrittlichen Entwicklung retten. Aber aus der Erziehung verbannen man diesem Pessimismus! „Herrgott, nur in die Jugend laß es nicht hineinregnen!“ betet Jean Paul. Geht der jungen Pflanze vollauf Sonnenchein, wech in den Kindern das Selbstvertrauen und es wird ein Geschlecht heranwachsen, welches die christliche Trostflüge verachten wird, Menschen, die ihre eigentliche Stellung in der Natur der Erde einzunehmen und zu behaupten wissen.



und ebenso langer Teilnahmszeit an dem Pensionsinstitut seitens der ihm vorgelegten Behörde (Staatsbahndirektion, Eisenbahnministerium) die Anrechnung derjenigen Zeit, welche derselbe in definitiver Eigenschaft bei einer Eisenbahnunternehmung oder im Zivildienst geleistet hat oder überhaupt einer bestimmten Anzahl von Jahren gegen Nachzahlung der doppelten derjenigen Beiträge nebst stufenweise zu berechnenden 4 Prozent Zinsen gewährt werden.“ Bedingung für das Nachkaufrecht ist also unter allen Umständen, daß der Bedienstete, der darum ansucht, fünf Jahre in definitiver Eigenschaft bei den k. k. Staatsbahnen diente und ebenso lange dem Pensionsfonds angehört hat. Herr Kroy gehört, wie man weiß, durch den oben geschilderten Akt ministerieller Präterierung den k. k. Staatsbahnen seit dem Herbst 1909, also noch nicht einmal volle drei Jahre, an, aber nichtsdestoweniger wird hier die ratenweise Nachzahlung von gleich 17 Jahren gestattet, was also neuerlich und ganz klarerweise ein Geschenk aus den Mitteln jenes Pensionsfonds für Beamte darstellt, der als passiv einen Staatszuschuß von 4 Millionen Kronen jährlich erfordert! Man sieht, wie die Bande zwischen Nationalverband und Regierung immer inniger geknüpft werden, und erhält so auch die hinreichende Erklärung dafür, weshalb die Nationalverbändler gegen den 17 Millionen-Antrag Tomisch gestimmt haben. In nicht ganz drei Jahren ist Herr Kroy dreimal belohnt worden. Unterdessen ist Herr Seine Vaurat geworden und Herr Dr. Weidenhoffer hat auf seine Durchfallsmünde in jungen Jahren das lindernde Pflaster einer staatlichen Pension bekommen. Begreift man jetzt des Rätsels Lösung, warum Herr Kroy und Herr Seine hinausgegangen sind, als am 2. Juli 1912 über den Antrag Tomisch abgestimmt wurde? O, du alter Tacitus, der du den alten Deutschen Treue zu seinen Stammesgenossen als besondere Tugend nachrühmtest, du wärest, wenn du unsere „Neu-Germanen“ gekannt hättest, ohne Spudnapf kaum ausgekommen!

## „Die Sozialdemokraten wollen keine positive Arbeit.“

Die Gegner der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung haben ihre „geistigen Waffen“, mit denen sie gegen uns zu Felde ziehen, wieder einmal gewechselt. Es gab bekanntlich eine Zeit, wo man es als das „scharfsinnigste“ und schlagendste Argument betrachtete, den Sozialdemokraten vorzuhalten, daß sie gar keine positive Arbeit wollen und als eine Partei der reinen Negation alle Hoffnung auf einen nebulösen Zukunftsstaat verlegen. In allen Versammlungen und in fast jeder Nummer der von den Unternehmern ausgehaltenen gegnerischen Zeitschriften konnte man so den „Nachweis“ geliefert bekommen, daß die sozialdemokratischen Organisationen gar nicht den Zweck und die Absicht haben, praktische Gegenwartsarbeit zu leisten, sondern sich vielmehr damit begnügen, die Arbeiter auf die lange Frist der Zukunft zu vertrusten.

Wäre diese Behauptung unserer verehrten Gegner wahr, dann hätte die Sozialdemokratie allerdings ein Lustunfsmittel für sich bereitgestellt, das dem bekannten christlichen Trostsprüchlein ähnlich sieht wie ein Ei dem anderen. Aber immerhin wäre die Mixture gegen die sozialen Leiden und Schäden dieser Welt um gar nichts schlechter als die, die von der christlichen Kirche der Menschheit durch nahezu zwei Jahrtausende verordnet wird. Ja, wir behaupten sogar, daß der Verweis auf den Zukunftsstaat, der ja noch immerhin den Trost auf ein Besserwerden im Diesseits enthält — immerhin noch für viele Leute vertrauensverweckend sich ausnehmen mag als der Hinweis auf die metaphysische Welt des Jenseits. Aber in Wirklichkeit ist es der Sozialdemokratie, soweit sie sich als ein politisches und wissenschaftliches System darstellt, gar nie eingefallen, sich auf dem reinen Negationsstandpunkt zu stellen und jede positive Arbeit zu perhorreszieren. Wo und inwieweit immer der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung ein Einfluß auf die Gesetzgebung der Staaten zukommt, wird nämlich durch das Verhalten unserer parlamentarischen Vertreter das Gegenteil bewiesen. Schon im Oktober 1899 erklärte daher im bayerischen Landtag ein bürgerlicher Abgeordneter, der geistliche Professor Neeb, wörtlich zu diesen Vorwürfen folgendes: „Die Sozialdemokratie geht doch im allgemeinen darauf aus, daß sie den Mitgliedern des vierten Standes ihre Lebensstellung und ihre Lebenshaltung zu verbessern sucht; sie geht darauf aus — das ist ihre Tendenz — die Lage der Arbeiter zu heben und dieselben zu schützen gegen die Uebermacht des Kapitals.“ Und selbst ein so grimmiger Sozialistenhasser wie Fürst Bismarck erklärte als Kanzler am 26. November 1884 im deutschen Reichstag ganz freimütig: „Wenn es keine Sozialdemokraten gäbe und wenn nicht eine Menge Leute sich vor ihr fürchteten, würden die mäßigen Fortschritte, die

wir in der Sozialreform bisher überhaupt gemacht haben, noch nicht existieren.“

Seit nun auch in Oesterreich die Arbeiter nicht nur gut ausgebaute Gewerkschaften besitzen, sondern sich auch durch die Eroberung des gleichen Wahlrechtes die Mitwirkung an der Gesetzgebung gesichert haben, ist allerdings dieses vorgenannte „geistreiche Argument“ auch bei uns allmählich verstummt. Es wäre eben auch gar zu lächerlich, noch weiterhin das positive Programm des Sozialismus leugnen zu wollen, wo die mächtig anwachsende Gewerkschaftsbewegung unausgesetzt eine Fülle von Kulturarbeit vollbringt. Was heute die Gewerkschaften in Oesterreich den Arbeitern allein an Lohnerhöhungen und an Verkürzung der Arbeitszeit gebracht haben, das sind Erfolge, die in ihrer summarischen Bedeutung einem guten Stück Nationalvermögen gleichkommen, das für die Arbeitererschaft dem Kapitalismus abgerungen worden ist.

Aber auch auf dem Boden des Parlaments hat die Arbeitererschaft durch ihre Vertreter den Beweis erbracht, daß sie positive und politische Gegenwartsarbeit betreibt. Das ist auch an der bisherigen Parlamentsarbeit in Oesterreich zu erweisen. Die Sozialdemokraten sind nämlich gerade hier die einzigen, die dem Parlament sozialpolitischen Beratungsstoff zugeführt haben und die immer wieder mit allem Nachdruck die Durcharbeitung ihrer im Interesse der Arbeiter gestellten Anträge verlangen. Selbst die wenigen sozialpolitischen Vorlagen, die von der Regierung eingebracht wurden, wie das Gesetz über die Sozialversicherung und der sogenannte Bäckerschutzgesetzentwurf, sind zurückzuführen auf Anträge und Anregungen der Sozialdemokraten. Der größte Teil der sozialpolitischen Gesetzesvorlagen, die dem Abgeordnetenhaus unterbreitet werden, sind selbständige Anträge der sozialdemokratischen Abgeordneten. Ein ganzes Handbuch der Sozialpolitik ließe sich zusammenstellen, eine fast lückenlose Theorie der Sozialpolitik damit begründen. Auf zahlreiche Berufsgewerkschaften richtete sich die Aufmerksamkeit der sozialdemokratischen Abgeordneten, als sie ihre Gesetzesentwürfe brachten, ebenso haben sie aber auch allgemeine Arbeiterschuttsprobleme ihrer Erledigung im Interesse der Arbeiter entgegenzuführen versucht.

Was wir aber bei allen diesen Versuchen, eine praktische Sozialreform zu betreiben, immer wieder sehen, das ist, daß die bürgerlichen Vertreter die vorgezeichneten Wege nicht gewandelt sind. Sie, die noch vordem immer ihr schwerstes Geschäft aufzuführen vermeinten, wenn sie der Sozialdemokratie vorhielten, sie wolle und betreibe keine praktische Sozialreform — sind vor einer solchen plötzlich kopfschau geworden und betreiben dagegen geistlich eine Art „passive Resistenz“. Immer und überall sehen wir nämlich, daß die im Interesse der Arbeiter gestellten Anträge entweder in den Ausschüssen des Parlaments begraben oder bei der Abstimmung von den bürgerlichen Abgeordneten einfach abgelehnt wurden. Seit es in Oesterreich ein allgemeines Wahlrecht gibt, sind, wie die kurze Geschichte dieses neuen Parlamentarismus beweist, mit nie erlassender Unermüdlichkeit von den Abgeordneten der Arbeiter immer wieder die Gegenwartsforderungen der Arbeiter erhoben worden, aber ebenso prompt und sicher haben sie die bürgerlichen Parteien niedergestimmt. Und ebenso prompt haben dieselben Gegner, die vordem die Sozialdemokratie einer nur nebulösen Zukunftsstaatlerei und einer grundsätzlichen Verneinung aller positiven Sozialpolitik beschuldigte, das neue, ihren früheren Behauptungen entgegengesetzte Argument geschmiedet: „Die Arbeiter und ihre gewerkschaftlichen und politischen Vertreter seien es, die mit maßlosen Ansprüchen Industrie und Gewerbe ruinieren und den Staat durch sozialpolitische Lasten derart in Anspruch nehmen, daß diese auf die Dauer nicht ertragen werden können.“ Und so sehen wir, wie unsere bürgerlichen Gegner, die früher einmal durch ein wenig Sozialpolitik, die sich in möglichst harmlosen Wohlfahrtsrichtungen erschöpfte — der Sozialdemokratie und damit der ganzen modernen Arbeiterbewegung den Wind aus den Segeln nehmen wollten — plötzlich zum Rückzug blasen und von einer wirklichen ehrlichen Sozialpolitik nichts wissen wollen.

Für den Kenner des modernen Kapitalismus, der sich schon früher eine materialistische Betrachtungsweise zurechtgelegt hatte, erschließt dieser Umschwung in der sozialen Entwicklung freilich nichts Neues. Wir sind davon nicht überzeugt, daß die Bourgeoisie erkannt hat, daß sie einstweilen glaubte, den Teufel der Sozialdemokratie durch den Beelzebub der Sozialreform austreiben zu können. Denn je mehr man die Arbeiter darauf bringt, daß auch der heutige bürgerliche Staat nicht nur Verpflichtungen gegenüber den Reichen, sondern auch Verpflichtungen den Arbeitern gegenüber hat, desto wachsender wird bei diesen die Ueberzeugung werden, daß der Staat ein Klassenstaat ist mit Klassengesetzen und Klassenvorrechten. Eine Sozialpolitik, die sich nach bürgerlichem Muster darauf beschränken möchte, die Arbeiter lediglich mit sogenannten Wohltaten abzuspeisen, ohne die Vorrechte der bestehenden Klasse anzutasten, führt eben früher oder später bei den Arbeitern zu

der Erkenntnis, daß dem bürgerlichen Staat und seinen herrschenden Klassen die Absicht und die Kraft fehlt, ganze soziale Aufgaben zu vollbringen, wenn nicht das eigene fundamentale Interesse verletzt werden soll. Alles aber, was diese Erkenntnis stützt und fördert, nützt eigentlich nur dem proletarischen Klassenkampf, wie ihn der moderne Sozialismus propagiert hat. Die Bourgeoisie von heute folgt also nur ihrem ureigensten Interesse, wenn sie aus dem bisherigen Geschichtsverlauf den Schluß gezogen hat, daß der kapitalistische Staat eine Welt von Widersprüchen ist, in der eine dauernde Hebung der Klassenlage der Arbeiter nicht möglich ist, ohne die Profitinteressen der Besitzenden zu beeinträchtigen. Und so hat eben die bürgerliche Sozialpolitik endgültig abgedankt, und jede Erfahrung, die wir aus den in- und außerparlamentarischen Kämpfen schöpfen können, bestärkt uns in der Erkenntnis, daß die Arbeitererschaft nur als geschlossene Klasse in immer größeren und schwereren Kämpfen sich die Wege zu ihrem Aufstieg und zur wirtschaftlichen Macht bahnen kann.

## Das Juliabancement bei der Südbahn.

Das diesjährige Juliabancement hat unter einem großen Teile des Zugbegleitungspersonals berechnigte und tiefgehende Erregung hervorgerufen, und zwar deshalb, weil in demselben eine Reihe rangsjüngerer Zugbegleiter rangsälteren im Gehalte und im Rang vorangestellt wurden. Die Ursache dieser nicht nur die Interessen der beteiligten Bediensteten, sondern auch die Interessen des Dienstes schädigenden Erscheinungen sind folgende:

Im diesjährigen Juliabancement rückten eine Reihe von Zugbegleitern außerordentlich vor, und zwar sind das hinsichtlich der in Rede stehenden Frage ausschließlich solche Zugbegleiter, die seinerzeit in der Gehaltsstufe von 720 Kr. angestellt wurden und länger als 4 Jahre in dieser Gehaltsstufe zubringen mußten.

Dagegen, daß diese Leute, weil sie mit 720 Kr. angestellt wurden, außerordentlich avanciert sind, hat das geschädigte Personal selbstverständlich nichts einzusetzen. Wohl aber dagegen, daß für das außerordentliche Avancement nicht der allein maßgebende Grundsatz Anwendung fand, daß alle, die mit 720 Kr. angestellt wurden, dieser Begünstigung teilhaftig werden, sondern eben der Grundsatz, daß nur die der Begünstigung teilhaftig werden, die in der genannten Gehaltsstufe länger als 4 Jahre verblieben mußten. Diese Erscheinung widerspricht den Intentionen des Generaldirektors der Südbahn, als auch den Intentionen anderer maßgebender Organe der Direktion, weil diese Herren dem Personal gegenüber beziehungsweise gegenüber den Vertretern des Personals, sowohl in Sitzungen der Personalkommission, als auch bei diversen Vorprüfungen ausdrücklich erklärten, daß alle diejenigen, die seinerzeit mit 720 Kr. angestellt wurden, einer Kürzung der Vorruhefrist künftighin teilhaftig werden; aber davon war nie die Rede, daß nur diejenigen dieser Begünstigung teilhaftig werden, die eben gerade länger als 4 Jahre in dieser Gehaltsstufe gestanden sind. Wäre den Intentionen der genannten Herren entsprechend gehandelt worden, so hätten eben alle die, die seinerzeit mit 720 Kr. angestellt wurden, ohne Rücksicht darauf, ob sie 4 Jahre oder mehr in dieser Gehaltsstufe zugebracht haben, künftighin dieser Begünstigung teilhaftig werden müssen und es wäre die Schädigung eines nennenswerten Teiles von Zugbegleitern im Range und im Gehalte unterblieben.

Dieselben Maßnahmen mit den schädigenden Folgen wurden auch beim vorjährigen Juliabancement in Anwendung gebracht, und die Folge davon war ein Sturm der Erregung und tiefgehender Unzufriedenheit der geschädigten Zugbegleiter. Die betroffenen Bediensteten sprachen deshalb bereits im Vorjahre beim Herrn Generaldirektor vor, und es wurde ihnen zugesichert, daß ihre Beschwerden gerechtfertigt seien und daß eine Schädigung gar nicht in den Intentionen der Verwaltung gelegen sei, daß vielmehr eine Regelung der ganzen Sache dahingehend erfolgen wird, daß beim diesjährigen Juliabancement den genannten Intentionen entsprechend die Verteilung der Begünstigung erfolgen wird. Wozu noch zu bemerken ist, daß im Vorjahre bei derselben Maßnahme eine Schädigung in der Rangeinteilung nicht Platz gegriffen hat.

Das Gegenteil ist nun eingetreten. Es handelt sich nicht um einen willkürlichen Protest oder um vermeintliche Zurücksetzungen, sondern um wirkliche und sogar schwere Schädigungen im Range und im Gehalte. Es soll hier nur ein Fall erwähnt werden:

Der Kondukteur Sandler wurde im März 1905 einberufen und steht derzeit in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. Die Kondukteure Haus und Suchentrunk wurden im Mai und Juni 1906 einberufen, also um 13 Monate später, haben die Prüfung später abgelegt, sind bisher dem Sandler demgemäß im Range und im Gehalt zurück geblieben, und nun sind sie in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. vorgerückt und sind infolgedessen dem Sandler im Gehalte und im Range voraus. Die Konsequenz dieser Erscheinung wird dahin führen, daß dienst- und rangsjüngere Bedienstete hinsichtlich der Dienstverteilung und auch hinsichtlich der Ernennung zu Oberkondukteuren die rangsälteren Kollegen überflügeln werden. Diese Schädigungen können den Dienstleister des betroffenen Personals nicht erhöhen. Sie müssen vielmehr verbitternd wirken und es ist daher die unter dem Personal herrschende Anregung begreiflich und selbstverständlich sehr berechtigt. Diese Zustände sind unhaltbar. Sie schädigen auch das Interesse des Dienstes. Soll unter dem Personal Ruhe eintreten, muß eine Aenderung dieser Verhältnisse rasch herbeigeführt werden. Zur Erreichung dieses Zweckes wäre es vor allem anderen notwendig, festzusetzen, daß die Aenderung des durch Anstellung, Ablegung der Prü-



fungen und Ableistung des Dienstes durch einen längeren Zeitraum erworbenen Ranges nur durch das tourliche Abancement und durch tourliche Beförderungen und Ernennungen erfolgen kann, niemals aber durch ein durch Härtenausgleich oder außertourliche Beförderung erfolgtes Abancement. Es liegt im Wesen des Ranges, daß derselbe, soll er überhaupt einen Wert haben, als ein zu erwerbendes und in diesem Falle erworbenes Recht zu definieren ist. Uebrigens ist dieser Grundsatz nicht neu, sondern schon bei Erstellung der Dienstpragmatik festgelegt worden. In Konsequenz dieses Grundsatzes müßte jetzt mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. auch allen durch die oben besprochenen Maßnahmen im Rang und im Gehalt geschädigten Bediensteten (Zugbegleiter), wenn sie feinerzeit mit dem Gehalt von 720 Kr. angestellt wurden, ohne Rücksicht darauf, wie lange sie in dieser Gehaltsstufe gestanden sind, das außertourliche Abancement in gleicher Weise gewährt werden, wie es den anderen Bediensteten gewährt wurde, die ebenfalls mit 720 Kr. angestellt wurden, aber länger als 4 Jahre in dieser Gehaltsstufe zubrachten. Für die Zukunft müßte und gültig festgelegt werden, daß für die Gewährung der in Rede stehenden Begünstigungen einzig und allein der Umstand maßgebend sei, ob ein Bediensteter feinerzeit mit dem Gehalt von 720 Kr. angestellt wurde. Derselbe Maßnahme wurde in der gleichen Weise auch bei den verstaatlichten Linien der k. k. Staatsbahnen anlässlich der Einreihung dieses Personals in den Staatsbahnstatus durchgeführt. Nur auf diese Art und Weise kann in dem bestehenden Chaos eine Entwirrung herbeigeführt werden und, wie bereits bemerkt, ist diese Maßnahme nicht nur deshalb notwendig, daß die geschädigten Zugbegleiter zu ihrem Rechte kommen, sondern auch deshalb, damit die schwer gefährdeten Interessen des Dienstes nicht auch weiteren Schaden leiden.

Das Wiener Zugbegleitungspersonal hat bereits in einer am 5. Juli d. J. im Meidlinger Arbeiterheim stattgefundenen Versammlung zu der Sache energisch Stellung genommen. Es wurde beschlossen, daß eine Deputation der geschädigten Zugbegleiter mit den Mitgliefern der Personalkommission und den Vertretern der Organisation bei der Generaldirektion vorzusprechen habe. Die Zentrale der Organisation hat an die Generaldirektion bereits eine ausführliche Eingabe gesendet und auch hinsichtlich der Vorschläge bereits alles Notwendige veranlaßt. Wir werden über das Ergebnis der Aktion demnächst berichten.

Bemerkt muß werden, daß das Zugbegleitungspersonal der Südbahn absolut nicht gewillt ist, diese neuerliche Schädigung ruhig hinzunehmen. Die Zugbegleiter haben es satt, sich immer wieder von der Verwaltung als Versuchskaninchen für die beabsichtigten Zersplitterungen der Einheit des Personals gebrauchen zu lassen, sie haben es auch gründlich satt, als Stiefkinder behandelt zu werden. Diese neuerliche Schädigung hat dem Fuß den Boden ausgeschlagen, und die Verwaltung wird, wenn sie nicht rechtzeitig einlenkt, die Konsequenzen der Erregung unter dem Personal selbst zu tragen haben. Die Organe der Direktion, die diese eigenmächtigen Maßnahmen und deren Folgen am Gewissen haben, müssen vom Herrn Generaldirektor befehrt werden, daß auch sie die Zustände an das Personal zu respektieren haben. Die Südbahn ist verpflichtet, analog den k. k. Staatsbahnen, beziehungsweise den verstaatlichten Privatbahnen, allen Dienern, die feinerzeit mit 720 Kr. angestellt wurden, ein Kürzungsjahr zu gewähren.

Diesem Wortlaut entsprechend, hat die Verbesserung ohne jede Bevorzugung durchgeführt zu werden. In diesem Sinne lauten auch die wiederholten Erklärungen des Generaldirektors. Das Personal kann eine Umgehung oder anderweitige Interpretation unter keinen Umständen ertragen, und darum läßt es sich die Willkür einzelner Macher bei der Südbahn auch nicht gefallen. Das Personal hat den beabsichtigten Zweck rechtzeitig durchschaut. Die Geschlossenheit des Personals wird aber diese Absichten nicht zur Verwirklichung kommen lassen.

- A. M.

## Gewählte Inspektoren zum Schutze der Eisenbahnbediensteten.

(Von einem Praktiker.)

Als die österreichischen Eisenbahnbediensteten vom 22. bis inklusive 24. März 1896 ihren ersten Kongreß in Wien abgehalten haben, wurde unter anderem eine sehr wichtige Forderung behandelt und vom Parlament und der Regierung ein Gesetz verlangt, in welchem bestimmt wird, daß aus den Reihen der Bediensteten Inspektoren gewählt werden, welche darüber zu wachen haben, daß die Gesetze zum Schutze der Eisenbahnbediensteten eingehalten werden.

Die damals alle diesbezüglichen Wünsche zusammenfassende Resolution wurde einstimmig angenommen und hatte folgenden Wortlaut:

In Erwägung, daß die Eisenbahnbediensteten gar keine Behörde haben, welche darüber wachen würde, daß die Bahnverwaltungen, respektive deren Organe die bestehenden Instruktionen und die gesetzliche Dienstzeit, überhaupt die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutze der Bediensteten einhalten, da die k. k. Generalinspektion ihrem Zweck nicht entspricht und daher für die Eisenbahnbediensteten nicht die geringste Bedeutung hat, verlangen wir die Einführung eines Gesetzes, welches bestimmt, daß aus den Reihen der Bediensteten von den Bediensteten auf Kosten der Bahnverwaltungen unabhängige Inspektoren durch freie, geheime und direkte Wahl gewählt werden, welche darüber zu wachen haben, daß die Instruktionen, gesetzlichen Bestimmungen zum Schutze der Bediensteten und im Interesse der Sicherheit des Verkehrs eingehalten und von den Bahnverwaltungen respektiert werden. Diesen Inspektoren soll zugleich das Recht der Exekutive eingeräumt sein, das heißt das Recht, die Abstellung irgendeines Uebelstandes sofort verlangen zu können. Demgegenüber kann eine Beschwerde seitens der Bahnverwaltung an das Schiedsgericht eingebracht werden, wodurch aber die Verfügungen eines Inspektors keinen Aufschub erleiden dürfen.

Die Resolution ist auf Seite 104 des Kongreßprotokolls begründet und es wäre Raumverschwendung, wollte man den damaligen Ausführungen und Begründungen noch etwas hinzufügen.

Vom 7. bis inklusive 9. Dezember 1902 wurde der zweite österreichische Eisenbahnerkongreß abgehalten. Nachdem den gesamten Eisenbahnbediensteten es bisher noch nicht gelungen ist, diese dringende Forderung zum Durchbruch zu bringen, wurde abermals diese Forderung im Punkt 6 „Regelung des Vertragsverhältnisses der österreichischen Eisenbahner durch ein Gesetz“ zur Tagesordnung gestellt. Die sachlichen Begründungen und das meritorische Material wurde von allen Vertrauensmännern gewissenhaft gesammelt und damals an Herrn Dr. Verkauf zur Ausarbeitung übertragen, und übernahm Dr. Verkauf für diesen Punkt das Referat. In seinen ausgezeichneten Darlegungen begründete Doktor Verkauf den Schutz der Eisenbahner, der zugleich Schutz und Sicherheit für das reisende Publikum bedeutet. (Siehe Protokoll von Seite 91 an.) Es kamen die Kampfsjahre 1905, 1907, 1908 und 1911 für die Eisenbahner und auch in dieser Zeit wurde diese wichtige Forderung ihrer langjährigen Verwirklichung nicht nähergebracht; bei jeder Generalversammlung, Konferenz und sonstiger passender Gelegenheit wurde stets diese Forderung arguiert, besprochen etc., und so wurde unter anderem auch schon zweimal vom Sozialdemokratischen Abgeordnetenverband ein diesbezüglicher Antrag im Parlament eingebracht. Im Auftrag des Sozialdemokratischen Verbandes hat Abgeordneter Tomisch das letztemal in der 12. Legislaturperiode (17. Juli bis 20. Dezember 1911) den Antrag eingebracht, daß im Eisenbahnbetrieb Sicherheitsmänner eingeführt werden sollen. Dieser Antrag ist mit unserer Forderung identisch, beziehungsweise will dasselbe, nur hat er statt Inspektoren den Titel „Sicherheitsmänner“ (wie im Bergbau) gewählt — was für die Forderung gleichgültig ist.

Seit 16 Jahren beschäftigen wir uns mit dieser für einen Großteil der Eisenbahner sehr wichtigen Forderung und dennoch sind wir in dieser Frage bis heute um keinen Finger weiter, wie vor 16 Jahren. Meine Aufgabe soll es nun sein, auf Grund der gemachten Erfahrungen die endliche Realisierung dieser Frage zu begründen:

Innerhalb weniger Jahre hat sich der ganze Verkehr bei den österreichischen Eisenbahnen gründlich geändert. Die Bahnverwaltungen waren bestrebt, der Industrie und dem fahrenden Publikum Rechnung zu tragen. Es wurden die Objekte und Brücken und der Oberbau verstärkt; Stationen vergrößert und große leistungsfähigere Lokomotiven eingestellt. Die Fahrzeiten wurden wesentlich gekürzt und die Belastungen erhöht. Die Bahnverwaltungen haben sich denn in den neunziger Jahren vom damaligen Inspektor Hornpostel in der „Neuen Freien Presse“ vorgeschlagenen Verkehrsänderungen angepaßt und es werden die direkten Frachten mit schnellrollenden Güterzügen, beziehungsweise beschleunigten Frachtzügen, ohne großen Aufenthalt befördert. Dadurch werden die Stationen, die fast alle zu klein sind, wesentlich entlastet. Die Sammel- und Verteilungszüge haben eine lange Fahrzeit und es ist den Bahnverwaltungen gleichgültig, ob diese Gattung von Zügen um einige Stunden länger oder kürzer fährt. War schon damals, vor 16 Jahren, die Einführung von gewählten Inspektoren notwendig, um so dringend notwendiger sind sie heute bei total geänderten Betriebsformen. Durch die angeführten Gründe ergeben sich für einige Kategorien sehr schwere Uebelstände, zum Beispiel für das Lokomotivpersonal.

Die Bahnverwaltungen haben durch die Einstellung der verschiedenen Serien von Lokomotiven und über öfteres Witten des Lokomotivpersonals den amerikanischen Turnus aufgehoben und jeden Lokomotivführer, welcher im Turnus fährt, hat seine beständige Lokomotive. Diese Verfügung ist sowohl für die Ausübung des Dienstes, als auch für das Lokomotivpersonal eine Wohltat. Weiters gibt es Lokomotivführer, die im sogenannten „Einsprungturnus“ fahren (Erjak für Kranke, Urlauber u. i. m.) und solche, die außerhalb des Turnusses „wild“ fahren (außergewöhnlich eingeleitete Züge). Die in den Instruktionen vorgeschriebenen „Vorbereitungszeiten“ reichen bei den neuen großen Maschinen nicht mehr aus und es müssen, insbesondere in Vergleichen, namentlich die Geizer oftmals drei Stunden vor Abfahrt eines Zuges zur Lokomotive gehen. Auch der Lokomotivführer muß früher, als ihm vorgeschrieben ist, erscheinen. Diese notwendigen Vorbereitungszeiten, welche sich nach den örtlichen Verhältnissen richten, sind natürlich nicht im Turnus vorgesehen. Ist aber bei der Rückfahrt ohnedies der knapp vorgeschriebene Aufenthalt im Turnus vorgesehen, so ist er wohl auf dem Papier, aber in Wirklichkeit können oft die Geizer und Lokomotivführer nach einer anstrengenden Tour nur zwei bis drei Stunden das Bett aufsuchen. Wenn nun, was wohl öfter vorkommt, bei der Lokomotive eine Verpadung oder eine kleine Reparatur notwendig wird, so kommt es vor, daß das genannte Personal, ohne eine Ruhezeit genossen zu haben, die Rückfahrt antreten muß. Durch die Einteilung der Lokomotivführer und Geizer zu bestimmten Serien von Lokomotiven ist es notwendig, daß verschiedene Turnusse erstellt werden und da bei dem heutigen Personenverkehr die Güterzüge meistens in der Nacht verkehren, wird das Lokomotivpersonal, welches diesen Turnus fährt, in der unverschämtesten Art und Weise ausgenutzt und erzielt noch dazu einen sehr mageren Verdienst. Diesbezüglich herrschen in manchen Stationen ungläubliche Zustände. Immerhin ist es bei den im Turnus fahrenden Personal möglich, die Dienstleistungen zu kontrollieren. In dem sogenannten „Einsprungturnus“ ist dies für einen Ungeweihten nicht möglich, und fahren diese Leute oft bis zur Bewußtlosigkeit. Am schlechtesten sind die Lokomotivführer und Geizer in der Reserve daran. Zumeist sind dies die jüngsten Lokomotivführeranwärter, die bei normalem Verkehr als Geizer eingesetzt sind. Verkehren nun außergewöhnliche Züge, so übernehmen die Anwärter eine Lokomotive und führen dieselbe; nachdem sie in keinem Turnus fahren, so fahren sie „wild“ und müssen fahren, daß sie schwarz werden. Es wird bei diesem Personal keine Rücksicht auf Nacht oder Dienstleistung genommen. Sagt einer, ich habe jetzt soviel Nächte oder so viele Dienststunden und muß mich ausruhen, so wird ihm das anstandslos gewährt, aber schon bei der nächsten Tour bekommt er die „Schaufel“ und fährt als Geizer — er ist nicht zu brauchen, weil er sich nicht bis zur

Bewußtlosigkeit ausnützen läßt. Nachdem aber jeder den Führerdienst vor dem Geizerdienst, insbesondere in Bergstrecken vorzieht, so sagt er lieber nichts und macht Dienst — nicht wie es die Vorschrift zuläßt, sondern solange er es physisch aushält. Die Geizer sind dabei noch viel ärmere Teufel.

Ähnliche Verhältnisse sind bei den Zugbegleitern, insbesondere bei dem Fahrpersonal in der Reserve. Mir sind Fälle vorgekommen, wo ich bei Referenzbegleitern innerhalb eines Monats nur drei Nächte faktische Ruhezeit in ihrer Heimstation aus den Fahrgebürenbüchern ersehen habe. Man wird hier die Einwendung machen, ja da sind ja Erlasse, Zirkulare etc., auf die sich der Mann berufen kann, daß er so und soviel Dienst und Nächte hinter sich hat und wenn er sich meldet, bekommt er frei. Gefagt ist dies leicht, und das Papier ist geduldig. Besehen wir aber die Praxis: Wie schon erwähnt, verkehren die meisten Güterzüge bei Nacht. Das Referenzpersonal hat keinen Turnus und fährt, wie es zu den Zügen gebraucht wird, sei es wegen der erhöhten Bremsprozente in Vergleichen oder als Mehrbeigabe zu den Arbeitszügen. Eine Kontrolle der Dienstzeit bei dieser Kategorie gibt es nicht, höchstens daß kontrolliert werden kann, ob die Ruhezeit zu Hause zehn Stunden und auswärts sechs Stunden beträgt, oder ob die Gesamttour nicht mehr als 14 Stunden ausmacht. Das kann aber nur fahrplanmäßig kontrolliert werden, während bei Verspätungen die Sache anders steht. Die Anzahl der im Dienst verbrauchten Nächte wird überhaupt niemals kontrolliert. Das Personal ist bei den herrschenden Zuständen verhalten, auf Nebenverdienst zu sehen. Es ist jedermann bekannt, daß die Lebensweise auf der Strecke sich in einigen Jahren sehr verteuert hat, die Preise der wichtigsten Lebensmittel sind um 40 bis 80 Prozent gestiegen. Dabei sind die Stationen viel kleiner geworden. Bei anderen Kategorien hat man die Nebenbezüge pauschaliert, bei den Zugbegleitern, Lokomotivführern und Geizern hat man es beim alten System belassen. Nachdem niemand mehr in einer Stadt mit 900, 1000, 1100 und 1200 Kr. Jahresgehalt leben kann und da, insbesondere die Erhalter vielföpfiger Familien, 200 bis 400 Kr. vom Gehalt auf das Quartiergeld draufzahlen müssen, strebt jeder darnach, seine variablen Bezüge durch „Viefahren“ zu erhöhen, und zwar ohne Rücksicht auf Gesundheit oder Sicherheit. Gerade hier kommt das Fahrpersonal durch die fortschreitende Technik bei den Lokomotiven zu großem Schaden. Die Arbeit wird durch die größeren Belastungen erhöht — die Fahrzeit wesentlich verkürzt. So haben zum Beispiel Zugbegleiter vor 1909 bei dem Anfangsgehalt von 700 Kr. einen monatlichen Durchschnittsverdienst (inklusive der variablen Bezüge) 141 Kr., und jetzt mit dem Anfangsgehalt von 900 Kr. nur noch einen solchen von 129 Kr. per Monat. Die Hungerpeitsche treibt dieses Personal direkt an, ohne Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs und des reisenden Publikums, „recht viel zu fahren“, um den Ausfall an Fahrgebüren, der durch Jahre schon den Bahnverwaltungen in die Tasche läuft, auszugleichen. Ob dieses System auf die Dauer aufrechtzuerhalten sein wird, will ich sehr bezweifeln.

Auch der Alkoholgenuß wird durch die unerschwinglichen Lebensmittelpreise sehr gefördert. Ich habe mir am 19. März 1912 in der Bahnhofrestauration Franzensfelde in meine eigene Flasche einen halben Liter Milch holen lassen und der kostete — sage: dreißig Heller. In anderen Stationen kostet ein halber Liter Milch für das Personal 20 S. Es ist somit nicht zu verwundern, wenn das Personal zum Schnaps greift. Für eine Semmel mit Butter bezahlte ich am Brenner 20 S. Ich ging beim Schnellzug 4 in den Speisewagen und sagte zu den Speisefellnern: „Betrachten Sie mich als Passagier 1. Klasse und geben Sie mir eine Semmel mit Butter.“ Die kostete im Speisewagen auch nur 20 S. Ich könnte da noch viele Beispiele anführen. Ich glaube, in den hohen Preisen der wichtigsten und notwendigsten Lebensmittel liegt ein sehr großer Anreiz zum „Viefahren“. Ist dieses System wieder eingerissen, tritt an Stelle des Pflichtgefühls die Gleichgültigkeit, und es werden sich ganz bestimmt die Eisenbahnunfälle mehren. Es hängt somit mit dieser Frage auch die Regelung der variablen Bezüge zusammen und ist ein Aufschieben dieser Angelegenheit nicht ratsam.

Auch das Referenzpersonal ist an der Einführung dieser Inspektoren (oder was für einen Titel immer diese Funktionäre haben) interessiert. Oft verschieben die Leute ununterbrochen von 7 Uhr abends an; um 4 Uhr früh geht ein Lastzug ab, ein Kondukteur hat verschlafen — jetzt schnell, ein Verschieber als Erjak einspringen und mitfahren, gleichgültig, ob er schläft oder vom Bremsisig herunterfällt — wenn nur der Erjak auf der Bremse sitzt. Ausgerutht braucht er nicht zu sein.

In vielen Stationen, mit starkem Fremdenverkehr, gehen die Wächter und andere Bedienstete nach 16- und auch nach 24stündigem Dienst als „Träger“ zu dem Personen- und Schnellzügen. Ja sie bekommen noch vom Stationschef die übliche Nummer. Die Bahnverwaltung erspart die Leute und die ausgedehnten, vom überlangen Dienst ohnehin ermüdeten Bediensteten, verbessern sich durch die „Zufallschicht“ ihre Lage, weil sie mit dem kleinen Verdienst bei der Teuerung nicht leben können.

Erfahrungsgemäß wirkt aber die überlange Dienstzeit auf Gesundheit und Willensstärke sehr schädlich ein und es werden bei all jenen Kategorien, die Unmenschliches leisten, die meisten Anstände wegen Alkoholkonsum vorkommen.

Eine sehr erspriehliche Tätigkeit könnten derartige Inspektoren auch nach der Richtung hin entwickeln, dem Kaiserneuland zu steuern. Dieses Betätigungsgebiet läßt schon allein die Aufstellung dieser Inspektoren als dringend notwendig und als berechtigt erscheinen.

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



# Außerordentliche Generalversammlung der Bau- und Wohnungsgenossenschaft für Bedienstete der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Am 25. Juni 1912 hielt, wie dies bei der Konstituierung vereinbart worden war, die Bau- und Wohnungsgenossenschaft der Südbahner eine außerordentliche Generalversammlung ab, um Neuwahlen vorzunehmen. Bericht über die bisherige Tätigkeit zu erstatten, die Grundsätze für die Vergebung von Wohnungen festzusetzen und um eine Statutenänderung vorzunehmen.

Der Obmann der Genossenschaft, Genosse Grüll, konnte trotz des kurzen Bestandes derselben berichten, daß die Genossenschaft einen erfreulichen Aufschwung nimmt und daß durch Grundkäufe die baldige Inangriffnahme der Bautätigkeit vorbereitet wurde. Der Mitgliederstand weist 1770 Personen auf, die zusammen 5588 Geschäftsanteile zeichnen, was ein Baukapital von 2.794.000 Kr. repräsentiert und die bei der Gründung als Baukapital präliminierte Summe von 2.500.000 Kr. beträchtlich übersteigt. Die Südbahn hat bisher 135.000 Kronen eingezahlt, 59.455 Kr. zahlten die Bediensteten und 12.075 Kr. Privatpersonen ein. An sonstigen Einnahmen, wie Beitrittsgebühren und anderen, liefen zirka 1000 Kr. ein, so daß die Genossenschaft 207.530 Kr. vereinnahmt hat. Verausgabe wurden bis jetzt 6000 Kr. für Grundankäufe, 1600 Kr. für Beschaffung des Inventars, 9400 Kr. für Gründungskosten, Druckkosten, Verwaltungskosten, Agitations- und Reisekosten u. s. w. Insgesamt betragen die Ausgaben 17.000 Kr., so daß der Kassenstand 190.530 Kr. beträgt, der in der Boden-Kredit-Anstalt verzinslich angelegt ist.

In Kapfenberg, Graz, Marburg, Pettau, Trieste, Klagenfurt, Franzensfeste, Bozen, Innsbruck, Trient und Mla wurden Bauaktionskomitees gebildet, die sich sehr bewährten, da sie viele Erledigungen, die sonst nur auf langwierigem schriftlichen Wege hätten durchgeführt werden können, in viel kürzerer Zeit bewältigten. Es wurde von der Südbahn eine Grundfläche am Margarethen-gürtel in Wien im Ausmaß von 1785 Quadratmetern zu 60 Kr. insgesamt um 107.110 Kr. angekauft, der Kaufvertragsabschluß eines ebenfalls der Südbahn gehörigen Grundstückes in Meidling zum Preis von 48 Kr. per Quadratmeter sowie eines der Gemeinde Innsbruck gehörigen Baugrundstückes im Ausmaß von 2260 Quadratmetern zu 25 Kr., insgesamt um 56.500 Kr. steht unmittelbar bevor. In Kapfenberg wurde ein 1940 Quadratmeter großer Grund um den Kaufschalbetrag von 9999 Kronen, in Marburg ein Südbahngrund zum Preis von 3 Kr. per Quadratmeter, zusammen um 3594 Kr., und in Marburg ein weiterer Südbahngrund zum Preis von 5 Kr. per Quadratmeter um 6990 Kr., sowie in Trieste ein Gemeindegut zum Preis von 11 Kr. per Quadratmeter insgesamt um 17.072 Kr. seitens der Genossenschaft käuflich erworben. Die Verhandlungen über Grundankäufe in den Stationen Mödling, Trieste und Bozen sind bisher noch nicht zu Ende gediehen.

Als eine seiner wichtigsten Pflichten hat der Vorstand die Sicherung der Geldbeschaffung erachtet und in diesem Belang erfreuliche Resultate erzielt. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat mit dem Erlaß vom 29. April 1912, Z. XII, 469, die erbetene Bürgschaft (40 bis 90 Prozent) für den Betrag von 2.500.000 Kronen erteilt, die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hat mit ihrer Zuschrift vom 26. März 1912, Z. 14/A ex 1912, sich bereit erklärt, das benötigte Darlehen gegen eine vierprozentige, beziehungsweise 4 1/2 prozentige Verzinsung bei Annuitäten zu gewähren. Mit Rücksicht auf die gesetzliche Bestimmung, das 10 Prozent des Aufwandskapitals bar in den Kassen der Genossenschaft erliegen müssen, ein großer Teil der gezeichneten Geschäftsanteile jedoch im Ratenwege eingehoben und daher erst zu einem späteren Zeitpunkt liquid werden, hat sich der Vorstand an den Lebensversicherungsverein von Eisenbahnschleifern mit dem Ersuchen gewendet, der Genossenschaft ein Darlehen von 80.000 Kr., welches allmonatlich durch die eingehenden Ratenbeträge zu restituieren ist, zu gewähren. Diesem Ersuchen hat der genannte Verein mit seiner Zuschrift vom 20. Juni 1912 entsprochen. Die Verzinsung dieses Darlehens verursacht keine Kosten, da die Boden-Kreditanstalt diese Einlage zum gleichen Zinsfuß, 4 Prozent, verzinst.

Sichtlich für die Genossenschaft notwendigen ersten Hypothekendarlehen hat sich der Vorstand an mehrere hundert Geldinstitute, wie Banken, Versicherungsgesellschaften, Hypothek- und Darlehensinstitute, gewendet, jedoch fast in allen Fällen einen abschlägigen Bescheid erhalten. Zusagen haben, nebst ganz wenigen Provinzialbanken, eigentlich nur die Boden-Kreditanstalt und einzelne Landeshypothekenanstalten gemacht, letztere jedoch nur für Bauten in den betreffenden Kronländern. Trotz der dermalen äußerst ungünstigen Situation für die Beschaffung von Hypothek- und Baukrediten, wird es der Genossenschaft sicherlich gelingen, auch diese Angelegenheit befriedigend zu lösen.

Auch die verantwortungsvolle Architekturfrage, an deren Erledigung der Vorstand mit der größten Rigorosität gearbeitet hat, wurde gelöst und die Architekten Karl Badstieber, Karl Reiner und Hans Wayer mit der Durchführung der genossenschaftlichen Bauten betraut.

Der Vorsitzende schilderte die großen Schwierigkeiten, welche seitens der Behörden,ämter und anderen Korporationen dem Vorstande durch die Schwerfälligkeit des bürokratischen Apparats bereitet werden und welche die Verzögerung in der Inangriffnahme der Bauten verursacht haben.

Der Obmann des Aufsichtsrates, Herr Oberinspektor Dr. Baum, beantragte, da dem Vorstande bei dieser außerordentlichen Generalversammlung das Absolutum nicht zu erteilen war, diesem für seine Tätigkeit Dank und Anerkennung auszusprechen, welchen Antrag die Generalversammlung annahm.

Die Generalversammlung erteilte sodann dem Vorstande die Vollmacht, alle noch zur Erlangung der staatlichen Bürgschaft notwendigen Statutenänderungen vorzunehmen zu können. Eine Reihe von Statutenänderungen wurde in der Generalversammlung durch einstimmige Annahme erledigt.

Mit allen gegen drei Stimmen wurden ferner nachstehende „Grundsätze für die Vergebung von Wohnungen in den Häusern der Genossenschaft“ angenommen:

„Sobald eine Wohnung zur Vergebung gelangt, werden alle noch nicht im Besitze einer Genossenschaftswohnung befindlichen Genossenschaftler jenes Stationsortes, in welchem sich das Haus befindet, hiezu mit der Aufforderung verständigt, sich binnen acht Tagen zu äußern, ob sie diese Wohnung mieten wollen. Bewerber sich mehrere Mitglieder um eine und dieselbe Wohnung, so entscheidet bei Vergebung der Wohnung das Los nach folgender Kombination:

Die Mitglieder jenes Stationsortes, in welchem eine Wohnung zur Vermietung gelangt, werden nominativ nach der Reihenfolge ihres Eintrittes, beziehungsweise nach der Mitgliedsnummer, geordnet und in zwei gleich große Gruppen geteilt. Die Angehörigen der ersten Gruppe (ältere Mitglieder) erhalten zwei Lose, die der zweiten Gruppe (jüngere Mitglieder) ein Los. Die Namen der Angehörigen der ersten Gruppe kommen zweimal, die der zweiten Gruppe nur einmal in die Urne. Für jede Wohnung sind, wenn mehr Bewerber als Wohnungen vorhanden sind, zwei Lose zu ziehen, damit für den Fall der Ablehnung durch den Besitzer des erzielten Loses eine zweite Mietpartei für die zur Vermietung gelangende Wohnung vorhanden ist. Kommen auf einmal mehrere gleich große Wohnungen zur Verlosung, so erfolgt zuerst die Auslosung derjenigen Mitglieder, welche Mieter werden. In einem zweiten Verlosungsakt erfolgt sodann, wenn keine freiwillige Einigung unter den Mietern erzielt werden kann, die Zuweisung der Wohnungen an diese, und zwar in der Form, daß die Nummern der zur Vergebung gelangenden Wohnungen, auf gleich große Zettelchen geschrieben in eingerolltem Zustande in die Urne gelegt werden. Jeder Mieter zieht hierauf selbst ein solches Zettelchen und erhält die durch die Nummer bezeichnete Wohnung. Im Falle als leergebliebene Wohnungen in einem bereits bestehenden Genossenschaftshause oder solche in einem neuerbauten Hause der Genossenschaft verlost werden, so können diese über Wunsch von Mietern kleinerer Wohnungen über Beschluß des Vorstandes mit Zustimmung des Aufsichtsrates ohne Verlosung zugewiesen werden, wenn dem Mieter infolge Familienzuwachses zu beschränkt geworden ist; unter den gleichen Modalitäten kann auch dem Mieter eine kleinere Wohnung zugewiesen werden, wenn der Familienstand durch Todesfälle kleiner und hiedurch den betreffenden Mietern die innehabende Wohnung zu groß geworden ist. Die hiedurch freiwerdenden Wohnungen sind, wenn keine zweiten ausgelosten Mietparteien vorhanden sind, neuerlich zu verlosen.

Jenen Mitgliedern, welchen nachweislich in der Zeit vom 1. Jänner bis 25. Juni 1912 infolge ihrer Zugehörigkeit zur Bau- und Wohnungsgenossenschaft ihre Privatwohnungen gekündigt wurden, ebenso jenen, welche zur Zeit der Vergebung von Wohnungen in Asyl oder anderen Notwohnungen ihre Unterkunft haben, sind über ihr Verlangen Wohnungen, solange solche vorhanden sind, vom Vorstand im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zur Miete zuzuwiesen.

Die Verlosung wird von einem vom Vorstand bestellten Komitee in Gegenwart eines Mitgliedes des Aufsichtsrates und der erschienenen Wohnungssucher vorgenommen. Der Witwe nach einem verstorbenen Mieter bleibt das Recht gewahrt, die Wohnung weiter in Miete zu behalten, eventuell eine kleinere Wohnung zu erhalten, wenn sie den Geschäftsanteil ihres Gatten übernimmt.

Hat eine Wohnung mehr Wohnräume als Zimmer und Küche, so ist das Mitglied, welches eine solche Wohnung erworben hat, vor dem Bezahlen derselben verpflichtet, für jeden weiteren Wohnraum einen Geschäftsanteil zu 50 Kr. zu zeichnen und in der in dem Statute der Genossenschaft vorgesehenen Art und Weise einzuzahlen, jedoch nur dann, wenn dieses Mitglied nicht ohnehin schon die der Wohnungsgröße entsprechende Anzahl von Geschäftsanteilen gezeichnet oder eingezahlt hat. Eine Uebertragung des Mietrechts seitens des Losgewinners an einen anderen Genossenschaftler ist unstatthaft.

Die Namen der Wohnungssucher und das Ergebnis der Verlosung dürfen seitens der Genossenschaft unter keinem Umstand veröffentlicht werden.

Diese Mietordnung gilt nur für die in der ersten Bauperiode zur Vollendung gelangenden Bauten.

Die vorgenommenen Wahlen ergaben nachstehendes Resultat:

Als Vorstandsmitglieder wurden gewählt: Arnold Breuer, Revident; Frh. Schiedt, Oberrevident; Viktor Tüchel, Adjunkt; Franz Siegelbauer, Wagenmeister; Adolf Rejepsa, Bahnmeister; Adolf Scherer, Kasselexpedient; Franz Prada, Konduktör; Julius Raich, Wagenmeister; Rudolf Weigl, Konduktör i. P.; Michael Böckl, Wagner; Franz Pospichal, Maurer; und Wilhelm Straßer, Kupferschmied.

Als Ersatzmänner für den Vorstand wurden gewählt: Franz Bergmann, Revident; Hans Söhenegger, Oberrevident; Dr. Erich Schmid, Bahnkonzipist; Josef Böhl, Lokomotivführer; Gustav Schulz, Bahnmeister; Jakob Spitzer, Oberkonduktör; Alois Egger, Bahnrichter; Adam Maier, Kasselexpedient; Thomas Swoboda, Drucker; Alois Glack, Schmied; Leopold Koppenscheiner, Anstreicher; und Franz Razborsek, Schlosser.

In den Aufsichtsrat als Mitglieder: Dr. Franz Baum, Oberinspektor; Johann v. Cerva, Revident; Julius S. Defone, Inspektor; Georg Sachhofer, Oberrevident; Ignaz Hauzer, Inspektor; und Josef Schmid, Revident. Als Ersatzmänner: Richard Adler, Assistent; Ingenieur Franz Ritter v. Berger, Inspektor; Johann Heigl, Assistent; Franz Hirtlechner, Oberrevident; Gustav Mattauch, Adjunkt, und Emanuel Rinagl, Revident.

## Inland.

Die tschechischen Separatisten und der Antrag Tomschik.

Die „Arbeiter-Zeitung“ schreibt: Es ist der Schwindel der Mehrheitsparteien, den Antrag Tomschik durch eine Resolution zu erheben, ausreichend gebrandmarkt worden. Was soll eine Resolution, also eine Aufforderung an die Regierung, hier fruchten, da doch die Regierung an einer sehr bestimmten Aufforderung, dem Beschluß vom Dezember, bereits vorübergegangen ist? Am 16. Dezember des vorigen Jahres hat das Abgeordnetenhaus einstimmig beschlossen: „Die Regierung wird aufgefordert, zur Verbesserung der Gehalts-, Lohn- und Dienstverhältnisse der Staatsbahner einen für das Jahr 1912 mit 38 Millionen bezifferten Mehraufwand

zu widmen.“ Was kann man nun damit zu erreichen hoffen, wenn man die Regierung noch einmal auffordert, da doch die Regierung, indem sie nur 21 Millionen gewidmet hat, schon mit aller Schroffheit zu erkennen gegeben hat, daß sie mehr nicht widmen wolle? Die Aufgabe war also, die Regierung zu zwingen, und zwingen kann man sie mit keiner Aufforderung, zwingen kann man sie nur mit dem Gesetz. Der Antrag Tomschik, der in das Gesetz über die Fortführung des Staatshaushaltes einfügen wollte, daß die Regierung verpflichtet sei, diese Widmung zu leisten, war also der einzig sachgemäße, der einzig mögliche Vorgang, um den Eisenbahnern die sieben Millionen, die ihnen die Regierung schuldig geblieben war, zu sichern; die neuerliche „Aufforderung“ an die Regierung, eine bloße Resolution, ist aber nach der Sachlage der nackte Schwindel, ein Schwindel, mit dem man die Eisenbahner höhnt und das Parlament blamiert. Was soll man nun dazu sagen, daß die ersten, die den Resolutionswindel anrichten, die Herren Separatisten waren? Die Abgeordneten Tomschik und Genossen stellen den Antrag, daß „für die Erhöhung der Bezüge der Bediensteten und Arbeiter der Staatsbahnen der Betrag von 17 Millionen zu verwenden ist“. Und nachdem dieser Antrag eingebracht ist und eine große Bedeutung erlangt hat, beantragt der Abgeordnete Remec: „Die Regierung wird aufgefordert, einen Nachtragskredit von 17 Millionen anzusprechen“, um die Durchführung der Dezemberbeschlüsse „zu verwirklichen“. Wohlgerichtet, der separatistische Antrag taucht nicht etwa auf, nachdem der Antrag Tomschik abgelehnt worden war: er wird gleich nach dem Antrag Tomschik eingebracht, also eigentlich gegen ihn! Daß die Separatisten den Antrag Tomschik direkt haben berechnen wollen, wird wohl nicht anzunehmen sein; aber sie nehmen es auf sich, die wohl-erwogene, einzig erprobte Aktion der deutschen Sozialdemokraten lieber zu durchkreuzen, als daß sie auf die „eigene Aktion“ verzichten würden. Man wird sich über die eigentlichen Beweggründe des Antrages Remec auch wohl nicht im klaren sein. Die Separatisten haben doch soeben die Eisenbahnerorganisation gespalten und nun denken sie, es würde die Verschleppungsaktion nicht gerade fördern, wenn der Antrag Tomschik allein bliebe und ihre Tätigkeit sich darauf beschränkte, den schon gestellten Antrag zu unterstützen. Die separatistische Demagogie braucht die „eigene Aktion“, und daher hält die Erwägung, daß durch die Beantragung einer Resolution der sachgemäße Antrag Tomschik und mit ihm die Interessen der Eisenbahner gefährdet werden könnten, natürlich nicht stand. Und so kommt es, daß sich Herr Stölzel mit seiner Schwindelresolution auf den Antrag des Abgeordneten Remec berufen könnte; es kommt davon, weil den Separatisten der Separatismus immer und überall höher steht als die Arbeiterinteressen.

## Ein zwangloses Programm

haben sich die deutschböhmischen Abgeordneten Schlesiens, offenbar zur Wahrung der persönlichen Individualität, gegeben. Die „Bohemia“ meldet darüber:

„In Troppau fand Mittwoch in Anwesenheit der Reichsratsabgeordneten Dr. Sommer, Dr. Freisler und Seidl eine Vertrauensmännerversammlung der Deutschen Troppaus statt, deren Hauptzweck darin bestand, die national gesinnten Elemente Schlesiens zu rallieren und sie auf ein zwangloses nationales Programm zu bringen, das später ausgebaut werden soll.“

Das ist ja eine prächtige Erfindung, dieses zwanglose Programm, das man sich gibt, weil es zu nichts verpflichtet. Aber damit ist die Satire nicht fertig. Jetzt, nachdem die nationalen Kämpfe Österreichs seit einem halben Jahrhundert zerrütten, entwerfen die nationalen Kämpfer ihre strategischen Pläne, geben sie sich ein Programm, deren Ausbau sie noch auf künftige Tage verschieben!

## Der Deutsche Nationalverband in seiner Heldenrolle.

Die Nationalverbändler haben die Arbeiter brüskiert, die Beamten verraten, den Mittelständlern nicht geholfen. Auch das letzte, die Gewerbetreiberei, die doch ihre eigentliche Heldenrolle ist, hat Schiffbruch erlitten. Das gesteht der deutschböhmische Abgeordnete Erb im „Gablöner Tagblatt“ unumwunden ein. Geschäftig zitiert er alle Gelegenheitswürfe, von denen er und seine Geistesverwandten sich die endgültige Rettung des Mittelstandes versprechen und die eine willfährige Regierung dem „Hohen Hause“ vorgelegt hat. Aber er kann nicht einen Entwurf nennen, der Gesetz geworden wäre, obwohl der Nationalverband, der sich als Spezialist für Gewerbetreiberei aufgetan hat, an dem Patienten seit seinem Wahlsieg vor einem Jahre umgehört herumdoctern konnte. Aber wenn die braven Männer des famosen Nationalverbandes schon mit ihrer Mittelstandspolitik kläglich Schiffbruch gelitten haben, so glauben sie sich doch wenigstens damit entschuldigt, daß sie jeden Vorteil für die Arbeiterschaft mit heißem Bemühen hintertrieben. Und wenn sie auch die Arbeit der Sozialdemokraten nicht völlig ihrer Früchte berauben könnten, so kann doch Herr Erb dem Nationalverband nachrühmen:

## Journalistische Häfelnader.

Die „großen“ bürgerlichen Tageszeitungen sind bekanntlich hinter jeder „bedeutenden“ Persönlichkeit her, wie die Schmeißfliegen hinter einen Kadaver. Das Ausmaß



„Interwiewen“ nennt man den Sachausdruck — gehört daher zur Hauptaufgabe der bürgerlichen Blätter. Gegenüber einem solchen „Interwiewer“ soll nun dieser Lage in Zischl der Ministerpräsident Baron Heinold bemerkt haben:

„Ein Interview über die heutige Audienz ist nicht möglich. Ich referiere ja nur über nebenfachliche Ressortangelegenheiten. Die heutige Audienz hat keine politische Bedeutung.“

Das ist zwar weniger groß, als wenn der Minister in dem zudringlichen Schmod gesagt hätte: Schmod, aber im Wesen dasselbe. Aber der literarische Hausierer, der in Zischl derart moralisch hinausgeworfen wurde, fühlt sich offenbar noch sehr geehrt, und telegraphiert es einem Blatt, der „Neuen Freien Presse“. Und die Eisenbahner? Die lesen noch immer diese servilen und albernen Blätter, die ihnen nebenbei bemerkt, bei jeder Gelegenheit in den Rücken fallen. Wenn werden endlich alle Arbeiter begreifen, daß sie solche „Geistesfresser“ entschieden von sich weisen müssen?

## Ausland.

### Die Verluste der englischen Volkswirtschaft durch die Streiks.

Der Kohlenarbeiterstreik und der jetzt noch andauernde Streik der Dock- und Hafenarbeiter hat der englischen Volkswirtschaft schwere Schäden gebracht. In England herrscht zwar noch immer industrielle Hochkonjunktur, die wenigstens vorläufig noch durch diese großen Arbeiteraufläufe nicht unterbrochen wurde. Aber an einzelnen Ziffern lassen sich die großen Verluste, die durch Streiks erwachsen, einigermaßen ermessen. So sind die Einnahmen der englischen Bahnen in den ersten sechs Monaten des Jahres um 217 Millionen Pfund zurückgegangen. Während der acht Monate des Kohlenstreiks war der Rückgang der Einnahmen wohl noch wesentlich größer und betrug 378 Millionen Pfund. Ein Teil ist also hiedurch eingebracht worden, immerhin bleibt noch ein ansehnlicher Schaden, und zwar vielleicht mehr für die Industrie, wie für die Bahnen übrig, da bei letzteren dem Einnahmeentgang auch wesentlich geringere Ausgaben gegenüberstehen. Auch der Dockarbeiterstreik hat durch die Verkehrsstörung große Verluste, von denen ein Teil nicht wieder einbringlich sein dürfte, hervorgerufen. Viele Schiffe, die zum Teile Waren enthielten, die für den Kontinent bestimmt waren, sind direkt ohne Anlaufen des Londoner Hafens zur Verladung an kontinentale Häfen gegangen und auch die Ausfuhr erfolgte in vielen Fällen ohne Verührung Englands. Hiedurch hat auch der englische Handel und sicher auch die englische Reederei große Verluste erlitten. Der Rückgang in der Bewegung des auswärtigen Handels im Monat Juni ist daher zum großen Teil auf den in der zweiten Hälfte Juni einsetzenden Dockarbeiterstreik zurückzuführen.

### Die Anerkennung der literarischen Musterleistung einer deutschen Gewerkschaft.

Der deutsche Metallarbeiterverband hat ein umfangreiches Buch: „Die Schwereisenindustrie im deutschen Bollgebiet, ihre Entwicklung und ihre Arbeiter“, eine eingehende Darstellung der Entwicklung der deutschen Schwereisenindustrie und der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der in dieser Industrie beschäftigten Arbeiter herausgegeben. Dieses Buch findet auch außerhalb von Gewerkschaftskreisen lobende Anerkennung. Pastor Naumann empfiehlt in der „Hilfe“ seinen Parteifreunden von der reichsdeutschen fortschrittlichen Volkspartei das Studium dieses Buches zur Vertiefung ihrer Einsicht in die Lage der Arbeiterchaft. Er rühmt die Sachkundigkeit und Sorgfalt, die um die Bearbeitung des Materials angewendet wurde und zieht selbst aus dem gesammelten statistischen Material die beste Nutzenanwendung. Naumann setzt der Kapitalvermehrung und Gewinnerhöhung der ausschlaggebenden 17 Gesellschaften, die allein 70 Prozent des in der Grobeisenindustrie investierten Kapitals besitzen, das verhältnismäßig weit geringere Ansteigen der durchschnittlichen Löhne der Arbeiter gegenüber. Diese 17 in der Eisenindustrie herrschenden Gesellschaften hatten in den Jahren:

	1905/6	1909/10
Dividendenberechtigtes Aktienkapital . . .	650	870
Rückstellungen . . .	145	241
Obligationen, Hypotheken . . .	204	369
Gesamtes verwendes Kapital . . .	1000	1480
Jahresreingewinne . . .	86	105
Verteilte Gewinne . . .	89	112

Hieran wird die Bemerkung geknüpft:

Die Betriebsvergrößerung wird zur regelmäßigen Normalerscheinung und das Kapital vermehrt sich hauptsächlich aus sich selbst heraus. Die Aktionäre sind Rentenbezieher ohne viel Mühe. Für sie arbeitet der gewaltige Apparat. Dieser Vorderseite des finanziellen Erfolges wird nun die Hinterseite der Arbeitergewinne hinzugefügt. Auch hier ist ein Ansteigen, aber es ist kleiner. Bei der Rheinisch-Westfälischen Walzwerkberufsgenossenschaft ist der versicherungsberechtigte Durchschnittslohn:

1906: 1500 Mark.
1907: 1553 "
1908: 1523 "
1909: 1526 "
1910: 1566 "

Hierzu schreibt Naumann: Vor kurzem sah ich die Arbeiter in den Kruppischen Werken: was vor dem Feuer arbeitet, ist ausgeschwitzt! Die Arbeitszeit ist zu lang und die Erziehung der Kräfte ist unvollkommen. Und was sich bei Krupp zeigt, tritt natürlich in manchen anderen Werken noch stärker zutage. Greifen wir aus der Fülle des Stoffes die Männer am Hochofen heraus. Am Hochofen wird für den Arbeitsstaat beabsichtigt:

	Reichslohn	Altlohn
Rheinisch-westfälisches Gebiet . . .	Marx 4.37	Marx 5.—
Saar und Lothringen . . .	3.61	4.51
Schlesien . . .	2.91	4.52

Dabei haben von diesen 14.780 Arbeitern nicht weniger als 11.400 (fast 76 Prozent!) eine zwölfstündige Arbeitszeit! Was hat nun so ein Mensch vom Leben. In den Vesper- und Thomastischen finden wir sogar bei 94 Prozent der Belegschaft eine zwölfstündige Arbeitszeit, in den Martinswerken bei 80 Prozent, in den Buddelwerken bei 84 Prozent! Das ist eine Schande! Da kann man kein anderes Wort brauchen. Das ist eine Schande! . . . Die Unternehmen der schweren Eisenindustrie sollen das Buch des Deutschen Metallarbeiterverbandes mit auf ihren Sommeraufenthalt nehmen und es dort in Ruhe und ohne Bitterkeit als menschliches Dokument studieren. Dann wird ihnen vielleicht die Erkenntnis aufgehen, daß die Größe ihrer Technik dort verlagert, wo es sich um lebendige Menschen handelt. Sie sammeln und beschäftigen viel Volk, aber sie pflegen es nicht, denn sie achten es zu wenig.

So weiß Naumann diese statistische und sachliterarische Arbeit der größten deutschen Gewerkschaft zu würdigen. Er sieht in ihr aber auch einen großen Schritt von der „Phrase“ sozialdemokratischer Theoretikerei und agitatorischer Aufhebung zur „Wirklichkeit“ gewerkschaftlicher Arbeit. Damit verkennt er zweifellos die Sachlage. Er sieht die Einzelheit, die literarische Musterleistung einer Gewerkschaft, und nicht das Ganze, der nach wirtschaftlicher und sozialer Hebung der Arbeiterklasse gerichteten, von einander abhängigen Bestrebungen auf politischem und gewerkschaftlichen Gebiete.

### Schurkenstreich gegen die belgischen Gewerkschafter.

In Antwerpen sind sämtliche Vorstandsmitglieder der Gewerkschaft der Seeleute verhaftet worden, weil sie versuchten, Arbeitswillige von neuen Reedereien fernzuhalten.

## Aus dem Gerichtssaal.

### Eine moralische Hinrichtung des Vizepräsidenten des „Reichsvereines“.

Herr König als gewöhnlicher Lump gerichtlich stigmatisiert.

Der allen Staatseisenbahnern bekannte Herr König, der zusammen mit dem „Theoretischen Anarchisten“ Rudolf Großmann den sogenannten „Reichsverein österreichischer Eisenbahner“ schuf, hat am 9. d. M. eine Niederlage erlitten, die einem vollendeten moralischen Zusammenbruch der ganzen ehrenwerten Firma gleichkommt. Herr König und seine Kumpane haben sich bekanntlich die Bekämpfung unserer Gewerkschaft zur Lebensaufgabe gemacht, und die entsprechende Kennzeichnung, die das von König besonders bei der letzten Lohnbewegung an den Tag gelegte Vorgehen erfuhr, hat nun diesen Herrn veranlaßt, sich „ehrenbeleidigt“ zu fühlen. Er ging daher zum Bezirksgericht Wiener-Neustadt und wollte seine Ehre reparieren lassen. Das hätte er im eigenen Interesse, wie der nachfolgende Bericht beweist, nicht tun sollen.

Der Verhandlung lag folgender Tatbestand zugrunde: Am 28. Dezember fand im Arbeiterheim Wiener-Neustadt eine Versammlung der Eisenbahner statt. Die Eisenbahner standen damals im Lohnkampf. Die Erregung hatte ihren Höhepunkt erreicht. Es handelte sich darum, ob die Eisenbahner die Zugeständnisse der Regierung annehmen oder aber in die passive Resistenz eintreten sollten. In dieser Versammlung war seitens der Zentrale Genosse Adolf Müller erschienen, der in einem mehr als einstündigen Vortrag den verammelten Eisenbahnern die Sachlage darlegte, und ihnen über die Zugeständnisse referierte. Seine sachlichen, vom größten Verantwortlichkeitsgefühl getragenen Ausführungen fanden die Zustimmung der versammelten Eisenbahner. Kaum hatte er beendet, so meldete sich Herr König, der in Gesellschaft eines Herrn Klein und des bekannten „Anarchistenführers“ Großmann in die Versammlung gekommen war, zum Worte und schimpfte in maßloser Weise über das Vorgehen der Gewerkschaftsleitung, deren Mitglieder er als Verräter bezeichnete. Die Versammlung gab über diese Gemeinheiten dem Herrn gleich an der Stelle die richtige Antwort. Dann rückte noch Herr Großmann gegen die Sozialdemokraten zu Felde, und man kann bei der Beschaffenheit dieses Herrn wohl schon von selbst ermessen, in welcher Weise er in der Versammlung Anhänger zu werben suchte. Den Herren wurde seitens der Genossen Osenböck und Rühler erwidert. Genosse Müller hatte das Schlusswort. Daß dieses nach der Sachlage und nach den Angriffen auf die Organisation der Eisenbahner sehr gepfeffert ausfiel und er den Herren manche treffende Wahrheit sagte, ist wohl selbstverständlich. Speziell beschäftigte sich Müller mit dem Herrn König und führte der Versammlung die wahre Gestalt dieses Menschen vor Augen. König war nämlich selbst einmal Mitglied der Eisenbahnergewerkschaft, und als er seine persönlichen Wünsche nicht befriedigt finden konnte, ging er in die Offensive über, griff die Organisation und die in ihr als Führer tätigen Eisenbahner aufs schärfste in einem gegnerischen Blatte an. Die Führer hatten es ihm besonders angetan. Zum großen Teil vielleicht auch deshalb, weil sie seine Winkeltzüge durchschauten. Genosse Müller schilderte in längeren Ausführungen der Versammlung den wahren Charakter des Königs, was letzterem natürlich sehr unangenehm war. Durch Zwischenrufe brachte er schließlich Genossen Müller dahin, daß Müller unter Anwendung seiner ganzen Stimmkraft ihm zurief:

„Herr König, Sie sind ein gewöhnlicher Lump“.

Und als Herr König darauf rief: „Das werden Sie mir beweisen müssen“, erklärte Müller, dies im Gerichtssaal zu tun. Herr König klagte nun.

Die Verhandlung fand Dienstag den 9. Juli vor dem Bezirksgericht in Wiener-Neustadt statt. Vorsitzender war Bezirksrichter Schill. Als Verteidiger des Genossen Müller fungierte Dr. Verstl. Klageanwalt war Dr. Förster. Müller und König waren persönlich erschienen. Vor Eingang in die Verhandlung schlägt der Richter einen Ausgleich vor. Genosse Müller lehnt einen solchen ab. Es wird in

die Verhandlung eingegangen und die Klageschrift verlesen. Sodann bespricht Genosse Müller den Tatbestand ähnlich wie wir ihn eingangs schildern.

Es werden sodann die Zeugen einvernommen, die zunächst über die Vorgänge in der Versammlung Aufschluß gaben.

### König fürchtet den Wahrheitsbeweis.

Es soll nun der Wahrheitsbeweis geführt werden. Klageanwalt Dr. Förster wendet sich gegen die Zulassung der Führung des Wahrheitsbeweises. Die Äußerung Müllers ist als ein Schimpfwort zu werten, welches Müller dem König entgegengeschleudert hat.

Verteidiger Dr. Verstl tritt für die Führung des Wahrheitsbeweises ein. Die Äußerung ist keinesfalls als Schimpfwort zu werten, sondern ist im Zusammenhang mit der Rede Müllers zu bringen, der König nach der Schilderung seiner Handlungsweise verächtlicher Eigenschaften geziehen hat. Uebrigens ist es nicht zu verstehen, warum sich die Gegenseite von der Führung des Wahrheitsbeweises so sehr fürchtet.

Bezirksrichter Dr. Schill erklärt die Führung des Wahrheitsbeweises für zulässig.

### Ein „Ehrenmann.“

Sodann wird in das Beweisverfahren eingegangen und zunächst die Eingabe des Herrn Dr. Kaß verlesen. Daraus erfährt man Dinge, die den Charakter dieses Königs bengalisch beleuchten, und selbst dann, wenn Genosse Müller verurteilt worden wäre, für immer als schmutzigen Menschen gekennzeichnet hätten.

Daraus erfährt man, daß König selbst während der Zeit, als er noch Mitglied unserer Organisation war, in der ehemaligen „Verkehrszeitung“ Artikel gegen unsere Organisation schrieb, die seinen jetzigen kaum nachstehen. Aus der Eingabe erfährt man auch, daß König, als er einmal einen Artikel gegen unsere Gewerkschaft veröffentlichte, in der Kanzlei erschien und Genossen Weigl davon Mitteilung machte. König bat Weigl um Verzeihung und erklärte, sein Vorgehen zu bereuen. Er werde trachten, den Artikel noch rückgängig zu machen. Der Artikel sei aber trotzdem erschienen.

Dr. Förster erklärt, daß dies kein Beweis hierfür sei, daß König ein Lump ist.

### Das Beweisverfahren.

Als erster Zeuge wird Gemeinderat Genosse Osenböck geführt, der die Vorgänge in der Versammlung nochmals schilderte.

Nächster Zeuge ist Genosse Weigl. Seine Angaben hinterließen die nachhaltigste Wirkung. Er schilderte, wie König zu ihm kam und ihm davon erzählte, daß er einen Artikel in die „Verkehrs-Zeitung“ geschrieben habe. Er bereue aber diese Tat und bat um Verzeihung und versprach, den Artikel noch zu widerrufen. Der Artikel ist aber trotzdem erschienen. — Dr. Verstl: Was haben Sie Herrn König gesagt? — Zeuge: Ich sagte, er solle tun was er glaube. Wenn er es mit seinem Charakter vereinbarlich findet, in gegnerischen Zeitungen zu schreiben, er (Weigl) könne ihn daran nicht hindern. — Richter: Ist die Zeitung eine gegnerische? — Zeuge: Jawohl. — Richter: Anwiefern. — Zeuge: Es bekämpft die Organisation, beschimpft deren Führer und bringt auf diese Weise Unfrieden und Zwist unter das Personal. Das Blatt ist immer der christlichsozialen Seite nahegestanden.

Es wird sodann der Artikel zur Verlesung gebracht, der von Beleidigungen und Verleumdungen eine wahre Blütenlese bringt. Der Schluß gipfelt in einem Aufruf zum Beitritt in den Reichsverein.

Dr. Verstl: Das ist derselbe Reichsverein, dem Herr Klein als Präsident und Herr König als Vizepräsident vorsteht. — Dr. Förster: Das war doch zur Zeit nicht der Fall, als der Artikel erschienen ist. — Dr. Verstl: Dies ist neben-sächlich. Die Hauptsache ist, daß konstatiert wird, daß Herr König nach zwei Seiten tätig war: In der Gewerkschaft und im „Reichsverein“.

Dr. Verstl beantragt die Verlesung des Artikels in der „Eisenbahnerwacht“ über die Versammlung im Wiener-Neustädter Arbeiterheim. Dr. Förster wendet sich dagegen und fragt, was dadurch bewiesen werden soll. — Dr. Verstl: Ich habe den Eindruck, als ob die verehrliche Gegenseite „zurückschieben“ würde. — Dr. Förster: Keines-falls. — Richter: Es kann ja heute nicht Gegenstand sein, über einen Artikel zu urteilen, wo man nicht weiß, wer ihn geschrieben hat. — Dr. Verstl: Darüber kann uns ja Herr König Auskunft geben. — König will eine Bemerkung machen. Auf Zureden Dr. Försters erklärt er, den Artikel geschrieben zu haben.

### Ein weiteres Charakterbild des König.

Niedererschmetternd für König war die Aussage des Zeugen Duschel. Derselbe vervollständigte das Charakterbild Königs. Er schilderte, wie er König kennen lernte. König war damals Staatsbahnarbeiter und in der Favoritener Ortsgruppe der Staatseisenbahner tätig. Durch die Fürsprache des Obmannes dieser Ortsgruppe, des verstorbenen Kollegen Reif, wurde König Unterbeamter. Damals änderte er schon seine Haltung zur Organisation. Der Obmann Reif half ihm aber weiter, indem er ihm für gemachte schriftliche Arbeiten eine Entschädigung zukommen ließ. Da begann plötzlich König gegen die Organisation, zunächst aber gegen deren Führer und was das bezeichnende ist, auch gegen den Obmann Reif Stellung zu nehmen, das schließlich darin ihren Ausdruck fand, daß König gegen Reif, dem er seine Stellung verdankt, als Gegenkandidat bei Krankenlattenwahlen auftrat und diesen in unschöner Weise beschimpfte. — Richter Dr. Schill: In welcher Weise. — Zeuge: Als Hauptargument gegen Reif diente ihm, diesen seine Abstammung vorzuhalten. — Dr. Förster: Waren sie in Versammlungen zugegen, wo er das tat? — Zeuge: Ja. Bei der Konferenz, wo es sich um die Kandidatenaufstellung handelte. — Dr. Verstl: Hat er persönlich den Kampf gegen Reif geführt? — Zeuge: Ja, rein persönlich. Die Folge davon war, daß Reif bei den Wahlen unterlag. — Dr. Förster: War nicht auch der Wahlauspruch für König? — Zeuge: Ein Teil desselben. — Dr. Verstl: Welchen Standpunkt haben Sie in der Konferenz eingenommen? — Zeuge: Ich bin für Reif eingetreten, weil ich es nicht zulassen konnte, daß man einen Menschen wie Reif, der sein ganzes Leben dem Wohl seiner Kollegen gewidmet hat, in solcher Weise bekämpft, wie es König getan hat, obwohl gerade er dem Reif soviel zu



anken hatte. — Dr. Werstl: Was wissen Sie von den Subventionen. Hat König welche erhalten? — Zeuge: Es wurden ihm einmal 20 Kr. angeboten, er hat diesen Betrag aber abgelehnt, weil er ihm zu wenig war.

Diese Schilderung und Kennzeichnung des König war seinem Anwalt Dr. Förster sehr unangenehm. Er unterbrach den Zeugen und erklärte, diese Dinge gehören nicht hierher. Zeuge: Ich behaupte, daß sie hierher gehören. — Doktor Förster: Sind das Ihre eigenen Wahrnehmungen, Herr Zeuge. — Zeuge: Zum Teil meine eigenen, zum Teil wurden sie mir von Kollegen mitgeteilt, an deren Glaubhaftigkeit nicht zu zweifeln ist. Dr. Förster unterbricht neuerdings. Dazu spricht König allerlei Durcheinander. — Richter: Ich ersuche den Zeugen fortzufahren und erlaube, ihn nicht zu unterbrechen.

Der Zeuge Duschek erzählt dann noch, daß König früher auch in seinem Haus verkehrt habe. Als ich einmal nach Hause kam, treffe ich meine Frau ganz aufgeregt an. Auf meine Frage, was los sei, sagte sie mir, daß König hier war und ihr erklärte, er werde meine Existenz vernichten, wenn ich die Angriffe gegen ihn nicht einstelle.

Darüber wurden sowohl die Frau Duschek als auch die Tochter als Zeugen geführt.

Frau Duschek gibt an, daß sie sich auf den Wortlaut der Äußerung Königs nicht mehr erinnere, sie weiß nur, daß König gedroht habe.

#### König als Zeuge.

Es wird sodann der Kläger König als Zeuge einvernommen. Seine Aussage, die er mit ziemlichem Redeaufwand und allerlei Verschönigungskünsten würzte, war nichts anderes als ein Eingeständnis der durch die Zeugen vorgebrachten Tatsachen. Was soll es zum Beispiel sagen, wenn er erklärt, er habe nichts gegen die Organisation der Eisenbahner, wenn er selbst einen Gegenverein gründet? So geschieht er sich die Rede einfädelte, so plump fiel sie aus. Er konnte die vorgebrachten Tatsachen weder ablegen, noch abschwächen. Das einzig richtige war, daß er erklärte, nicht er, sondern Dr. Weiner sei der Gründer des Reichsvereines.

Wernerfälschung und registriert zu werden verdient, daß König erklärte, daß er in besagter Eisenbahnerversammlung nicht sicher war, ob nicht irgend ein Eisenbahner ihm ein Messer in den Bauch „hineinrennen“ wird. Dazu ist zu bemerken, daß keinem der drei Herren beim Verlassen der Versammlung, in der sie sich so unanständig benommen haben, ein Haar gekrümmt worden war, obwohl sie es verdient hätten, für ihre begangenen Gemeinheiten mit einer Eisenbahnerfaust Bekanntschaft gemacht zu haben. Unsere Kollegen werden nummehr wissen, wie sie Herrn König entgegenzukommen haben, wenn er es nochmals wagen sollte, in eine Eisenbahnerversammlung zu kommen.

#### Schlussreden.

Hierauf folgten die Plädoyers. Dr. Förster verlangte die strenge Bestrafung des Angeklagten Müller und erklärte, der geführte Wahrheitsbeweis sei als vollkommen mifflungen zu bezeichnen.

Dr. Werstl setzte in treffender Weise auseinander, welche unverantwortliche Handlung König in dieser Versammlung vollführte, wie er das Bemühen des Müller, seine Kollegen zur Vernunft zu bewegen, im Verein mit Herrn Großmann zunichte machen wollte. Es sei leichter, den Radikalen zu spielen. Aber wer hätte die Verantwortung getragen, wenn die Eisenbahner tatsächlich dem Wunsche der Herren König und Großmann gefolgt wären und Sabotage betrieben hätten? Wer hätte die Not gelindert, die über die Eisenbahner und ihre Familien hereingebrochen wäre? Herr König bezeichnet die Führer als Verräter und bedenkt dabei wahrscheinlich nicht, daß die so beschimpften Leute sind, die für das Eintreten zugunsten ihrer Arbeitskollegen bereits jahrelang hinter Kerkermauern zugebracht haben. Sie haben die Wirkungen schneller Entschlüsse zu spüren bekommen und deshalb erwägen sie und trachten, auf gutlichem Weg die Lage der Eisenbahner zu verbessern. Daraus resultiert sich die Haltung Müllers und er ist in begreifliche Erregung gekommen, als Herr König seine Bemühungen zunichte machen wollte. Darauf sind nun die Worte gefallen. Was die Führung des Wahrheitsbeweises anlangt, so sei dieser vollständig gelungen. Dr. Werstl erhebt auf Grund dieses Ergebnisses um Freispruch. Im Falle der Verurteilung bittet er um Anwendung des äußersten Milderungsrechtes.

#### Freigesprochen.

Der Richter Dr. Hill verkündet hierauf den Freispruch des Angeklagten Müller. Der Wahrheitsbeweis sei als erbracht anzusehen. In der Begründung des Urteils führt der Richter aus, daß der Angeklagte durch das Verhalten des Privatanklägers, der das Bemühen, die Versammlung zur Annahme der Abmachungen zu bewegen, tatsächlich zu hindern versucht und sich dadurch zu der Schmähung hinreißt ließ. Ferner wurde durch einwandfreie Zeugen festgestellt, und bewiesen, daß der Kläger sich in mehrfacher Weise Delikte habe zuschulden kommen lassen, die das Gericht in seiner Ansicht bekräftigten.

Dr. Förster meldete gegen den Freispruch die Verurteilung an.

**Verbrecherische Schlamperie der Südbahn.** „Bei Unglücksfällen auf der Südbahn, die fast immer nur durch eine schon sprichwörtliche Schlamperie verursacht werden, sieht man üblicherweise nur immer jene armen Teufel in den Arrest, die durch diese Zustände ihre Gesundheit riskieren und wegen dieser Schlamperie stets in großer Lebensgefahr ihren schweren Dienst bei den kümmerlichsten Verhältnissen mühevoll versehen. Jene aber, die fern in süßer Sicherheit sitzen und von der verbrecherischen Schlamperie reichen Gewinn einheimen, bleiben geblüht und gesund.“ Diese treffende Kennzeichnung der Südbahn und der Justiz gab Dr. Harpner aus Wien bei einer Eisenbahnerversammlung in Leoben, und der bedeidete Sachverständige leitete diese Brandmarke ein mit der Erklärung, daß die Zustände, die zur Sprache kamen, eine verbrecherische Schlamperie gezeigten werden müssen, und daß andere Leute auf die Anklagebank gehören, als die, welche sich die Anklagebehörde aussuchte. Wie begründet all diese Äußerungen sind, ist aus der nun folgenden Verhandlung gegen drei Eisenbahner, die man für die Mordverhältnisse der Südbahn-Gesellschaft verantwortlich machte, zu ersehen.

Am 13. Jänner arbeiten, wie immer im Winter, im Tunnel Semmering Leute, um das Eis loszuhaben und herauszuführen. Trotz der Gefährlichkeit bei Arbeiten im Tunnel werden zum Schutze dieser Arbeiter nicht die geringsten Sicherheitsvorkehrungen getroffen, und es sind sich die Leute

ganz selbst überlassen. So fuhren auch am 13. Jänner zwei Partien unter der Führung der Hilfswärter Berner und Glaser in den Tunnel. Sie hatten, wie üblich, ihre Fahrten nicht im Vorkerkerbuch eingetragen und die Wagen im Tunnel nicht vorchriftsmäßig gedeckt. Die Eisarbeiten verliefen sich immer darauf, daß sie die durch den Tunnel kommenden Züge hören können, um sich in Sicherheit zu bringen. An dem Unglückstag war ein außergewöhnlicher Zug Nr. 827 von Mürzzuschlag angefaßt, der um 3 Uhr 59 Minuten in der Station Semmering eintreffen hätte sollen. Das Abgehen dieses Zuges stellte sich aber als unnötig heraus, und der Stationsbeamte Pfaffstädter kündigte das Unterbleiben des Zuges mit dem Glockenschlagwerk an. Dieses Signal hörten die Eisarbeiten, die von dem aufertourlichen Zug wußten, und sie achteten nun nicht mehr darauf. Unglücklicherweise stellte sich später heraus, daß eine reparaturbedürftige Lokomotive vom Semmering in das Heizhaus nach Mürzzuschlag geführt werden muß. Der Stationsbeamte entschloß sich, diese Lokomotive als Zug Nr. 827 fahren zu lassen, und er verständigte Mürzzuschlag telephonisch davon. Die Eisarbeiten, welche von dieser Fahrt nichts erfuhren, arbeiteten, da sie den Verkehr der gewöhnlichen Züge kannten, ruhig weiter. Plötzlich kam die Lokomotive, stieß an einen Bahnwagen, wodurch der Bahnarbeiter Wenzel Kolleritsch tödlich und Vinzenz Berner sehr schwer und einige andere leichter verletzt wurden. Die Schuld an diesem Unglück wurde vom Staatsanwalt dem Hilfsbahnrichter Vinzenz Berner, der selbst lebensgefährlich verletzt worden ist, und den Hilfswärtern Franz Glaser und Hermann Schattleitner angehängt.

Als Verteidiger der Angeklagten waren Dr. Eisler aus Graz und Dr. Harpner aus Wien erschienen.

Die Angeklagten erklärten sich für nichtschuldig. Sie haben, nur einer am Semmering seit 25 Jahren bestehenden Gepflogenheit folgend, die Bahnwagen bei Eisarbeiten im Tunnel im Vorkerkerbuch nicht eingetragen. Es hat sich seit 25 Jahren niemand um sie gekümmert, und die so lange eingebürgerte Ueblichkeit sei von ihren Vorgängern auf sie übergegangen, und so arbeiteten sie Tag und Nacht im Tunnel. Sie hätten sich dieser Gepflogenheit gemäß auch nie einen Passierschein verschafft, und ihre ganze Versicherung war, daß sie eben aufpassen, wann ein Zug kam. In der Station Semmering wußte niemand etwas von den Eisarbeiten im Tunnel, und es wurde der Verkehr der ordentlichen Züge ganz ohne Rücksicht für die im Tunnel Gefährdeten abgewinkelt und ihnen nie eine Meldung zuteil oder ein Signal gegeben.

Die Semmeringer Beamten samt dem Stationsvorstand erklärten, daß sie keine Ahnung von den Eisarbeiten im Tunnel hatten.

Der Sachverständige sagt, daß diese Zustände einen verbrecherischen Leichtsinns bedeuten. Er wundere sich, daß nicht alle Tage von den vielen Arbeitern im Tunnel jemand überfahren worden ist.

Die Verteidiger Dr. Eisler und Dr. Harpner brandmarkten die verbrecherische Schlamperie der Südbahn und bekämpften die Anklage, die die Fahrgäste getroffen habe. Der Gerichtshof kam trotzdem zur Überzeugung, daß zwei der Angeklagten für die Südbahn schuldig seien und verurteilte Berner und Glaser zu je 14 Tagen Arrest, während Schattleitner freigesprochen wurde.

### Streiflichter.

Das Urteil eines Christlichsozialen über die Christlichsozialen. Ein Bahnbediensteter, der langjähriges Mitglied des christlichen „Verkehrsbundes“ ist, schreibt uns nach der letzten Abstimmung im Parlament:

Verehrliche Redaktion! Verzeihen Sie, wenn ein politischer Gegner sich die Freiheit erlaubt, Sie mit einigen Zeilen, um deren Veröffentlichung ich ergebenst bitten möchte, zu belästigen.

Durch volle acht Jahre bin ich ein treues Mitglied der christlichen Eisenbahnerorganisation Oesterreichs gewesen. Während meiner Mitgliedschaft im „Verkehrsbund“ habe ich wenig frohe, doch leider allzuviel langweilige und auch traurige Stunden miterlebt. Als guter Katholik mit streng christlicher Gesinnung trug ich die verschiedenen Entgleisungen der Verkehrsunleitungen als auch der Bundesmitglieder mit einer ausgeprochenen Schafsgeduld. Werden doch die mannigfachen Schicksalschläge, die durch die ungeschickte, jeder gewerkschaftlichen Selbstständigkeit entbehrenden Führung der Verkehrsbundleitung hervorgerufen, von unseren christlichen Ratgebern (Pfarrer, Kapläne und verschiedene zweifelhafte Nichtseisenbahner) als „Pfristene“ auf unsere Geduld und Gottvertrauen hingestellt. In Wort und Schrift werden Andersdenkende verdammt und nur das christlichsoziale Bekenntnis als einziges, sicheres Rettungsmittel angepriesen. Ferner niemals in einer christlichsozialen oder katholischen Vereinsversammlung anwesend war, der kann die scheinheilige Sorgfalt und Selbstopferung der christlichsozialen Volksvertreter nicht voll und ganz einschätzen. Mit welch schwulstigen Redensarten oder gar mit gleichnerisch, mit Tränen erfüllter Stimme wird da von den Herren Reichsrats- und Landtagsabgeordneten die Not und das Elend der österreichischen Eisenbahner geschilbert. Wie oft werden von den Fikiren der Fikirs die Augen heuchlerisch nach oben gerichtet, um den Anschein zu erwecken, als wolle man von dort, aus den unbestimmten und unbegrenzten Weltall den Segen und den Frieden auf die christlichen Eisenbahner herunterschleusen. Eitel Spiegelschneiderei, ein schlaue berechneter Volksbetrug. Die Abstimmung im Parlament über den Antrag des sozialdemokratischen Reichsratsabgeordneten Josef Tomschitz, den österreichischen Eisenbahner die restlichen 17 Millionen zu bewilligen, hat der mysteriösen Schleier gerissen. Die Mehrheit der christlichsozialen Abgeordneten haben sich als gewöhnliche Volksbetrüger entlarvt, nachdem sie gegen die Zuwendung der restlichen 17 Millionen gestimmt haben. Die christlichsozialen und liberalen Abgeordneten haben damit gegen eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage aller österreichischen Eisenbahner gestimmt. Die Mehrheit der christlichsozialen Abgeordneten sind zu Verrätern, zu Judassen auch an den christlichen Eisenbahner geworden.

Judas Ischariot, der einstens seinen Herrn und Meister um 30 Silberlinge verraten hat, warf vor Scham und Reue den Beutel mit dem Sündengeld fort, nahm einen Strid und hängte sich auf. Selbst die wenigen christlichsozialen Abgeordneten, die diesen wohl ausgestülten Verrat an den Eisenbahner nicht mitun wollten und mit Rücksicht auf ihre Eisenbahnerwähler nicht mitun konnten, hängten sich von der christlichsozialen Partei aus, um — sich in drei Tagen wieder einzuhängen. Nur zwei Mann der allgewaltigen Reichspartei, Kemetter und Ranz, sind bis heute noch ferngeblieben. Das also sind die unerschrockenen, christlichsozialen Volksvertreter, die in unseren Versammlungen stets „schwungvolle, tief durchdachte“ Reden halten, die immer und von allen Zuhörern mit „nicht endenwollender Zustimmung“ entgegengenommen werden. Am

Schlusse dieser „illustren“ Verkehrsbundversammlungen wurde den Herren Abgeordneten von einem der Herren Pfarrer stets der alleruntertänigste Dank für seinen Schweiß ausgedrückt. Mit einem dreimaligen Hoch auf Thron und Altar wurde dann die würdige Versammlung von einem „Hochwürden“ hochwürdig geschlossen.

Nach meinen hämorrhoiden und chronischem Magenkatarrh habe ich während meiner achtjährigen Mitgliedschaft circa 30 solcher illustren Versammlungen anhören müssen. Die Wirkungen der „glanzvollen Redeleistungen“ der christlichsozialen Versammlungsredner, die zum größten Teil nicht den geringsten Verstand für den Eisenbahndienst haben, äußern sich verschieden. Neben den gewöhnlichen christlichsozialen Abgeordneten erzeugen bei den geduligen Lämmern des „Verkehrsbundes“ Wasserköpfe, Glogaugen, Kröpfe, Höder und Steißbeinerweiterung und anderes mehr. Reden von durchgefallenen Kandidaten à la Tschuliz et tutiquanti neigen zu Wrechdurchfall und Aterentzündungen. Doch kommen Gehirnkrankungen bei den Verkehrsbundmitgliedern infolge Mangel dieser Substanz äußerst selten vor.

Die Abstimmung am 2. Juli d. J. dürfte nicht nur für meine Person und meine hämorrhoiden, sondern für viele christliche Eisenbahner eine radikal wirkende Medizin geworden sein. Wenn das volksverräterische Treiben der christlichsozialen Abgeordneten bei der Abstimmung über die 17 Millionen für die Eisenbahner den Mitgliedern des Verkehrsbundes nicht die Augen öffnet und sich die geduligen und frommen Lämmern noch weiter ihre Interessen von solchen Volksverrättern vertreten lassen, dann, Herr Redakteur, haben Sie recht, wenn Sie die Leute des Verkehrsbundes „Schaffsäkel“ nennen.

**Direktionskontrollorgane als Verführer zur Verschwendung der Bahn.** In neuerer Zeit fahren Zugrevisor auf den Strecken von Nachbardirektionen in Ziviltracht und als Privatreisende, um eventuelle „bessere Fänge“ zu machen. Hierbei ist schon so manchem „Zivilrevisor“ etwas begegnet, was unter dem Personal sehr viel Erheiterung hervorbringt. Im Juni dieses Jahres kam in der Station Draßau an der Lokalbahn Brunn-Neudorf ein Herr zum Zug und wollte einsteigen. Kurz befaß er dem nächsten Zugbegleiter: „Machen Sie mir die zweite Klasse auf!“ Dem Begehren wurde ohne weiteres Folge geleistet. Bei der Revision der Fahrkarten übergab der Reisende dem Kondukteur eine Karte dritter Klasse und eine Krone, ohne ein Wort zu sagen. Der Kondukteur war ein Bremser und hatte keinen Nachzahlungsblock. Deshalb nahm er die Karte samt der 1 Kr. und ließ von dem zweiten Kondukteur des Zuges die entsprechende Nachzahlung nach Brunn ausstellen. Die Gebühr beträgt 95 H. In der nächsten Station Gurein brachte der Bremser dem Reisenden die Karte samt Nachzahlungsschein und 5 H. Melourgeb. Der Reisende, die Karte entgegennehmend, sagte zu dem Bremser: „Na, sehen Sie, jetzt haben Sie nichts davon, das hätten Sie ja nicht schreiben müssen.“ Der Bremser antwortete, er brauche davon nichts zu haben, schloß die Tür und ging seinem Dienst nach, ohne zu ahnen, daß sich der ihm so „gutmeinende“ Reisende in der dritten Station als Zugrevisor entpuppte. Es liegt uns fern, zu behaupten, daß der Herr Revisor wirklich die Absicht hatte, dem Kondukteur zu bestechen. Aber die Art der Revidiererei riecht verflucht nach Korruption. Es wäre interessant, zu erfahren, ob die Direktionen ihre Kontrollorgane zur Einhaltung solcher korrupter Revisionsmethoden selbst anhalten oder ob die revidierenden Herren aus eigenen Stücken, nur um einen „Fang“ zu machen und ihre Unentbehrlichkeit zu beweisen, zu derartigen schmutzigen Mitteln greifen.

**Christlichsoziale Moral.** Erst kürzlich berichtete die „Ringer Wahrheit“ von einem bereits verheirateten, gut christlichen Mann, der eine zweite Ehe einging. Das war in Wartberg an der Krems. Nun hat sich ein solcher Fall auch in Aschbach (Niederösterreich) ereignet. Der liberale „Nachschauer Volksbote“ berichtet darüber: „Die Hausbesitzerin Josefa Mahrhöfer in Königswiesen machte die Anzeige, daß ihr Gatte Franz Mahrhöfer, mit dem sie 1894 in Mönchsdorf getraut worden sei und welcher sie 1888 verlassen hat, in Markt Aschbach, Niederösterreich, wohnhaft und neuerdings verheiratet sein soll. Die Nachforschungen ergaben, daß der Eisenbahnbauarbeiter Franz Mahrhöfer tatsächlich 1897 in Aschbach die 1878 geborene und nach Sonntagberg zugehörige Marie Stizenberger geheiratet hatte. Dieser zweiten Ehe sind bereits sechs Kinder entsprossen. Gegen Franz Mahrhöfer, der 1863 in Königswiesen geboren und nach Markt Aschbach zugehörig ist, wurde wegen Verbrechen der Bigamie die Anzeige beim Bezirksgericht St. Peter in der Au erstattet.“ — Das liberale Blatt verschweigt bei dieser Geschichte, daß der Oberbauarbeiter Mahrhöfer ein gut christlicher Mann ist, der nicht nur dem Verkehrsbund, sondern auch dem christlichen Arbeiterverein in Aschbach angehört und bei den dortigen Klosterfrauen einquartiert ist. Da erzählen die liberalen Versammlungsredner immer das Märchen von der „Freien Liebe“ der Sozialdemokraten, in ihren eigenen Reihen aber haben sie, wie die Beispiele zeigen, Leute, die trotz ihrer Frömmigkeit Bigamisten sind. Wir setzen unsere Genossen von diesen Dingen in Kenntnis, damit sie so einen liberalen Versammlungsredner, wenn er wieder das Maul recht weit aufreißt, dasselbe verstopfen können.

**Die Missethate im Heizhaus Friedel-Mittel der 1. u. Nordbahn.** Die Vertrauensmänner der Lokomotivführer konnten den von der Direktion vorgelegten Turnus zufolge eines Beschlusses einer Versammlung des Lokomotivpersonals nicht akzeptieren. Dieser Turnus forderte eine lange Dienstleistung — beim Laßzug 13 bis 14 Stunden — und sah im Domizil keine ordentliche Ruhezeit vor. Die Vertrauensmänner wollten bei der Direktion diesbezüglich Vorstellungen machen, aber der Heizhausleiter verweigerte ihnen hiezu den Urlaub. Ebenso verweigerte das Inspektorat, an welches sich die Vertrauensmänner wendeten, den Urlaub. Daraus ersehen man, daß die Heizhausleitung und das Inspektorat Hand in Hand miteinander arbeiten, wenn es gilt, dem Personal die Lage der verschlechtert und es im Dienste mehr auszubehuten. Da wird auf die Verkehrssicherheit nicht gesehen, wenn es zugunsten der Tantiemen geht. Trotzdem die Vertrauensmänner nach Wien berufen wurden und trotzdem ihnen Versprechungen gemacht wurden, wartet das Laßzugpersonal noch immer mit Schmerzen auf einen menschenwürdigen Turnus, da die hiesige Heizhausleitung bis heute keine Änderung vorgenommen hat. Nun wollen wir uns näher mit dem Herrn Inspektor Raker, dem Heizhausleiter, befassen, welcher alles, aber leider nur kein umsichtiger Vorgesetzter gegen seine Untergebenen ist. Ob es Kohlenarbeiter oder Schlosser oder Lokomotivführer sind, das bleibt sich ihm alles eins, er gönnt niemand eine Verbesserung oder eine Erleichterung im Dienste. Er ist mit einem Wort kein Menschenfreund. Wir haben hier in Friedel krankes und abgezogenes Streckenpersonal. Aber daß er bei dessen Kommandierung korrekt vorgehen möchte, das gibt es nicht. Eine Partie wurde wegen Verkehrsanständen vom Streckendienst von der Direktion aus abgezogen. Der Geiger hat schon zehn Jahre einen Unfall an der rechten Hand, eine Knochenprellung, welche unheilbar ist, so daß er bei der Feuerung beim Streckendienst nicht nachkommen kann. Diese Partie verfiel in Friedel Verschiedenheit; man hat sie aber jetzt in den Leisener Turnus eingeteilt. Bei diesem wird jeden zweiten



Tag folgende Dienstleistung verlangt: Lokzug 2285 L von Friedel Abfahrt 4 Uhr 58 Minuten früh nach Teschen, Ankunft in Teschen um 5 Uhr 46 Minuten früh. Dort ist gleich das Verschicken in der Station zu versehen, welches bis zum Zug 2288 dauert, der von Teschen um 8 Uhr 5 Minuten abends wegfährt und in Friedel um 9 Uhr 57 Minuten abends Ankunft hat. Diesen Turnus machen zwei Partien. Es macht der Dienst samt der Vorbereitungzeit eine Dienstleistung von ununterbrochen 18 Stunden aus. Der Lokomotivführer und der Heizer gingen zum Herrn Kommissar und zum Herrn Inspektor, um sich darauf zu berufen, daß sie doch von der Direktion vom Streckendienst abgezogen wurden. Wenn jetzt eine solche Dienstleistung von ihnen verlangt werde, können sie für keinen anderen Dienst haben. Der Lokomotivführer berief sich auf seinen Unfall vor zehn Jahren, aber dies trug ihm nur eine Drohung mit der Verweisung oder Pensionierung ein. Wenn Bedienstete schon einmal von der Direktion bestraft sind, soll man nicht noch eine größere Strafe an ihnen ausüben und sie noch finanziell schädigen. Die Bediensteten werden dazu getrieben, daß sie Verheerungen anrichten. Die Zirkulare, daß beim Personenzug kein Vorspann genommen werden darf, sind selbst an solchen schuld. Die Lokomotiven der Gruppe 2709 sind bei der schlechten Stille und der schlechten Reparaturanführung überlastet. Vielleicht hat der Herr Inspektor jetzt aus dem Mithingen der ungerechten Verweisung des Magazinmeisters Lang, die er und Oberinspektor Winderlich nur aus politischen Gründen betreiben, eine Lehre gezogen. Wir fordern eine löbliche Direktion, hier Ordnung zu machen, damit nicht hier so ungerecht im Dienst vorgegangen wird.

Das Kind eines Bahnwärters vom Zug überfahren und getötet. Das einundhalb Jahre alte Töchterchen Christine des auf Wächterhaus Nr. 13 der Graz-Köflacher Bahn in Unterpremierten stationierten Bahnwärters Josef Walchenseiner wurde am 10. Juli von dem um 6 Uhr von Graz kommenden Personenzug überfahren und starb bald darauf infolge der erlittenen Verletzungen. Die Kleine, welche unter der Aufsicht der zehn Jahre alten Schwester Ludmilla stand, lief, als die Schwester das Nachtmahl aß, aus dem Zimmer und nahm den Weg nach den knapp vorbeifahrenden Schienen. Die Mutter der Kleinen war zur selben Zeit mit dem Welfen der Küche beschäftigt, während der Vater auf Wächterposten Nr. 4 im Dienste stand. Als Frau Walchenseiner vom Stall aus das Stehenbleiben des Zuges gewahrte, lief sie, von einer inneren Angst getrieben, hinaus und fand ihr Töchterchen blutüberströmt neben dem Zuge liegend auf. Der herbeigerufene Arzt konnte nur noch den Tod der Kleinen konstatieren.

## Korrespondenzen.

**Bischhofshausen.** (Heizhaus.) Von dem dortigen Lokomotivpersonal werden Beschwerden über den Heizhausvorstand Herrn Löffler eingereicht, welcher die Heizer in der unmenschlichsten Weise ausnützt. Wir wollen unter anderem nur einen Fall dieser allzu strengen Dienstleistungen anführen. Ein Heizer mußte Zug 822 holen, retour mit Zug 821. Den gleichen Tag ab mit Zug 85, Fahrtdauer bis halb 11 Uhr nachts. Um 11 Uhr 20 Minuten, also eine halbe Stunde später, wurde derselbe Heizer schon wieder zu einem anderen Dienst abkommandiert.

Durch solche Kommandierungen kommt es vor, daß ein Heizer innerhalb zweier Tage 30 bis 40 Stunden Dienst machen muß. Ähnliche Fälle sind im Heizhaus Bischhofshausen keine Seltenheiten. Kein Wunder ist es, wenn die Heizer von diesen außergewöhnlichen Anstrengungen krank werden und sich beim Bahnarzt melden. Doch der Herr Heizhausvorstand Löffler weiß die ausgeredeten Heizer viel besser zu kurieren wie der Bahnarzt. Selbst ein Berufsheizer krank, so kann es ihm passieren, daß er nach seiner Genesung am Tag zum Fahren zum Fahren der Maschinen verwendet wird. Es wäre Pflicht der k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck, die Dienstkommandierungen des Herrn Löffler genauer zu kontrollieren, damit das Personal schon im Interesse der Sicherheit vor übermenschlichen Anstrengungen verschont bleibt.

**Innsbruck, Südbahn.** (Ein Schilling Thurner.) Der von seiner Kohlenhandelsgehilfe bekannte Oberkondukteur und Lokalausschuss Karner in Innsbruck erfreut sich bekanntlich der ausgiebigsten Protektion des „Führers“ der christlichen Eisenbahner, des Residenten Josef Thurner. Letzterer scheint entweder besondere Vorliebe für dieser Subjekte zu haben oder er beschützt sie nur dann, wenn er meint, damit die sozialdemokratischen Eisenbahner zu ärgern. Dabei bedenkt er aber nicht, daß nach einem Sprichwort derjenige, der mit Hunden zu Bett geht, mit Füßen auftritt. Das Freundschaftsbündnis zwischen Herrn Thurner und Herrn Karner wird aber wohl einen tiefen Riß erhalten, wenn ersterer erfährt, wie geflucht sein Schilling ist. Dieser Mann, den die Kondukteurorganisation zu ihrem Lokalausschuss wählte, hat es über sich gebracht, eine arme Witwe um einen Teil des Nachlasses ihres Mannes zu prellen. Als unser Genosse Sassebacher voriges Jahr starb, wollte die Organisation die ersten Tage der Trauer abwarten und dann für die Witwe die nötigen Arbeiten zur Wahrung ihrer Rechte übernehmen. Als ein Funktionär bei Frau Sassebacher erschien, erzählte ihm diese, daß bereits Karner da war und die Angelegenheit ordnete. Nachträglich stellte sich heraus, daß Karner, obwohl er für seine Tätigkeit bezahlt wurde, sich außerdem selbst bezahlt machte. Unter dem Vorwand, er müsse die vorhandenen Monturstücke Sassebacher abführen, ging er einfach zum Karner, nahm einige Monturstücke heraus und trug sie weg. Die Witwe war im festen Glauben, daß diese Monturstücke auch tatsächlich abgeführt wurden, aber nun wurde mit unangenehmster Sicherheit festgestellt, daß Karner die Monturstücke niemals abgeführt und, daß er der Witwe auch niemals das Geld für den Erlös derselben gegeben habe. Wohin sind die Monturstücke gekommen, Herr Oberkondukteur und Kohlenhändler Karner? Sie pflegen im Verdächtigen stets Großes zu leisten, doch immer so, daß man sie nicht recht pafen und zum Gericht schleppen kann, um Sie zu zwingen, Ihre Verhaftungen zu beweisen. Jetzt erheben wir gegen Sie eine direkte Beschuldigung und fordern Antwort oder Klage. Reuegerig sind wir, ob sich Herr Thurner nun noch weiter für diesen Mann einsetzt, neugierig sind wir aber auch, ob der Kondukteurverein nicht doch jetzt einmal diesem Individuum den Laufpaß gibt.

**Leoben, k. k. Staatsbahn.** (Aus dem nationalen Lager.) Unseren Nationalen, die mit besonderer Vorliebe das Prädikat der Wohlgeit und Intelligenz für sich in Anspruch nehmen, ist jüngst etwas unterlaufen, daß sie so gern — ach so gern — von sich abschütteln und vergessen haben wollen. Rand da am Sonntag den 7. Juli ein Sommerfest des Vereines „Südmart“ statt, für welches mit großem Taktamt Bekannte gemacht wurde. Selbstverständlich durfte dabei auch die hiesige Schnaderlortgruppe des Reichsbundes der deutschen Eisenbahner nicht fehlen und das war um so mehr notwendig, da sich unsere Nazi im Mai 1912 als Ortsgruppe des Vereines „Südmart“ konstituiert haben, wobei dem Abjunkten Wilhelm die hohe Ehre zuteil wurde, tagfrei zum Obmann dieser imponierenden Eisenbahner „Südmart“-Ortsgruppe,

ohne Mitglieder, gewählt zu werden. Schön, einfach herrlich, sollte es bei diesem Sommerfest gewesen sein. Und wie lobenswert: sogar Herr Inspektor Fuchs hatte inniges Verständnis dafür, auch er war zugegen und stets im „trauten Kreise und Geplauder mit seinen Lieben“; nichts trübte seine Freude, war doch auch Herr Goldinger nicht zugegen. ... Gar bald war die Unterhaltung in Fluß gekommen, und nicht zu vergessen — auch der Alkohol.

Am Abend trafen sich ein Teil dieser Jünger Germanias in ihrer Stammtische, Freibergers Gasthaus, offenbar, um dem erhabenen Fest nationalen Hochgegens einen würdigen Abschluß zu bereiten.

Die Magazinarbeiter Raunegger, Mader und Rannacher, denen es als solche so gut zu gehen scheint, das sie nichts Vernünftigeres zu tun wissen, als einen nationalen Verein nachzufragen und sich für dessen Friesen zu bemühen, zu lassen, fühlten das besondere Bedürfnis, ihrem — durch reichlichen Alkoholgenuss geweckten Tatendurst die Zügel schießen zu lassen. Ein Objekt dazu war bald gefunden und ein in ihrer Gesellschaft sich befindender Arbeiter aus Donawitz, der, nebenbei bemerkt, gleichfalls ein Nationaler ist, wurde als solches auserkoren. Durch Stänken sollte der Zweck erreicht werden. Raunegger machte den Anfang, und da sich der betreffende Arbeiter, der als sehr ruhiger und vertraulicher Mensch geschildert wird, von diesen Jüngern nicht alles gefallen ließ, kam es zwischen dem Alkoholik Raunegger, Mader und Rannacher und dem genannten Arbeiter sehr bald zu lebhaften Auseinandersetzungen. Der Schlusseffekt dieses Streites war, daß Rannacher ein Bierglas ergriß und dasselbe dem von ihnen selbst direkt provozierten Arbeiter — der schon seit Jahren im genannten Gasthaus verkehrt und noch nie irgendwelchen Anlaß zur Beschwerde gegeben hat — mit solcher Gewalt an den Kopf schleuderte, daß das Glas in tausend Splitter ging und der Betroffene Wunden schweren Grades erlitt, welche eine sofortige ärztliche Behandlung notwendig machten, während der mutige Glaswerfer Rannacher das Weite suchte. Ein herbeigerufener Bachmann nahm den Tatbestand auf, und wird dieser, von sittlicher, erschreckender Verrohung zeugende Fall Gegenstand gerichtlicher Abhandlung werden.

Für denjenigen, der mit den Zuständen und der Eigenart der nationalen Agitation, wie sie hier vorherrschend sind, einigermaßen vertraut ist, bildet der soeben geschilderte Vorfall nichts Ueberraschendes, sondern er ist das natürliche Produkt eines Systems, das von unseren „Ehrenfesten“ gehegt und gepflegt wird, und welches voraussichtlich früher oder später zu dergleichen Vorfällen führen mußte.

Nun glauben unsere Nazi, diesen Fall deutschnationaler Selbstenttätigung von sich abwälzen zu können, daß sie Rannacher nicht mehr als Mitglied erklären, weil Rannacher sich mit seinen Beiträgen an diesen Stammtischverein drei Monate im Rückstand befindet. Eine Konsequenz, die bei keinen Menschen verstanden wird und nur deshalb Anwendung findet, weil sie der Leitung dieser buntschwarzen Tischtischgesellschaft, mit Rücksicht auf den geschilderten Vorfall, gerade in den Kram paßt. Wir empfehlen Herrn Obmann Hopfinger, diese „Konsequenz“ nicht nur individuell zur Anwendung zu bringen, sondern auch alle anderen Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen drei Monate rückständig sind, aus seiner Liste zu streichen. Er wird dann die traurige Wahrnehmung machen, daß er mehr Finger an einer Hand, als Mitglieder in seinem Verein hat.

Wir werden es uns angelegen sein lassen, dieses zu solchen Auswüchsen führende System, der Notwendigkeit und des Interesses halber, demnächst zur Erörterung zu bringen, und empfehlen wir die nachfolgenden Nummern des „Eisenbahner“ ganz besonders unseren Herren Vorgesetzten und Stationsgewaltigen zur genaueren Beachtung. Sie werden darin so manches geschildert finden, was stark an eine sogenannte „Kleine Station“ erinnert; vieles, an dem sie sich selbst erkennen werden. Material hierzu ist genug vorhanden. Wahrhaftig: eine eigenartige Intelligenz. Eine Intelligenz, die charakteristisch ist, für die Träger derselben, aber auch zugleich eine Intelligenz, für die sich alle anderen schämen dürfen. Heil!

**Triest-Freibahn.** (k. k. Staatsbahn.) Der Dienst in Triest-Freibahn, k. k. Staatsbahn, verlangt ein gemeinsames und friedliches Zusammenwirken aller Bediensteten, da man hier mit Südbahnlagerhausbediensteten und auch mit der k. k. Zollfinanz in der Dienstausübung in Verbindung steht. Der frühere Vorstand, Herr Oberinspektor v. Hoffmann, regelte stets im Einvernehmen mit den Bediensteten den Dienst. Herr Inspektor Lachina hat jedoch nach seiner Vorgangsweise keinen blauen Dunst von praktischer Ausübung des ganzen Dienstes in Triest-Freibahn. Dazu läßt er sich noch von einem jungen Assistenten namens Rozane, der die eigentliche Triest-Freibahn zu den ganzen den Verkehr hindern den Zwistigkeiten ist, beeinflussen, wodurch es schon zu vielen Auseinandersetzungen kam, so daß das Südbahnspektorat, das Lagerhaus (Herr Inspektor Scarpini) und sogar auch die Zollfinanz eingreifen mußten. Wir verweisen nur darauf, daß durch einen unvernünftigen Dienstauftrag (Patent Rozane) eine passive Meisterei herausbeschrieben wurde, die 24 Stunden dauerte, worauf dieser Dienstauftrag wieder außer Kraft trat. Wie jesuitisch Rozane vorgeht, bezeugt nachstehende Dienst- und Befehlsenteilung, die derselbe gelegentlich eines Ueberfalles eines Finanzwachpostens fabrizierte. Diese wurde selbstverständlich vom Herrn Inspektor Lachina unterfertigt. Es heißt in ihr unter anderem auch:

Die Weichenwächter haben die Vorschrift der Instruktion XVIII, speziell Artikel 3 und 8, genau zu befolgen und während ihrer Dienstdauer den ihnen zugewiesenen Rayon sowohl bei Tag wie bei Nacht öfter zu begehren, dem Dienst fernstehende Personen vom Betreten der Geleise während der Verschlebung im Lagerhausbahnhof und von dem Betreten des Rangierbahnhofs abzuhalten und diese bei Widersechtheit den k. k. Sicherheitsorganen zu übergeben.

Zur Befestigung dieser in der Dienst- und Wechselteilung eingehaltene Verfügung veranlaßte dann, natürlich auf Anregung des Rozane und Lachina, die Staatsbahndirektion, den Dienstauftrag 3. 348/1—V vom 18. April 1912 herauszugeben. Der Direktionsauftrag 3. 348/1—V vom 18. April 1912 macht den Weichenwächter auf den Wächterposten Nr. 4 und 5 sogar für die Plomben an den Güterwagen verantwortlich, also der Weichenwächter ist auch Plombenkontrollor, das heißt, im Falle eines künstlich geöffneten Güterwagens, was aus der Abschrift an die k. k. Lagerhäuser hervorgeht. Dieselbe lautet:

Abschrift.

k. k. Staatsbahndirektion Triest. Triest, am 18. April 1912.

3. 348/1—V.

Betreffs Ueberwachung des Rangierbahnhofs in Barcola.

zur d. a. 3. 104/L vom 27. März 1912.

An die k. k. Lagerhäuser

in Triest.

Dem Bahnbetriebsamt Triest-Freibahn, k. k. Staatsbahn, wurde behufs Ueberwachung der zur Nachtzeit am Rangierbahnhof in Barcola stehenden beladenen Güterwagen entsprechende Weisung erteilt.

Schließlich wird die gefertigte Staatsbahndirektion den k. k. Lagerhäusern sehr verbunden sein, wenn bezüglich der kunstvoll geöffneten und wieder achsellosen Plomben

konkrete Fälle, und insbesondere solche, welche tatsächlich am Rangierbahnhof Barcola erfolgt sind, anber bekannt werden möchten.

Der k. k. Staatsbahndirektor:  
Colombos m. p.

Was die zitierte Instruktion XVIII betrifft, heißt es in dieser wörtlich:

„Die Weichenwächter haben bei der Aufrechterhaltung der Ordnung und Betriebssicherheit in den Bahnhöfen mitzuwirken. Dementsprechend sind Uebertreter der Sicherheitsvorschriften, welche den Mahnungen der Bahnorgane nicht Folge leisten, oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder gefährdende Handlung bereits verübt haben, falls die Hilfe der Sicherheitsorgane nicht sogleich zur Hand ist, womöglich anzuhalten und dem Dienstvorstand (Zugexpedienten) zu übergeben.“

Die Weichenwächter haben also bei der Aufrechterhaltung der Ordnung mitzuwirken und in diesem Sinne wurde der Dienst schon vor den Herren Lachina und Rozane ordnungsgemäß und anstandslos gemacht. Die Dienstesaufstellung ist aber ein falsche, die den Satz diktiert: „Während ihrer Dienstdauer haben sie den ihnen zugewiesenen Rayon sowohl bei Tag wie bei Nacht öfter zu begehren.“ Das Weichenwächterpersonal wäre dadurch besonders in Barcola am Rangierbahnhof in seiner persönlichen Sicherheit gefährdet, da der Weichenwächter außer über die Signalfahne und die Signallaterne über keine Verteidigungswaffe bei vorfindenden Fällen verfügt. Zudem versehen ohnedies der Nachtwächter und die bewaffnete Finanzwache den Nachdienst. Es ist unsinnig, die Weichenwächter zu Grenzwachtern stempeln zu wollen. Glaubt Herr Lachina vielleicht, die Schmuggler würden ein mit der Laterne gegebenes Hallsignal befolgen und stehen bleiben und sich durch das Signal „Vorwärts“ von dem Weichenwächter zur Polizei eskortieren lassen? Es ist aber möglich, daß der Weichenwächter im Betretungsfall zu einem unerhofften Meerbad kommt, denn das Meer ist kaum acht Meter vom Schienenstrang entfernt. Die ganze Sache hat keinen anderen Zweck, nur daß der diensthabende Weichenwächter den launenhaften Schiften des Assistenten Rozane mehr ausgesetzt wird und der Kronenautomat des nervösen Lachina in volle Tätigkeit kommt. Rozane ist ein Despot der gefährlichsten Sorte, der seine Vergangenheit durch dumme, lächerliche Schifanierung sämtlicher im Freizeit, das heißt Rangierbahnhof Barcola beschäftigten Bediensteten reimmachen will, der sogar Oberbauarbeiter benutzte und Kinder der dort wohnenden Bediensteten drangsaliert. Zu allem dem ist beim Weichenwächterpersonal auf zwei Posten ein 20tündiger Dienst, und zwar 20 Stunden Dienst, zwölf Stunden bei Tag frei und wieder 16 Stunden Dienst darauf, also zwei Nachtdienste nacheinander. Es ist eine Unmenge von Weichenwächtern zu reinigen und zu bedienen und die Drehscheiben und Ueberhebungen zu überwachen, was den beiden Herren Lachina und Rozane immer einen Anlaß zum Gemangeln gibt. Im Deputationswege sprach das Oberinspektor Palasmann, am 30. April und 1. Mai mit dem Personal-Kommissionsmitglied Genossen Wodenat vor, wo es sich herausstellte, daß Herr Lachina, vereint mit Herrn Oberinspektor Rozane, die eigentlichen Anreger dieses Dienstes sind, insbesondere Herr Inspektor Lachina, da er sich die Hände wusch, um die Deputationsvorsprache zu verhindern. Inspektor Lachina als Vorstand übernahm die Verantwortung für diesen Dienst, da nach seiner Auffassung der Weichenwächter ohnehin nichts zu tun hat, insbesondere bei Nacht. Jetzt fragt sich aber, wie er die Verantwortung trägt. In der Kasse, in der Wohnung oder bei dem Witzgang zu seinem Liebling Rozane nach Barcola? Es geht im vorfindenden Fall auf dem Rücken des diensthabenden Weichenwächters aus, was sich aber schlecht wird tun lassen. Wir machen hier schon speziell aufmerksam darauf, denn man wird auf die Ueberbürdung des Weichenwächters hinweisen und die Verantwortung kann dann Herr Inspektor Lachina übernehmen. Wir werden sehen, in welcher Form sich die Dinge noch gestalten werden; aber das eine steht fest: um eine menschenwürdige objektive Behandlung von Seiten solcher Vorgesetzten zu erlangen, muß jeder Nationalismus beiseite gelassen werden. Jeder einzelne für sich ist gleich einer Null gegenüber diesen Mächten. Dem Lachina und Rozane zum Trotz und sich selbst durch die Gesamtheit zum Nutz sollten sich alle Bediensteten zusammenschließen und im Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein sich vereinigen und eine derartige Behandlung abwehren.

**Grubbad-Schönan.** Durch die Verweisung des Lokomotivführers Ludwig Pichler von Stadlau nach Grubbad wurde das Stadlauser Lokomotivpersonal von einem Individuum befreit, dessen Lebenszweck in Streberei sowie im Vernachlässigen bestand, und der überdies durch sein heuchlerisches Benehmen manchem seiner Kollegen gegenüber, deren Offenherzigkeit er oft benutzte, um sie seinen Zwecken dienlich zu machen, von jedem anständigen Lokomotivführer gemieden wurde. Dem Vorgesetzten gegenüber von Servilismus durchdrungen, scheute dieser Mensch vor keiner Lumperei zurück, wenn es galt, persönliche Vorteile zu ergattern. Seine letzte Schandtat war in Stadlau die Mitwirkung an der Entfernung des Kollegen ... aus dem Grubbacher Turnus. Dem Personal in Grubbad gratulieren wir zu diesem Berufsfolgen.

**Gernowitz.** (Stationsmeister und Stationsaufseher.) Die Verwendung der Stationsarbeiter für Schreibgeschäfte. Es war dies zur Zeit, wo man zehn Jahre und länger provisorisch und ohne Aufnahmsschein gedient hat; es bestand damals eine Kategorie von „Vorarbeiter“ mit sämtlichen Prüfungen, welche für sämtliche Dienstwege verwendet wurden. Nach erfolgter Beteiligung mit Aufnahmsschein (Aera Deschatta) wurden die neu aufgenommenen Hilfskräfte als „Stationsarbeiter für Schreibgeschäfte“ und dann rundweg „Stationsarbeiter“ benannt. Was unter Schreibgeschäfte in einem Amte zu verstehen ist, ist doch klar: Es werden Schreiber den Konzeptsbeamten zugewiesen. Bei der Bahn, und zwar bei der Exekutive, wo keine Konzepte zu verfassen sind, vielmehr bloß die Rubriken einer Druckliste laut Vorzeichnung am Kopfe auszufüllen sind, wären doch solche Schreiber oder Arbeiter für Schreibgeschäfte nicht zu verwenden. In der Tat verhält sich die Sache ganz anders: Diese „Stationsarbeiter“ dienen als Aushilfe für den gesamten Stationsdienst. Sie versehen somit Telegraphendienst (sogar auf der Hauptbahn), journalisieren, abisieren, faktieren, versehen Magazinbediensteten, oder, besser gesagt, den gesamten kommerziellen Dienst und sind dennoch „Arbeiter“.

Beispielsweise wurde in der Station Paltinosa ein Stationsmeister reduziert und durch einen „Stationsarbeiter“ ersetzt, und versteht dieser Arbeiter, ausgenommen Verkehrsbediensteten, denselben Dienst, welchen der Stationsmeister früher versehen hat. Es ist daher sehr traurig, daß die k. k. Betriebsleitung für diese Arbeiter nicht sorgt, sie in dieser Weise ausnützt und nicht einmal mit Ausnahmeerscheinungen.

Die Verwendung der Stationsmeister beim Telegraphendienst auf Hauptbahnen. Es war uns, zur Zeit, als provisorische Vorarbeiter Telegraphendienst auf der Hauptbahn versehen haben, im Disziplinarwege abgestrafte Stationsmeister beim Telegraphendienst zu verwenden. Die k. k. Betriebsleitung erlaubt sich nun, Stationsmeister, welche nicht abgestraft wurden, ja sogar solche, welche eine sehr gute Qualifikation besitzen, beim Telegraphendienst auf der Hauptbahn zu verwenden. Trotzdem im Jahre 1909 das k. k. Eisenbahnmini-



sternum anlässlich Ueberstellung der Stationsmeisteranwärter eine neue Kategorie von „Stationsaufseher“ für den Telegraphendienst geschaffen hat, werden diese Bediensteten zu keiner anderen als zur Telegraphenprüfung zugelassen.

Bei Bukowina besitzt etwa 40 Stationsaufseher für den Telegraphendienst, welche jedoch, wiewohl bloß mit Telegraphenprüfung, durchgehends den kommerziellen Dienst versehen, also Leute, welche überhaupt keine kommerzielle Prüfung bestanden! Geringe werden Stationsmeister mit sämtlichen Prüfungen beim Telegraphendienst verwendet. Warum eigentlich die Betriebsleitung ihr Personal nicht so beschafft, wie es der dienstliche Charakter eines Bediensteten verlangt, ist unbegreiflich! Versteht etwa Stationsaufseher ohne Prüfungen mehr als Stationsmeister mit Prüfungen vom kommerziellen Dienst? Ein weiteres Kapitel ist:

Die Beförderung der Stationsleiterposten im Konkurswege. Seit einigen Jahren kommen den Stationen Ranglisten über Unterbeamte und Diener zu, um den Rang der Bediensteten zu wahren. In der Tat geschieht es aber ganz anders:

Bei Beförderung der Stationen kommen nur Stationsmeister mit einem Gehalt von 1200 Kr. in Betracht, da die älteren Stationsmeister bereits Leiter von Stationen sind oder wegen schulpflichtiger Kinder in Städten wohnen müssen. Von diesen Stationsmeistern mit 1200 Kr. haben die ersten neun, mit Ausnahme des Stationsmeisters Maszke, der vom Rassenamt abgezogen wurde, selbständige Posten. Nun kämen noch bei der Beförderung einer Station der 10., der 15., der 16. in Betracht. Wir wollen nicht weit zurückgreifen, sondern die letzte Beförderung der ausgeschriebenen Stationen etwas näher untersuchen.

Da wurde die Station Terebessie mit dem 20. dem Range nach und Unter-Bukow mit dem 61., dem letzten und jüngsten Stationsmeister besetzt, während der 15. und 16. Stationsmeister eine außerordentliche Qualifikation besitzen! Abgesehen von diesen zwei außerordentlich qualifizierten Bewerber — waren keine andere fähigen Leute da, so daß man erst zum letzten Stationsmeister greifen mußte? Ob dadurch der Rang eines Bediensteten gewahrt wird, daran müssen wir zweifeln.

Wozu eine derartige Beförderung führt, werden wir im weiteren ausführen. So wurde seinerzeit Gundul Moldow mit einem Stationsgehilfen, der kaum eine dreijährige Dienstzeit aufweisen konnte, doch nach kurzer Zeit, nachdem Gundul Moldow mit einem Wächter besetzt wurde, und dieser Stationsgehilfe in die unglückliche Kategorie der Stationsmeister („Jubiläums-Stationsmeister“) bei dem sogenannten Schub hineingerufen ist, zum Stationsleiter von Kaczka ernannt. In Kaczka waren seinerzeit Beamte, später ältere Unterbeamte. Um die Station Kaczka haben sich Stationsmeister mit einer 15. bis 18jährigen Dienstzeit beworben, zum Beispiel der gewesene Stationsleiter von der Station Mischestie, Bodnariu. Trotzdem wurde diese Station mit dem jüngsten Stationsmeister, Witterer, besetzt, eben mit diesen, den man nach Auflösung der Station Gundul Moldow unbedingt retten mußte, ein Mann, der nicht mehr als eine Normalausbildung aufweisen kann.

Durch die Beförderung der Stationsleiterposten mit jüngeren Stationsmeistern (Protektionswirtschaft) laufen die rangältesten Stationsmeister Gefahr, diesen jüngsten Stationsleitern als Hilfskräfte zugeteilt zu werden.

Es wird daher beantragt, bei Beförderung der Stationsleiterposten den Rang zu wahren.

Wittmannsdorf. Am 24. Juni verunglückte hier ein Zimmermannschling aus Leobersdorf. Bei dieser Gelegenheit konnte man wiederum den Charakter des Herrn Vorstandes Wirta kennen lernen. Anstatt daß Herr Wirta in seiner Eigenschaft als Vorstand dazu beigetragen hätte, daß sich alles in Ruhe und Ordnung abspielen möchte und dem Verunglückten so schnell wie möglich Hilfe geleistet werde, so fing er mit den Verschiebern, die nach seiner Ansicht an diesem Unfall mitschuldtragend wären, einen Mordspießel an. Ausdrücke, wie: „Ganner, Galotten, den Schädel soll es euch wegführen“ u. s. w., waren wiederum an der Tagesordnung. Das reisende Publikum, welches Zeuge dieser „lieblichen, väterlichen Belehrungen“ war, glaubte allgemein, daß der Herr Vorstand Wirta schon wieder einen Teufelsbrauch haben muß. Ueberhaupt jene Personen, welche das zweifelhafte Vergnügen hatten, den Herrn Vorstand Wirta am 24. Juni 1911 zu sehen, die sind vollständig überzeugt, daß Herr Wirta ein ruhiger und nüchterner Mann, infolgedessen auch ein guter und gerechter Vorgesetzter sein muß. Wie viele „24. Juni-Feier“ wird das Publikum und das Personal noch erleben müssen, bis Herr Wirta endgültig vom Schauplatz seiner unruhigen Tätigkeit verschwinden wird?

Karlbad. Das Heizhaus Karlbad besitzt einen Mann, der, außer Schulvereinsmitglied und Leiter der deutschen Bundesbrüder, auch ein Muster von einem Maschinenmeister der k. k. Staatsbahnen ist. Sein Name ist Frantisek Hablicek. In der Eigenschaft als Maschinenmeister zeigte dieser Herr bis heute keine besonderen Talente, höchstens daß er den Dienst drei- und viermal verfehlt an die Tafel schreibt oder öfters durch haustuchmäßiges Brüllen sich bemerkbar macht.

Wir würden uns mit diesem Herrn nicht befassen, wenn er nicht in neuester Zeit sich eine Eigenschaft angewöhnt hätte, welche tief in den Dienst des Personals eingreift; Hablicek fühlt sich nämlich berufen, kraft seiner Wissenschaft, die öfters einer Aufsehung durch Alkohol bedarf, die festgesetzten Turnusse zu ignorieren und dem Personal stets mehr Dienst vorzuführen als in den Turnussen vereinbart wurde. Macht nun ein Bediensteter in bescheidener Weise einen Hinweis auf die Härte des Dienstes, so verhält dieser Herr in höchstgradigen Zorn, fuchtelt mit den Händen, jappelt mit den Füßen und bringt als Schlusswort ein Beispiel seiner Dienstzeit von der Westbahn vor 40 Jahren. Wir fragen Herrn Hablicek, warum hat er, wenn er im Monat einen Sonntag Dienst hat, Montag nachmittags frei; warum gibt es Leute beim Fahrpersonal, die oft vier bis fünf Wochen keinen freien Tag haben? Sollte dies etwa sein, weil Ihr Dienst so anstrengend ist? Schämt in langsamem Promenadeschritt um das Heizhaus, einmal in den Hühnerstall und dann in den Garten gehen. Besonders, wenn Sie sich recht anstrengen, dann geht es in raschem Tempo ins „Bürgerstübli“ auf ein Viertel Roten.

Betreffs Ihrem Beispiel von früher teilen wir mit, daß wir bereits im 20. Jahrhundert leben und nicht mehr im Mittelalter.

Als vor kurzem ein jüngerer, sonst sehr tüchtiger Lokomotivführer infolge Abbrunnens mit der Maschine liegen blieb, äußerte sich Maschinenmeister Hablicek: „Ihnen mein ich sehe, so habe ich schon gegessen.“ Eben so schaute sich dieser Herr nicht, einen älteren Heizer durch Denunzieren so weit zu bringen, daß man ihn von seinem Dienst abziehen wollte und als Strafe zum Reservebediensteten einstellte. Da sich der betreffende Heizer dies nicht gefallen ließ, so mußte man ihn in seinen gebührenden Dienst wieder einstellen. Auch wollen wir Herrn Frantisek Hablicek an einen vorerwähnten Heizer erinnern, der seinem Dienst durch eine schwere unheilbare Krankheit nicht mehr recht nachkommen konnte, wie Sie ihn noch kurz vor seinem Tod mit 14jährigen Pugen bestraften. Welche Ungerechtigkeiten bei diesem humanen Menschen bezüglich der Reserveheizer bestehen, zeigen einige Fälle. Wenn er die Reserveheizer nicht in Doppelreihen da-

stehen hat, so läuft er zum Herrn Heizhausleiter und sagt: „Ich habe zu wenig Heizer“, damit er sich seine Lieblinge herausuchen kann, welche ihm zu Gesicht stehen, ob nun derselbe zum Heizer taugt oder nicht, das ist ganz gleich; er hat seinen Zweck erreicht und kann ältere Bedienstete schikanieren und vom Heizen abziehen. Wir machen den Herrn Maschinenmeister aufmerksam, gerecht vorzugehen und die Arbeitsordnung genau zu beachten. Lassen Sie die Ungerechtigkeiten, Hände weg vom Turnus, passen Sie sich der neuen Zeit an, berechnete Klagen des Personals ruhig anhören, auf gewisse Fenster weniger sehen und sich des Alkohols weniger bedienen, denn derselbe stumpft Ihr bishigen Verstand noch ab. Wir werden Sie stets im Auge behalten, und sollten Sie sich nicht bessern, dann sehen wir uns an dieser Stelle bald wieder.

Ober-Gerspis. Der hiesige Stationsvorstand, Herr Zellinek, scheint ernstlich krank zu sein, denn nicht anders kann man sich die Tatsache erklären, daß er mit Bediensteten Wortfeindlichkeiten wegen der reinsten Lappalien beginnt oder die Bediensteten gegeneinander hetzt, während er den bedenklichsten Verkehrsmängeln nicht die geringste Aufmerksamkeit widmet. Von der Blocksignallampe ist gar kein Ausblick, so daß hierin eine stete Gefahr liegt; auch treffen in der Station täglich einigemale Lokomotiven von der Brünner Zentrale ein, ohne daß dieselben abgesetzt wären. Kurz gesagt, es bestehen hier geradezu gefährliche Verhältnisse, aber diese sieht der Herr Vorstand nicht. Hier ein Beispiel: Am 8. Juli kam er zur Blockhütte in einem äußerst aufgeregten Zustand und fuhr den Blocksignaldienst einigemale nacheinander an, warum der Platz bei dem Posten nicht abgesetzt sei. Der Bedienstete entgegnete, daß er doch erst den Dienst angetreten habe, sein Vorgänger jedoch keinen Besen bei der Hand hatte. Der Vorstand wurde darob wütend, schrie herum und diktierte dem Bediensteten sofort eine Strafe. Dann schickte er demselben nachstehende Aufschrift: „Sie wurden am 8. Juli, circa 8 Uhr früh, bei Ihrem Dienstposten wegen Nichtaussehens des Platzes bemängelt. Ihre diesbezügliche Entschuldigung, daß Sie keinen Besen bei der Hand hatten, konnte ich in der gleich von Ihnen aufgeregten Antwort nicht annehmen. Ihr weiteres, von meiner Seite zu keinem Grunde veranlaßtes Benehmen — wie, daß Ihnen Ihr Vorgesetzter aufstehe und Sie zu unnützen Auslagen verurteilt haben soll — namentlich aber vor dem zugeleiteten Personal, sieht mich veranlaßt, Sie derzeit nur mit Krone Eine im eigenen Wirkungskreis zu bestrafen. Das Recht der Beschwerde hierüber steht Ihnen gemäß der Dienstordnung zu. Sollen Sie Ausdrücke, wie „Ich habe die Disziplin bis zum Kopfe satt“, ferner gebrauchen und Anlaß zur weiteren Unzufriedenheit geben, dann müßten Sie sich die eventuellen weiteren Folgen selbst zuschreiben. Zellinek, V. d. L.-Vorstand.“

Der Inhalt dieser fehlerhaften und kopfverdrehten „Strafverfügung“ beweist genügend, daß es sich nicht persönlich Haß um kleinliche Mache und Aufgreifung von Klatsch zum Zwecke von „Anschandlungen“ handelt. Wir wollen annehmen, daß das Vorgehen des Herrn Zellinek der Ausflucht einer Krankheit ist, nicht etwa einer Willkür. Und aus dem Grunde erwarten wir, daß die k. k. Nordbahndirektion eine Remedur schafft, bevor es zu spät ist. Kranke Menschen können doch unmöglich die Sicherheit des Verkehrs garantieren.

Lebring. (Ein roher Bahnrichter.) Aus Lebring kommen uns wiederholte Beschwerden über rohe Behandlung der Oberbauarbeiter seitens des dortigen Bahnrichters Franz Böhrer zu. Der Mann bildet sich offenbar ein, weil er zum Vorgesetzten ernannt wurde, daß nun jeder Arbeiter sein Schicksal in ihm sehen muß. Es ist kaum anzunehmen, daß Böhrer wegen seiner hervorragenden Fachkenntnisse oder Leistungsfähigkeit Bahnrichter geworden ist, vielmehr dürfte ihm seine Noheiten gegenüber seinen Untergebenen dazu verholfen haben. Zum Glück ist dieser Bahnrichter in der Sektion Graz der einzige, der noch nicht gelernt hat, wie Menschen zu behandeln sind. Alle seine Kollegen sind achtbare Männer und verstehen, wie Vorgesetzte ihre Untergebenen zu behandeln haben. Wenn Böhrer eine andere Meinung hat als die Arbeiter, so hat gewiß niemand etwas dagegen, aber die Leute deshalb als seine Prügelknaben zu betrachten, weil sie ihm nicht zu Willen sind, das geht zu weit, und wenn die Sektionsvorstellung nicht in der Lage ist, den Mann eines Besseren zu belehren, so wird dafür Sorge getragen werden, daß die Noheiten des Herrn Böhrer durch den Arbeiterausschuß zur Erledigung kommen werden.

Wenn die Arbeiten auf der Straße unter allen anderen Bahnarbeiten im friedlichen Wege und zur Zufriedenheit der Sektion geleistet werden können, so muß das auch in Lebring möglich sein. Die Leute sind dort ebenso arbeitswillig wie überall, und wenn schon ein Fehler gemacht wird, so gibt dies dem Böhrer noch immer nicht die Berechtigung, vor dem Publikum die Arbeiter zu beschimpfen und mit ihnen zu schreien wie verrückt. Die Oberbauarbeiter sind Menschen wie alle anderen und erheben mit Recht den Anspruch als solche behandelt zu werden; auch von einem Böhrer.

St. Veit a. d. Glan. Ein Unbestand, welcher sich in der Station St. Veit a. d. Glan bereits eingestellt hat, ist der bei Erteilung von Erholungsurlauben. Herr Inspektor Solub hat es eingeführt, daß, wenn ein Wächterkontrollor oder ein Blocksignaldienst Urlaub hat, der Dienst unter den Wächterkontrolloren zu fünf verfahren werden muß. Wenn von den benannten Bediensteten noch einer krank wird, was ja auch vorkommt, wird der Urlaub überhaupt eingestellt, obwohl für diesen Dienst ein geschultes Ersatzpersonal vorhanden ist. Da der Verkehr immer stärker wird und besonders in St. Veit a. d. Glan ein sehr reger ist, und da nicht die geringste Ruhepause während der Dienststunden eintritt, so ist es ein unheimliches Verlangen, den Dienst unter den Wächterkontrolloren zu fünf verfahren zu lassen, da diese Bediensteten außer ihren Dienstesobliegenheiten bei Nacht auch noch die Aufgabe haben, die Verkehrsangst zu überwinden, damit der Herr Verkehrscontroller selbst nicht überlastet. Immer wird vom Herrn Inspektor Solub eingewendet: Ihr habt so nichts zu tun. Aber: Wir haben keine Leute. Gut, wenn wir nichts zu tun haben, so sind wir übrig, und man läßt den Dienst auf. Die Ausrede: Wir haben keine Leute, ist wohl auch nicht am Platze, da zu privaten Gartenarbeiten immer Leute genug zur Verfügung sind, was auch der Herr Verkehrscontroller Paul nicht sieht, obwohl er sonst überall seine Nase hineinsteckt. Zu solchen Arbeiten sind immer Leute genug, während dann, wenn ein Bediensteter um einen Urlaub kommt, zuerst Herr Dorn befragt wird, ob vom Magazin ein Ersatz bereitgestellt werden kann. Steht dem Herrn Magazinmeister Dorn der Wirtende nicht zu Gesicht, so hat er keine Leute, und der Urlaub ist so gut wie abgewiesen. Wir richten an Sie, Herr Inspektor, das Ersuchen, sich von einem Magazinmeister Dorn nicht so viel beeinflussen zu lassen, da Sie doch selbst immer informiert sein müssen, wie es mit den Leuten steht, wo doch jeder außergewöhnliche Fall Ihnen zuerst gemeldet werden muß. Wir richten an die k. k. Staatsbahndirektion Willkür auch das Ersuchen, die drei fehlenden Oberwächterposten in St. Veit a. d. Glan zu normieren und zu besetzen.

Gernowits. (Den christlichsozialen Verleumdern zur Antwort!) In den christlichsozialen Zeitungen, und zwar in der „Österreichisch-ungarischen Eisenbahnerzeitung“ und im „Bukowiner Volksblatt“ werde ich ständig von den christlichsozialen Verleumdern verleumdet und verdächtigt, weil die Herren auf diese Weise der Organisation Schaden zu können glauben. So wurde behauptet,

daß ich als Vertrauensmann der Berufsorganisationen der Eisenbahner, welche Renten beziehen, schädige, daß ich die Unfallversicherung des Eisenbahners nicht unserem Zentralverband angehören wollen; daß ich mit Pressionen, Terror und Drohungen den Beitritt zu unserem Verband von den Andersgesinnten erzwingen will. Selbstverständlich wird für alle diese niederträchtigen Verleumdungen kein Fall angeführt und wird alles nur so angedeutet, damit ich den Lumpen nicht bei Gericht paden kann. Es wird weiters behauptet, daß ich die meisten Urlaube im Jahre bekomme und von meinen Vorgesetzten protegiert werde. Es wurden gar die Tage aufgezählt und mit Datum genau versehen. Der niederträchtige christlichsoziale Verleumder verschwieß jedoch, daß der größte Teil der erwähnten Urlaube mir gewährt wurde, damit ich den kommissionellen Erhebungen in Unfallangelegenheiten beizuhelfen, wozu ich seitens der politischen Behörden in der Bukowina geladen werde und daß dies keineswegs Urlaube sind, sondern daß mir zu diesem Zwecke nach dem Gesetze die Befreiung vom Dienste gebührt, damit ich im Interesse der Eisenbahner die Erhebungen pflege. Für mich ist es natürlich ebenso Dienst, wenn ich auf der Lokomotive fahre, wie wenn ich der Erhebung beizuhelfe. Der mir gebührende gesetzliche Erholungsurlaub wurde mir auch vorgehalten. Es wird mir in den angeführten Zeitungen weiter vorgeworfen, daß ich verschiedene Einnahmequellen mir schaffe und die Eisenbahner um ihre Sammlungen prelle. Es wird von mir nämlich verlangt, daß ich Bericht erstatten solle über die Sammlungen der Gelder im Jahre 1904 für das Eisenbahnerheim. Die Herren sollen doch mit der Sprache herausrücken, statt bloß schufte Andeutungen zu machen. Ich kann nachweisen, daß ich sogar von meinem Einkommen als Eisenbahnerbediensteter erhebliche Summen den Eisenbahnern opfere, geschweige, daß ich sonstige Remunerationen für mich verwende. Weiters wird gelogen, daß ich in meinen dienstfreien Tagen im Heizhaus und in der Werkstätte während der Arbeit Agitation betreibe, daß mir diesbezüglich von den Vorgesetzten geholfen wird (ein solcher Wöhhinn!), daß ich Freikarten der zweiten Wagenklasse mir ausstellen lasse. Freikarten der zweiten Wagenklasse gebühren mir laut Anweisungen der k. k. Staatsbahnen, das sollen doch auch christlichsoziale Eisenbahner wissen, wenn sie auch die Anweisungen nicht beachten. Und nun erkläre ich, ich werde mit diesen professionellen Verleumdungen und Verleumdungen nicht polemisieren. Wenn sie konkrete Tatsachen behaupten werden, dann werde ich sie bei Gericht zur Rechenschaft ziehen. Aber auf ihre schmutzigen Andeutungen einzugehen, dazu habe ich zu viel Reinheitsgefühl und zu wenig Zeit.

Heinrich Oppis.

Grubbad. (An die k. k. Direktion der St. E. G.) Der Wagenschreiber Eger in der Station Grubbad ist Mitglied des Versicherungsvereins „De Laglio“. Im Monat Juni d. J. kam der in Grubbad stationierte Offiziant Julius Bretschneider, welcher in der dortigen Station als Sekretär des Herrn Vorstandes in Verwendung steht, zu dem Wagenschreiber Eger und verlangte von demselben die Versicherungspolize, um angeblich über höheren Auftrag Einsicht zu nehmen. Wagenschreiber Eger handigte die Polize dem Offizianten Bretschneider ohne jede weiteren Bedenken ein. Groß war jedoch die Verärgerung, als Eger in Erfahrung brachte, daß der Sekretär Bretschneider die Polize in betrügerischer Absicht mit 180 Kr. befehlt hatte. Auf diese Nachricht hinging der Wagenschreiber Eger zu dem Stationsvorstand und meldete dort dienstlich das Vergehen des Sekretärs Bretschneider. Der Stationsvorstand, anstatt gegen den Betrüger Bretschneider die gerichtliche Anzeige einzuleiten, beschuldete den geschädigten Wagenschreiber einzuschüchtern und gebot ihm, über diese Angelegenheit zu schweigen, da alles geschlichtet werden könnte. Da dieser Vorfall unter dem Personal nun allgemein bekannt ist und der Offiziant Julius Bretschneider sich schon einige ähnliche Fälle zuschreiben kommen ließ, so eruchen wir eine k. k. Direktion, dieser Sache nachzugehen und den Geschädigten zu seinem Gelde zu verhelfen. Und wie kommt der Vorstand dazu, solche Betrügereien noch verdecken zu helfen? Was sagt die Direktion dazu?

Komotau. (Eisenbahndiebstähle in Komotau.) In einem Zeitraum von circa drei Jahren wurden hier an nahezu 200 Eisenbahndiebstähle durchgeführt. Die Bediensteten aller drei Bahnen wurden verdächtigt, speziell das Magazins- und Stationspersonal. In den Schulungstunden wurden von Seiten der Beamten Verdächtigungen fallen gelassen und alles litt schwer unter diesem Verdacht. Von Seiten der Direktionen regnet es scharfe Schreiben an die einzelnen Beamten und nicht selten bekam man zu lesen: „In Ihrer Station haben sich die Sicherheitsverhältnisse verschlechtert u. s. w.“ Soeben erschienen Verbote waren die im Dienst ergrauten Männer ausgefetzt und wehe dem, wenn einer von den Bediensteten Schuster gelernt hatte oder gar das Beck hatte, viele Kinder sein eigen zu nennen, so mußte er der schlechteste Kerl sein.

Bei solchen Anlässen waren es gewöhnlich zwei Beamte, welche die Bediensteten ausfragten, wovon der eine immer als Detektiv angesehen wurde, weil er es besonders verstand, den in Verhör stehenden Bediensteten bis in das Innerste des Magazins zu schauen und man war nahe daran, eine Sammlung für die Direktionen einzuleiten, um mit dieser Angelegenheit geklärte Detektivs, zum Beispiel Sherlock Holmes, zu betrauen. Sie und da hat man wohl eine Hausdurchsuchung bei Unschuldigen, natürlich ohne Erfolg, vorgenommen; die Erbitterung war darob groß und es wurde trotz des gelinden Exempels „Briesen“ weiter gestohlen. Ein besonders schneidiger Wachmann patrouillierte mit seinem Polizeihund Tag und Nacht am Bahnhof herum, ohne auch nur die geringste Spur von einem Diebe zu entdecken. Im Gegenteil! Wie einer der Diebe bei der Hausdurchsuchung in Gegenwart mehrerer Zuhörer ihm gesagt haben soll, daß er (der Dieb) wegen dem Wachmann hätte noch mindestens 20 Jahre weiterstehlen können, ohne erwischt zu werden, da er ja die Taschen bereits voll hatte, als der Wachmann mit seinem Polizeihund spazieren ging. Auch bei einem zweiten Diebstahl soll dieser Wachmann mit seinem Polizeihund in Begleitung des Herrn Stationsvorstandes, ohne die Diebe zu ertappen, vorübergegangen sein. Und trotzdem schreiben einige bürgerliche Blätter, daß es nur der Tüchtigkeit des Herrn Wachmeisters A. zu verdanken ist, den Dieben auf die Spur gekommen zu sein. Tatsächlich war es ein Zufall, daß die Diebe in die Falle gerieten und wollen wir nachstehend den wahren Sachverhalt schildern: Am 21. v. M. hatte ein Kondukteur im Dienstwagen seine Wäsche vergessen, die er infolge der großen Hitze ausgezogen hatte und in welcher sich eine Taschenuhr befand. Als er am Heimwege den Abgang derselben wahrnahm, kehrte er sofort um, um seine Wäsche zu holen, welche jedoch bereits verschwunden war. Man fahndete nach dem Dieb, der auch bald in der Person des Wagenputzers B. eruiert wurde. B. bei dem die Uhr bei der vorgenannten Leibbesichtigung in einer Hosentasche vorgefunden wurde, gestand von mehreren Dieben zu wissen und nannte hierbei den Namen A. seines Kollegen. Die sofort vorgenommene Hausdurchsuchung bei A. bestätigte die Angaben des B. im vollen Maße.

Wie heute sind 18 Personen dingfest gemacht, die mehr oder weniger an den Diebstählen beteiligt sind und noch mehrere Personen dürften dadurch kompromittiert werden, darunter auch höherstehende Persönlichkeiten.



Ob das Vorgehen des Herrn Stationsvorstandes Inspektor Fischer bei den Hausdurchsuchungen und Verhaftungen faktisch gerechtfertigt war? Ob dieser Herr seine Kompetenz nicht überschritten hat? Das zu beurteilen überlassen wir der Direktion der B. E. W.; nur wird verschiedenes gesprochen, daß ein wegen Trunkenheit im Dienste entlassener Bediensteter den Herrn Inspektor auf Diebstahl schon vor Jahren aufmerksam gemacht habe. Eine große Schuld aber hat sich die Direktion der B. E. W. selbst zuzuschreiben, da sie Bedienstete durch ihre Hartnäckigkeit direkt zu Dieben erzogen hat, indem gerade einer der Beteiligten wiederholt bei derselben um Aufbesserung seines Tagelohnes von Kr. 1-20 bittlich wurde, der eine achtköpfige Familie zu ernähren hat. Ob mit so einem Lohn ein Mensch bei der jetzigen Lebensmittelpreiserhöhung sein Auskommen finden kann, darüber wollen die Leser dieser Zeilen urteilen.

Eines wollen wir noch erwähnen. Wir sind der Ansicht, daß, wenn Herr Fischer damals, als er von den entlassenen Bediensteten aufmerksam wurde, so schneidig eingeschritten wäre als jetzt, mancher Familie und der Direktion viel Unheil und die, obzwar etwas verfrühte Gratulation vom Herrn Stationsvorstand Seemann, erspart geblieben wäre. Mit Spannung ist den weiteren Enthüllungen entgegenzusehen und wir kommen allenfalls noch einmal darauf zurück.

**Serpelje-Rosina.** (Knutenwirtschaft.) In unserer südlichsten Staatsbahndirektion scheinen russische Zustände zu herrschen, denn nicht nur, daß das Personal bis zur Verwundbarkeit ausgenutzt wird (Siehe offene Anfrage an die k. k. Generalinspektion, Folge 9 vom 20. März 1912, dem bis heute aus sinnloser Sparwut noch immer nicht entsprochen wurde, da noch immer Dienstleistungen bis zu 26 Stunden verlangt werden), sondern, wie es scheint, sollen noch ganz andere Mittel geduldet werden, denn sonst wäre es uns unverständlich, daß sich Vorfälle ereignen können, deren einen wir hier schildern wollen, der sich am 10. Juli in der obgenannten Station, daher in unmittelbarer Nähe der Direktion, sozusagen unter ihren Augen, zutrug.

Nach Divacca wurde seinerzeit der Herr Bahnmeister Johann Matejka von Pinguente verhaftet, in welcher letzterer Station er wegen seiner allzu derben Umgangsformen einen berechtigten Ruf erlangt hat. Statt nun seiner impulsiven Natur ein wenig die Zügel anzulegen, versucht er, dem niederen Personal seine Umgangsformen auf dem Wege des Exempels beizubringen. Am 10. Juli hat er sich hierzu den Signalführer Josef Sebek ausgerufen, der ihm, nebstbei erwähnt, nicht einmal zugeteilt ist.

Der Herr Bahnmeister regalierte den Erwähnten mit Auszeichnungen, wie: Schuft, blöder Kerl etc., und nachdem letzterer sich einem derartigen Unterricht als nicht besonders zuträglich erwies, ja, sich sogar erlaubte, gegen derartige Titulaturen zu remontrieren, fauchte die sehr gewichtige Hand des Herrn Bahnmeisters auf seine linke Wange mit solch einem Nachdruck, daß die blutunterlaufene Spur auf der Wange noch nach drei Tagen kenntlich war. Doch nicht genug dessen, einer folgenden Zuchtigung mit dem Stock entging der Gerechtigkeit nur in der Weise, daß er mit seinen Händen den erhobenen Stock aufstieß und die weitere Prozedur der Knute so lange verhindert, bis andere Personen dazwischen kamen. Wir sind neugierig, ob die k. k. Staatsbahndirektion dem Gerechtigkeit vollen Genuß gewähren und die Angelegenheit nicht bis zur Verjährung dienstlich hinauszuziehen wird!

In der gleichen Station haben wir noch ein dem erwähnten Herrn Bahnmeister würdiges Seitenstück zu schildern; wir meinen nämlich den nicht gerade als Antialkoholiker befonders verurteilten Signalführer Josef Streitziedl. Wir ermahnen ihn nur für diesmal, nächstens nicht wieder seine Kraftstücker im Hinauswerfen von Restaurationsgästen zu produzieren und in seiner über alles Jüdische erhobenen Stimmung selbst den im Dienste stehenden Herrn Verkehrsbeamten anzurempeln, denn sonst könnte es ihm noch anders ergehen als letzthin, da er in der Restauration braun und blau geschlagen wurde und durch 14 Tage im Bette ungemeldet die Spuren seiner Heldentat mit Weiwasser heilen mußte.

**Wien II.** Als sich die Oberkondukteure bei der Frühjahrsfassung der Gilets holen wollten, wurde ihnen von dem Magazinsaufseher Jletichso erklärt: „Sie bekommen keine, die Oberkondukteure haben auf die halbe Tragzeit verzichtet.“

Wir glauben, daß bei einer Verzichtleistung auch derjenige, der auf etwas verzichten soll, gefragt wird, ob er überhaupt auf etwas verzichten will.

Dies braucht Jletichso nicht zu tun. Ihm ist, wie er selber sagte: die Arbeit zuviel, er müßte ja die ganze Liste abschreiben.

Er fragt einfach einen Oberkondukteur, „ob es nicht besser wäre, wenn die Kontur besaßen ist, es ist doch unangenehm, wenn man das Gilet im Frühjahr allein bekommt und noch dazu 14 h. Stempel zahlen muß“. Der Oberkondukteur sagt einfach zu und die Sache ist gemacht, die anderen brauchen ja der Herr nicht zu fragen. Jletichso spekuliert dabei auf die Gutmütigkeit des Personals. Wie gesagt, weder die Oberkondukteure noch der Bahnmeister, Herr Cerny, wußten von einer Verzichtleistung. Die Geschädigten gingen zum Herrn Oberbedienten Buchholz und teilten demselben den ganzen Sachverhalt mit. Herr Buchholz gab den mündlichen Auftrag, das Materialdepot von Wien II soll sofort für alle jene Oberkondukteure, welche bei der Frühjahrsfassung übergangen wurden, eine Gratifikationsliste anlegen und selbe sofort der k. k. Direktion einsenden. Was macht aber Jletichso? Im Kommandierzimmer wurde am 2. Juni eine Rundmachung affiziert, wo angezeigt wurde, daß sich alle jene Oberkondukteure, welche auf Ersatz Anspruch erheben, bis 13. Juni im Materialdepot melden sollen. Wieder wurde auf die Gutmütigkeit der Betreffenden gerechnet.

Um die Geschädigten zu präparieren, sagte Jletichso: „Schau'n S., was haben S. davon, wir haben riesige Scherezeilen und Sie bekommen doch kein Gilet, und den Ersatz, der weiß, wenn Sie den bekommen.“ Dieser Vorgang ist entschieden nicht am Platze. Bei der Plakatierungswut des Herrn Jletichso ist es leicht möglich, daß man so einen Zettel übersehen hat, und was ist es, wenn einer unter dieser Zeit auf Urlaub ist?

Wir ersuchen daher die k. k. Staatsbahndirektion in Wien, allen Geschädigten die halbe Tragzeit zu ersetzen und Vorfrage zu treffen, daß sich eine solche Ungehörigkeit nicht mehr wiederholen kann.

Jletichso wollen wir aber aufmerksam machen, sein hochfahrendes und grobes Benehmen dem Personal gegenüber abzugeben.

**Bodenbach.** (Abermals die Nichternennungen.) Am 22. Juni sprach beim Herrn Hofrat Burger, Direktor der k. k. St. E. W., eine Deputation des hiesigen Verschubpersonals vor, um von dieser Stelle aus zu erfahren, warum diejenigen Bediensteten, welche schon jahrelang auf höheren Dienstposten Dienst leisten und die Prüfungen abgelegt haben, nicht ernannt werden. Die Deputation bestand aus dem Verschieber Max Gruber, dem seit 12 Jahren Oberverschieber bei der k. k. Staatsbahndirektion verheirateten Verschieber Josef Michel und dem im Jahre 1895 als Verschubsaufseher unter der ehemaligen B. N. W. angestellten Anton Schicht, welcher seit 13 Jahren den Dienst eines Plakmeisteres verleiht. Die Deputation erklärte, daß unter dem Verschubpersonal der Station Bodenbach eine leicht begreifliche Unzufriedenheit Platz gegriffen habe, welche sich von den nicht zu

Plakmeister ernannten bis zu den jüngsten Verschiebern erstreckt. Bei ersteren deshalb, weil dieselben trotz ihrer mehrjährigen Verwendung auf Plakmeisterposten und abgelegten Prüfungen sowie guter Qualifikation nicht ernannt werden. Unter dem übrigen Verschubpersonal wieder aus dem leicht begreiflichen Grunde, weil dadurch das Vorwärtstommen jedes einzelnen unterbunden ist. Die hiedurch geschaffene Unzufriedenheit wirkt auch nicht günstig auf die anstandslose Abwicklung des schweren Dienstes. Die Deputation gab ferner bekannt, daß von den 27 in Bodenbach normierten Plakmeisterposten nur 13 mit Plakmeistern besetzt sind, auf den übrigen verheirateten Oberverschieber, beziehungsweise Verschubsaufseher, ja sogar Verschieber den Dienst als Plakmeister. Von 22 normierten Oberverschieberposten sind nur 11 als solche ernannt. Der Herr Hofrat anerkannte die Berechtigung der Wünsche des Verschubpersonals und erklärte, obwohl bei der St. E. W. noch 44 Plakmeister über den normalen Stand (27), beim k. k. Eisenbahnministerium dahin zu wirken, daß wenigstens die krassesten Missetände verschwinden und die verdienstlichen Leute auf ihren Dienstposten ernannt werden. Die Deputation gewann den Eindruck, als ob es dem Herrn Hofrat Ernst sei mit dieser Zusage, und wir sind nun neugierig, wie sich das hohe k. k. Eisenbahnministerium zu der Angelegenheit, die nachgerade, auch vom dienstlichen Gesichtspunkt aus betrachtet, eine dringende Behandlung erheischt, stellen wird.

Schließlich wurde von der Deputation noch erwähnt, daß zum Nachteil der Verschieber und Oberverschieber in Bodenbach mehrere Wagenführer und solche, die in der Wagenkontrolle arbeiten, ihr Anstellungsbefehl auf den Titel Verschubsaufseher ausgestellt erhalten haben. Hiedurch erscheint das Advancement der Verschieber, beziehungsweise Oberverschieber, abermals behindert, indem diese vielleicht bei der Normierung als Verschubsaufseher gezählt werden, und weder den Dienst als solche versehen, noch die betreffenden Prüfungen abgelegt haben. Begreiflicherweise trägt dieser Umstand wieder viel mit zur Unzufriedenheit bei, weil anscheinend diese Wagenführer denjenigen Verschiebern und Oberverschiebern, welche berechtigt wären, diesen Titel zu erhalten, das Vorwärtstommen verhindern. Der Herr Hofrat versprach auch nach dieser Richtung, soweit dies im Rahmen der Normierung und ohne Schädigung für die Betreffenden möglich wäre, Abhilfe. Nachmals sei es gesagt: Die Deputation hat vom Herrn Hofrat Burger den Eindruck gewonnen, als ob seine Zusagen doch etwas mehr als nur Verschönerungsmittel bedeuten sollten. Wir wollen hoffen, daß wir uns darin nicht getäuscht haben. Wenn der Sache wirklich nachgegangen wird, so muß in Balde eine Veränderung eintreten.

**Mabresina.** Ein Stückchen, welches verbient, veröffentlicht zu werden, lieferte dieser Tage der Lokomotivführer Maragon. Es war schon seit jeher eingeführt, daß sich das Maschinenpersonal infolge der kurzen Entfernung bis Götz, respektive Cormons, und der schlechten Restaurierung dortselbst, das Essen durch die Maschine des Zuges 1013 nachkommen ließ. Bis jetzt hatten das auch sämtliche Lokomotivführer des in Betracht kommenden Zuges bereitwillig getan, was wir hier dankenswert anerkennen wollen. Maragon schätzte so lange unsere Frauen, welche sich mit dem Essen suchten, das Essen mitzunehmen, bei der Lokomotive einfinden, bis sie es vorzogen, lieber umzugehen. Als aber vor kurzem sich ihm abermals die Frau eines Kollegen mit dem Essen näherte, da kam sie schon an; der Aushilfsheizer Tomajch, schon längere Zeit bei Maragon zugeteilt, auch so ein unzufriedener, von seinen Kollegen gemiedener Mensch, von seinem liebenswürdigen Herrn Meister vielleicht noch dazu aufgehetzt, nannte den Mann dieser Frau einen närrischen, dummen Kerl. Dies kam zur Anzeige, und bei der Einnahme begründeten diese beiden unkollegialen Menschen ihr Gebaren damit, „daß es für sie zu unständlich ist, das Essen mitzunehmen“. Jedes unfaßliche Vorgehen stritten sie überhaupt ab. Über unseren Vorgefekten waren dadurch die Mittel in die Hand gegeben, uns diese Begründung, auf die man schon lange schiel sah, zu entziehen, obwohl man an vorgefekteter Stelle wußte, wie schwer auf dieser Strecke etwas Unheimliches zu haben und wie es mit den Mittagspausen bestellt ist. Dem Maragon aber raten wir, sich daran zu erinnern, wie oft auch wir ihm Gefälligkeiten erweisen mußten, nicht nur im Essen mitnehmen. Zum Schluß möchten wir noch hinzufügen, daß er das, was andere, sehr geachtete und intelligente Kollegen mit solidarischem Verständnis für uns getan hatten, am allerwenigsten Grund hätte, zu verweigern, da er in jeder Hinsicht eher einem entlegenen Gebirgsbauern als einem Lokomotivführer gleicht. Vielleicht wird für ihn noch das Sprichwort Anwendung finden: „Wie du mir, so ich dir!“

**Dürnkurt.** Wie in den meisten Stationen dem Vorstande zur Erleichterung schriftlicher Arbeiten eine Hilfskraft zugeteilt ist, welche — mit wenigen Ausnahmen — sich außerdem mit Zuträgereien und Denunziation vor lauter Langeweile beschäftigt, so wurde auch unsere Station mit solch einem Musterexemplar in der Person des Stationsmeisters Josef Krucha beglückt, der nicht nur in allen Angelegenheiten mitentscheidet, sondern der dem Dienstvorstand Langer direkte Befehle erteilt, die auch unverändert ausgeführt werden müssen. Daß sich Krucha der besonderen Gunst seines Vorstandes erfreut, erhebt man aus dem, daß er kaum fünf Stunden täglich Dienst verleiht. Um 1/10 oder 10 Uhr kommt Krucha mit seinen zwei Stunden in Dienst, um 12 Uhr ist Schluss; um 3 Uhr kommt er und um 5 Uhr sieht ihn niemand mehr. Wir würden uns gewiß nicht darum kümmern, wann der Herr kommt und wann er geht, wenn nicht den Bediensteten dadurch Zeit und Geld geraubt würde. Krucha hat auch den Verlauf von Regielehre in seinem Ressort, und so kommt es, daß Bedienstete samt Fuhrwerk von 8 Uhr früh bis 11 oder 12 Uhr mittags auf den Herrn warten müssen, bis er sich endlich bequemt, die Kohlenanweisung auszustellen. Sich dagegen beim Stationsvorstand beschweren, das hieße sich selbst den Strich um den Hals drehen. Vor einiger Zeit jubelte das ganze Personal, als endlich die Erlösung im Amtsblatt kam, daß Krucha veretzt ist. Leider hat man bei dem Jubel seines Gönners vergessen, welcher tatsächlich die Annullierung der Veretzung durchsetzte, da nach seiner Ansicht Krucha noch zu wenig Eier und dergleichen von den Vorgesetzten bekommen hat. Da wir aber nicht gesonnen sind, so lange zu warten, bis dieser Herr genug hat, so stellen wir das Ersuchen, diesen Herrn aus Dürnkurt zu versehen. Es wird Krucha nicht schaden, Dienst machen zu lernen, bis jetzt hat er keinen Dunst davon und sitzt auf einem Posten, auf dem sich alte, ausgeraderte Leute glücklich schätzen möchten.

## Versammlungsberichte.

**Floridsdorf.** Am 10. Juli fand im Arbeiterheim eine massenhafte besuchte öffentliche Versammlung der Werkstättenarbeiter statt, wo die Genossen Tantsin und Heider referierten. Zum Schluß wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die am 10. Juli 1912 tagende Versammlung des Werkstättenpersonals der Nordbahn in Floridsdorf beauftragt ihre Vertrauensmänner, unterbreitet eine Eingabe an die k. k. Nordbahndirektion, respektive k. k. Eisenbahnministerium hinsichtlich der Erhöhung der Urlaubsentschädigung der Affordarbeiter und einer Erhöhung der Bemessungsgrundlage für die Betriebskrankenkasse und dem Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen mit uneingeschränkter Berücksichtigung der jeweils auf den

Stammlinien der k. k. Staatsbahnen in Geltung befindlichen Entlohnungs- und Vorrückungsnormen, zur Ueberreichung und nachdrücklichsten Vertretung vorzubereiten.“

Die Versammlung gibt der Meinung Ausdruck, daß eine Regelung und Lösung der angeführten Fragen im vorgezeichneten Sinne eine Milderung, wenn auch keine vollständige Beseitigung der bestehenden Härten und Ungerechtigkeiten bedeuten würde. Eine einwandfreie, den Grundfäden der Gerechtigkeit und Billigkeit vollkommen entsprechende Lösung könnte die Versammlung einzig und allein in der Beseitigung und Umwandlung des Affords in ein geregeltes reines und gerechtes Lohnsystem erblicken.

Die Versammlung konstatiert ferner, daß sich die letzten Lohnzulagen in jeder Beziehung als unzureichend und in vielen Fällen als ungerecht erwiesen haben, die im Gefolge der vielfachen noch herrschenden Ungerechtigkeiten um so aufreizender auf das gesamte Personal wirken müssen. Aus vorgenannten Gründen wiederholt die Versammlung mit allem Nachdruck die Forderung auf baldigste Durchführung der längst fälligen Zugeständnisse des k. k. Eisenbahnministeriums in Bezug auf Herausgabe der Arbeitsordnung, Festsetzung von Anfangslöhnen und Vorrückungsfristen sowie Stabilisierung nach den Anträgen des Arbeiterausschusses. Wenn die k. k. Bahnverwaltung ernstlich bestrebt ist, geregelte Zustände im Betrieb und ein zufriedenes und arbeitsfreudiges Personal zu schaffen und zu erhalten sowie den wiederholten wohlwollenden Erklärungen endlich einmal die befreiende und erlösende Tat folgen zu lassen. Bis zur endgültigen Entscheidung über die Regelung der Arbeits- und Entlohnungsverhältnisse begehrt die Versammlung die baldigste Ausmerzung der schlimmsten Härten und Ungerechtigkeiten. Ausgehend von dieser Erwägung, spricht die Versammlung die Ueberzeugung aus, daß es durch eine starke und schlagfertige Organisation, die alle Arbeiter und Bediensteten umfaßt, möglich sein wird, den berechtigten Wünschen des Personals den gebührenden Nachdruck zu verleihen sowie eventuell geplante Anschläge auf bestehende Rechte mit Erfolg abzuwehren. Deshalb macht es die Versammlung jedem, dem an der Verbesserung seiner beruflichen und wirtschaftlichen Verhältnisse ernstlich gelegen ist, zur Pflicht, diese Bestrebungen mit allen zweckdienlichen Mitteln, insbesondere durch den Beitritt in die Organisation tatkräftig zu unterstützen, um auf diese Weise den unerschütterlichen Willen und die Tatkraft des Personals zu bekunden und in positive Erfolge umzusetzen.“

Ferner nahm die Versammlung die von Seiten der Konferenz in Lundenburg aufgestellten Kandidaten für den Arbeiterausschuß zur Kenntnis. Für die Werkstätten kommen die Genossen Tantsin, Heider als Mitglieder, Genossen Didmann und Haron als Ersatzmitglieder in Betracht.

Nach einem kräftigen, zum festen Zusammenschluß aller Arbeiter anspornenden Aufforderung von Seiten des Vorsitzenden, wurde die Versammlung geschlossen.

**Brünn.** Unter dem Vorsitz der Genossen Schmal und Weiner fand Montag den 2. Juli in der Schwedater Bierhalle in Brünn eine sehr zahlreich besuchte Versammlung statt, in welcher über das Thema: „Die Forderungen der Eisenbahnenbediensteten und das Parlament“ referiert wurde. Als erster Referent nahm Genosse Brodeck aus Prag das Wort, um in tschechischer Sprache die Vorgänge der letzten Zeit zu schildern. Er behandelte dieses Thema hauptsächlich vom organisatorischen und vom Klassenstandpunkt. Er schilderte die Kämpfe des Eisenbahnpersonals und wies darauf hin, daß durch die Abstimmung im Parlament in gar keiner Weise diese Frage gelöst erscheint. Die Entwicklung selbst drängt die Eisenbahner dazu, ihre Forderungen aufrechtzuerhalten und deswegen werden sie weiter kämpfen. Redner wies darauf hin, daß die Regierung den Kampf selbst vorbereitet, indem sie Gesetzentwürfe vorbereitet, welche geeignet wären, die Eisenbahnenbediensteten um ihre schwer erworbenen Rechte zu bringen. Er forderte die Eisenbahner auf, die einheitliche, internationale Eisenbahnerorganisation auszubauen.

Der nächste Redner, Genosse Dusek, unterwarf in seinem deutlichen Referat die verräterische Tätigkeit der nationalen Parteien und der Christlichsozialen und besonders ihre Haltung bei den Verhandlungen und Abstimmungen im Parlament im Dezember 1911 und jetzt. Auch er mahnte die Eisenbahner zur Einigkeit, da schwere Zeiten der Eisenbahner warten und sie vielleicht in die Lage kommen, um die Erhaltung der Organisationsmöglichkeit kämpfen zu müssen. Beide Redner erhielten für ihre Ausführungen stürmischen Beifall.

Nachdem noch die Genossen Mautka und Weiner sowie Brodeck das Schlusswort gesprochen, wurde die Versammlung geschlossen.

**Dnau.** Trotz des strömenden Regens wurde die am 4. Juli in Radetz Gasthaus in Bodolein abgehaltene Eisenbahnerversammlung sehr gut besucht. Genosse Dusek aus Wien referierte in deutscher und tschechischer Sprache über die letzten Vorgänge im Parlament und über die Haltung der bürgerlichen Parteien den Wünschen und Forderungen der Eisenbahnenbediensteten gegenüber. Die zahlreich anwesenden Eisenbahner und ihre Frauen waren über den an ihnen von seiten der Christlichsozialen und Nationalen ausgeübten Verrat furchtbar empört und gaben ihrer Empörung in nicht sehr schmeichelhaften Zwischenrufen lauten Ausdruck. Als Redner mit der Aufforderung endete, sich der Organisation, der einzigen Freundin der Eisenbahner, anzuschließen, erscholl frenetischer Beifall. Zum zweiten Punkt der Tagesordnung, „Die Lebensmittelmagazine und die Eisenbahner“, referierten die Genossen Weiss (deutsch) und Dusek (tschechisch). Während sich Genosse Weiss mit den lokalen Angelegenheiten des Lebensmittelmagazins beschäftigte, erörterte Genosse Dusek diese Frage vom Standpunkt des Klassenbewußtseins, organisierten Eisenbahners und Arbeiters und forderte die Anwesenden auf, ihre Aufmerksamkeit nicht nur auf der gewerkschaftlichen und politischen, sondern auch der genossenschaftlichen Bewegung zu betheiligen, um auf diese Weise die Arbeiterschaft von der bürgerlichen Gesellschaft, von den Fleisch- und Brotwucherern zu emanzipieren. Diese Versammlung hatte ihre besondere Bedeutung dadurch erhalten, daß besonders viele Indifferenten ihr beizutreten und nicht nur den Ausführungen beider Referenten aufmerksam lauschten, sondern durch Zwischenrufe bekundeten, wie nahe das Gesprochene ihnen zu Herzen geht.

**Lundenburg.** Wie einst vor 20 Jahren, so wurde auch am 7. Juli 1912 eine Eisenbahnerversammlung im Walde abgehalten, um das 20jährige Gründungsfest der Ortsgruppe zu feiern. Nur ein kleiner Unterschied bestand zwischen den Versammlungen vor 20 Jahren und heute. Damals mußte man sich verstellen, man mußte die Versammlung heimlich abhalten, sich mit einem Kordon von Posten umgeben, um nicht überfallen zu werden; dagegen heute, frei am hellen Tage, in einem von einer Kapelle begleiteten Festzug, der unter Vorantragung der schönen roten Sängerfahne durch die ganze Stadt zog, das größte Aufsehen hinterlassend, wurde das schöne Gründungsfest gefeiert und man konnte es unseren braven Lundenburger Genossen ansehen, mit welchem Stolz und mit welcher Freude sie an diesem schönen Fest teilnahmen. Um 8 Uhr bewegte sich ein mächtiger Zug, bestehend aus Eisenbahnenbediensteten und ihren Frauen mit ihren Kindern, vom Hotel „zur Krone“ durch die ganze Stadt am Bahnhof vorbei in die nahe Lundenburg umfläumenden Wälder. In einer Waldlichtung war der Festplatz mit roten Fahnen umgeben. Ein reichhaltiger Zugbazar, Kinderspielfläche, Schießplatz und last not least eine heurigen-schöne, wo das Quartett der Musiksektion der Ortsgruppe flote Wienerlieder spielte und Meister Unger, der Eisenbahnerwirt, um einen herzerquickenden Tropfen edlen Rebengeistes Sorge trug. Kurz, schön wars und helle Freude leuchtete Jung und



Aus den Augen über das gelungene Fest. Der Gesangsverein, welcher aus den Mitgliedern der Ortsgruppe gebildet wird, brachte einige sehr brav vorgetragene Lieder und Genosse Dusek hielt eine warmempfundene Festrede. Den Schluß bildete ein Kränzchen im Saal der Ortsgruppe im Gasthaus Wimmer in Lundenburg. Genosse Solasch, welcher nach Genossen Dusek sprach, traf das Richtige, wenn er zum Schluß seiner Rede sagte: „Und nun Genossen, mit Volldampf in das dritte Jahrzehnt.“ Das wünschen auch wir!

**Amtstetten.** Am 6. Juli fand in Brunners Gasthof in Amtstetten eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Reichsratsabgeordneter Genosse Tomisch ein sehr sachliches Referat über das Thema: „Die Eisenbahnen und das Parlament“ erstattete, welches mit großem Beifall aufgenommen wurde. Vom Vorsitzenden Genossen Zemanek wurde hierauf folgende Resolution zur Verlesung gebracht.

#### Resolution.

Die am 6. Juli 1912 in Brunners Gasthof in Amtstetten tagende freie Eisenbahnerversammlung beschließt: Die Organisation wird beauftragt, sowohl bei den obersten Stellen der Staatsbahnverwaltung als auch durch die sozialdemokratischen Abgeordneten im Parlament dahin zu wirken, daß die gemachten, aber bisher nicht erfüllten Zugeständnisse endlich zur Durchführung gebracht werden. Gleichzeitig spricht die Versammlung den deutschnationalen und christlichsozialen Abgeordneten, welche gegen den Antrag des Reichsratsabgeordneten Genossen Tomisch betreffs Flüssigmachung der ausländischen 17 Millionen Kronen gestimmt haben, das schärfste Mißtrauen aus. Mit dem Resolutionsantrag der gegnerischen Parteien, die ausländischen 17 Millionen nur ratenweise zur Aufwendung zu bringen, erklärt sich die Versammlung nicht einverstanden. Der Fraktion der sozialdemokratischen Abgeordneten spricht die Versammlung ihre vollste Anerkennung und ihren warmsten Dank aus und erklärt ihnen, daß die organisierten Eisenbahner Amtstettens stets stramm hinter ihnen stehen werden!

Diese Resolution wurde einstimmig angenommen, worauf Genosse Eisl mit einigen kräftigen Worten der Versammlung darlegte, wie notwendig es ist, die Organisation stets weiter auszubauen. Hierauf beantwortete Genosse Tomisch noch einige von Genossen gestellte Anfragen in klarer und sachlicher Weise.

Genosse Zemanek schloß hierauf, dem Reichsratsabgeordneten Genossen Tomisch den Dank für sein gediegenes Referat aussprechend, die sehr gut besuchte Versammlung.

**Bregenz.** Am 8. Juli fand hier eine Eisenbahnerversammlung statt, in welcher die Genossen Preiß und Rottner referierten. In der Versammlung wurde folgende Resolution angenommen:

Die heute, den 8. Juli 1912 im Gasthaus Brändle in Bregenz tagende Eisenbahnerversammlung protestiert auf das entschiedenste gegen die Haltung der bürgerlichen Parteien bei der Abstimmung des Antrages Tomisch betreffs der restlichen 17 Millionen für die Eisenbahnbediensteten. Die Eisenbahner, die täglich und stündlich ihr Leben und ihre Gesundheit auf das Spiel setzen und dabei dennoch mit ihren Familien hungern müssen, sprechen jenen Abgeordneten, jenen sogenannten deutschnationalen und christlichen Volksvertretern, die ihnen die kleine Aufbesserung, die die 17 Millionen involviert, vorenthalten, ihre tiefste Mißbilligung aus. Die versammelten Eisenbahner geloben sich, für Einigkeit und Solidarität, für eine stramme Organisation zu wirken. Sie werden auch bei den künftigen Wahlen dafür arbeiten, daß die Eisenbahner keine Stimmen von den verräterischen Eisenbahnern mehr bekommen.

**Bruck an der Mur.** Am 14. Juli sprach hier Genosse M. Müller über die Lohnaufbesserung für Diener und Arbeiter.

**Aufstein.** Am 12. Juli sprach hier in einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung Genosse Scheibin über „Den Antrag Tomisch und das Verhalten des Deutschen Nationalverbandes“.

## Aus den Organisationen.

**St. Valentin.** Die Revision der Bibliothek ergab, daß mehrere Bücher schon über die erlaubte Zeit hinaus entliehen erschienen; die betreffenden Genossen werden hiemit ersucht, die Bücher ehestens zurückzustellen, da sonst Strafgebühren eingezogen werden müßten.

**Deutsch-Wagram.** Das von der Zahlstelle Deutsch-Wagram des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereins für Österreich am 29. Juni 1912 abgehaltene Sommerfest, welches in unserem neuen Vereinslokal stattfand, erfreute sich eines ungemein großen Besuches und eines günstigen Ergebnisses. Wir finden uns daher bestimmt, allen Festteilnehmern auf diesem Wege unseren besten Dank auszusprechen.

**Wolfsberg.** Es diene unseren Genossen zur Kenntnis, daß die Mitgliedsbücher behufs Revision und Einschaltung der Statuten für die Hinterbliebenenunterstützung in kürzester Zeit abzugeben sind. Weiters sind sämtliche Anfragen und Korrespondenzen bis 20. August 1912 an den Obmannstellvertreter Herrn Michael Amacher, Kondukteur in Wolfsberg, zu richten, da Genosse Karl Wirth seinen Erholungsurlaub antritt.

Bei der nächsten Monatsbesprechung werden wegen einer dringenden Angelegenheit sämtliche dienstfreien Genossen dringend gebeten, bestimmt zu erscheinen.

**Prerau II.** Bei der am 2. Juli stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung der Ortsgruppe II des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereins wurden nachstehende Genossen gewählt: Eduard Kleibl, Obmann; Karl Kordula, Kassier; Adalbert Sartl, Kassenprokura, Josef Cermal, Johann Bedl, Josef Eder, Johann Wittner, Johann Kubitz, Johann Kersch, Anton Süß, Johann Niedermann, Rudolf Kruener, Franz Kojna, Rudolf Christen, Johann Ziegler, Ottomar Wild, Eduard Hoffmann und Martin Suracz, Ausschußmitglieder.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Genossen Eduard Kleibl, Prerau, Echgasse 17. Geldsendungen an Genossen Karl Kordula, Kleine Kobofad, aufsenden. Zugleich wurden als Subskribenten die Genossen Johann Wittner, Eduard Hoffmann und Kasetan Prosch gewählt, welche berechtigt sind, Mitgliedsbeiträge einzugeben.

**Oberberg.** Bei der am 4. Juli abgehaltenen Generalversammlung, welche gut besucht war, wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt, beziehungsweise wiedergewählt: Alois Bettelmann, Obmann, Johann Brojda und Karl König, Stellvertreter; Karl Stolz, Schriftführer, Karl Fribra und Anton Demel, Stellvertreter; Johann Halbgauer, Kassier, Theodor Chorgemba, Stellvertreter; Johann Belka, Bibliothekar, Heinrich Kollner, Stellvertreter; Rudolf Lindowsky und Anton Wrojet, Kontrolle; Leopold Schimel, Andreas Witzl, Albert Urbansky, Stanislaus Bonarek, Johann Kleibl und Johann Pradil, Ausschüsse; Rudolf Kaudisek, Magazinsaufseher in Petrowitz, Vertretungsmann für Petrowitz. Zum Schluß hielt Genosse Koranda einen äußerst interessanten Vortrag, welcher mit großem Beifall aufgenommen wurde.

Zuschriften sind zu richten in Vereinsangelegenheiten an Alois Bettelmann, Verschubaufseher, Ober-

berg I, Stefaniestraße 394, Tür 2, in Geldangelegenheiten an Johann Halbgauer, Oberberg I, Rudolfs-gasse 54.

**Oberleutensdorf.** Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher behufs Revision und Abstempelung abzugeben.

## Technisches.

**Patentbericht,** mitgeteilt von Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII, Siebensterngasse 1. Auskünfte in Patentangelegenheiten werden Abonnenten dieses Blattes unentgeltlich erteilt. Gegen die Erteilung unten angeführter Patentanmeldungen kann binnen zweier Monate Einspruch erhoben werden. Auszüge aus den Patentbeschreibungen werden von dem angeführten Patentamt-bureau mäßig berechnet.

**Österreich.** Ausgelegt am 1. Juli 1912, Einspruchsfrist bis 1. September 1912. Nr. 20 e. Reinhold Reuther, Landwirt in Herwigsdorf, Preussisch-Schlesien. Selbsttätig wirkende Eisenbahnwagenkuppelung mit von der Seite des Wagens aus betätigbarer Spannvorrichtung, bei welcher durch die Drehung von Handkurbeln die Zugtangenzlänge verändert und durch deren Anheben oder Senken das vordere Ende der Zugtangenz mit der Kuppelungsstange auf und nieder bewegt wird, dadurch gekennzeichnet, daß die mit der Deise verbundene Zugtangenzschiene auf einem auf einer Feder ruhenden, in der Längsrichtung des Wagens verschiebbaren, unten als Lager ausgebildeten Hängearm angelastet ist, der um seine Längsachse drehbar und unten durch einen Zapfen in der Längsrichtung des Wagens geführt ist.

Nr. 20 f. Eugenio Piacani, Ingenieur in Livorno, Ottaviano Picini, Industrieller, und Antonio Capellano, Rentier in Pistoja, Italien. Elektrische Einrichtung zur Einstellung von Weichen von Eisenbahnen oder Straßenbahnen vom Wagen aus, dadurch gekennzeichnet, daß in einem Kasten zwei Spulen und ein von magnetischer Masse umschlossener Kern angeordnet sind, der von einer der beiden Spulen angezogen, beziehungsweise verschoben wird, sobald letztere von dem Strom, den einer der Drähte zuführt, durchflossen werden, wobei die Bewegung des Kernes mittels einer Zahnstange und eines Zahnrades auf die Antriebswelle der Weichenstellvorrichtung übertragen wird.

**Deutschland.** Ausgelegt am 24. Juni 1912, Einspruchsfrist bis 24. August 1912. Nr. 20 i. Ernst Romland Hill, East Orange, N. St. A. — Vorrichtung zum Sichern eines fahrenden Zuges.

Nr. 20 j. Frank Whitt Prentice, Toronto, Kanada. — Elektrische Zugbedenungs- und Signalvorrichtung mittels Gehörlicher Wellen für Eisenbahnbetrieb.

Nr. 20 k. Vergmann, Elektrizitätswerke, Aktiengesellschaft, Berlin. — Querdrahtaufhängung für mehrere nebeneinander ausgespannte Kettenoberleitungen.

Nr. 20 l. Gebrauchsmuster. Firma F. A. Maffei, München-Girchau. — Auf die erste Kuppelachse wirkender Antrieb für 3/8 gekuppelte Papiertlokomotiven mit vordem Drehgestell und hinterer Laufachse.

## Verschiedenes.

**Die Stärke der österreichischen Nationen.** Nunmehr liegen „die summarischen Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910“ vor, die wichtige Aufschlüsse über das Wachstum der österreichischen Nationen im letzten Jahrzehnt geben. Von den 27.963.572 österreichischen Staatsbürgern gehörten 9.950.266 der deutschen, 6.435.983 der tschechischen, 4.967.984 der polnischen, 3.518.554 der russischen, 1.252.940 der serbokroatischen, 783.334 der italienischen, 275.115 der rumänischen und 10.974 der magyarischen Umgangssprache an — demnach diesem Kriterium wurden die Nationen bei der Volkszählung erfasst. In Prozenten ausgedrückt, beträgt die Bevölkerungszunahme der Deutschen 8,5, die der Tschechen 8,07 vom Hundert; die Deutschen schneiden mithin im letzten Jahrzehnt etwas besser ab. Interessant sind die Ergebnisse in Galizien, wo die Bewohner polnischer Zunge um 17,14, die Ruthenen um 4,35 Prozent zugenommen haben. Ob eine Verschiebung der Machtverhältnisse oder bloß eine stärkere russische Auswanderung sich in diesen Zahlen ausdrückt, muß dahingestellt bleiben; bemerkenswert ist, daß in der Bukowina die Polen um 34,83, die Ruthenen um 2,45 Prozent zugenommen haben. Die Slowenen haben nur eine Zunahme von 5,04 Prozent aufzuweisen, die Italiener nur 5,68 Prozent, gegenüber 7,67 Prozent im vorausgegangenen Jahrzehnt. Viel Interesse wird wohl der Tatsache entgegengebracht werden, daß die nationalen Minoritäten im allgemeinen der Zahl nach zurückgegangen sind. So zählte Wien im Jahre 1900 6,69 Prozent Tschechen, im Jahre 1910 nur 5,37 Prozent. Die Tschechen haben überdies Verluste in Oberösterreich, Salzburg und Galizien aufzuweisen, die Deutschen in Galizien und in Kärnten. Die slowenische Sprache hat in Kärnten an Gebiet verloren, in Triest hingegen gewonnen. Die Stadt zählt gegenwärtig 118.353 Italiener, 56.071 Slowenen und 11.436 Deutsche.

**Der luxuriöseste Zug der Welt.** Der Fußzug des Zaren ist, wie eine englische Wochenschrift zu berichten weiß, der luxuriöseste Zug und zugleich schwerste Zug, den es gibt. Bei seiner Erbauung wurde darauf gesehen, daß er gegen Dynamit standhält und dadurch sind die Wagen so gewichtig geworden, daß sie auf manchen Eisenbahnlinien Europas nicht fahren können, weil die Schienen zu leicht sind. Der Zug enthält außer den aufs kostbarste eingerichteten Wohn- und Schlaf-räumen eine prächtige Kapelle mit einem Ikon von besonderer Heiligkeit, eine prächtige Bibliothek, sehr komfortable Waberräume und einen herrlichen Speisesaal.

**Ein Urteil Friedrich des Großen.** Bei seinem letzten Besuch in Breslau 1785 unterhielt sich Friedrich der Große, dessen Reichentverachtung mit den Jahren gewachsen war, mit dem Professor Garve über lebensphilosophische Fragen, wobei er die Menge „Ananias“ nannte. Garve protestierte: „Als Eure Majestät gestern in die Stadt kamen und alles Volk zusammenlief, um seinen großen König zu sehen, das war nicht „Ananias!“ Der König erwiderte gelassen: „Sehe er einen alten Affen auf's Pferd und lasse er ihn durch die Straßen reiten, so wird das Volk ebenso zusammenlaufen.“

## Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: St. Valentin am 4. August, um 3 Uhr nachmittags, in Hubers Gasthaus.

Krems a. D. Donau am 23. Juli, um 8 Uhr abends, in Hubers Gasthaus.

Neudau bei Karlsbad am 4. August, um 3 Uhr nachmittags, Generalversammlung im Vereinslokal.

Parisnitz am 21. Juli, um 2 Uhr nachmittags, in Herrn Hampels Gasthaus in Gabersdorf.

## Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“, Wien.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ find bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 11. bis 20. Juli 1912 eingelaufen: Brauhaus am Inn Nr. 10, Zell am See 10, Mistel 20, Pilsen (Machtraa) 30, Franz Scharfenthaler, Wien, Nr. 20.

## Sprechsaal.

### Wächterkonferenz im Direktionsbezirk Linz.

Am 28. Juli (Sonntag) um 8 Uhr vormittags findet in Wipplingers Gasthaus, Wiener Reichsstraße in Linz, eine Wächterkonferenz statt mit der Tagesordnung:

Die Anträge der Blocksignaldienster, Wächterkontrolloren und Wächter der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Zentral-ausschuß der Perionalkommission und deren Durchführung.

Referent: Genosse Sommerfeld aus Wien.

Die Genossen und Kollegen, welche dienstfrei sind, wollen alle bestimmt erscheinen.

Als Einberufer: Kaj. Weiser.

## Offene Anfragen.

### An das k. k. Eisenbahnministerium.

Die Kanzleibedienten des Bahnbetriebsamtes Linz an der Donau (Frachtenexpedit) haben zu wiederholtenmalen bei der k. k. Staatsbahndirektion in Linz um Verbesserung ihres Dienstes angefragt. Von seiten der k. k. Staatsbahndirektion wurde auch bei jeder Vorsprache Abhilfe zugesagt. Da jedoch bis heute keine Verbesserung weder durchgeführt noch angedeutet wurde und die Dienstverhältnisse sich noch bedeutend verschlechtert haben, so bitten die Kanzleibedienten des Bahnbetriebsamtes Linz das hohe k. k. Eisenbahnministerium um gütige Intervention in dieser Angelegenheit.

### An die Verkehrsdirektion der k. k. priv. Südbahn-gesellschaft in Wien.

Die Stationsarbeiter in Pörtlach am See bitten eine löbliche Verkehrsdirektion um Aufklärung, wieso es kommt, daß die von der Generaldirektion der Südbahn angeordnete Lohnnachzahlung für Stationsarbeiter in der Station Pörtlach am See bis heute noch nicht durchgeführt wird.

### An die k. k. Bahnerhaltungssektion Tarbis.

Die Oberbauarbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion Tarbis ersuchen den Herrn Vorstand, die Bahnmeister zu veranlassen, daß die Erlasse und dienstliche Vorschriften, welche Begünstigungen für die Bediensteten und Arbeiter, wie Lebensmittelfreigabe und dergleichen beinhalten, daß diese in geeigneter Weise den gesamten unterstellten Arbeitern zur Kenntnis gebracht werden. Ebenso notwendig wäre auch eine Belehrung der Bahnmeister über die Erteilung von Urlauben an Oberbauarbeiter.

### An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Oberheizer des Heizhauses Salzburg petitionieren schon seit dem Jahre 1908 um Einführung des 12 1/2 stündigen Dienstes. Sie werden diesbezüglich von einem halben Jahr zum anderen vertrieben und können bei den teuren Zeiten nicht immer ihr Geld auf Rechnen zu Studien und Gesuchstempel ausgeben. Daher müssen sie auf diesem Wege an die löbliche Staatsbahndirektion die Anfrage richten, ob diese geneigt ist, sich von den betriebs der Arbeitszeit der Oberheizer in Salzburg herrschenden Zuständen zu überzeugen, und ob sie gewillt ist, wie in den anderen Heizhäusern auch in Salzburg für die Oberheizer den 12 1/2 stündigen Dienst einzuführen.

### An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Bahnrichter und Signalfloher der Arlbergstrecke erlauben sich die höfliche Anfrage, warum sie vom Bezug der Arlbergzulage ausgeschlossen werden? Nachdem die Bahn- und Signalmmeister und noch andere Kategorien die monatliche Zulage von 8 Kr. erhalten, so bitten die Bahnrichter und Signalfloher der Arlbergstrecke, man möge in Anbetracht ihrer ebenso notwendigen Dienstleistungen die Arlbergzulage gewähren.

### An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Streckenwächter der k. k. Bahnerhaltungssektion Innsbruck bitten, die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck möge anordnen, daß den Streckenwächtern die seit dem Monat März fällige Kohlenbeihilfe endlich durchgeführt wird.

## Briefkasten der Redaktion.

Wächter Nr. 27. Wenn Sie am 1. Juli 1900 nach dem neuen Gehaltsschema angestellt worden wären, hätten Sie die 1000 Kr. am 1. Juli 1902 erreicht. Sie erreichten sie am 1. Juli 1911. Somit haben Sie neun Differenzjahre und demnach Anspruch auf nur eine Kürzung der Vorrückung um ein Jahr. Demnach rücken Sie am 1. Juli 1913 in die 1100 Kr. vor. — **Streckenwächter 11, Rössersdorf.** Wenn Ihre Angaben richtig, haben Sie Anspruch auf noch eine Kürzung und rücken am 1. Juli 1914 in die 1300 Kr. vor. — **Wächter G + A.** Sie haben Anspruch auf eine Kürzung und rücken demnach am 1. Jänner 1914 in die Gehaltsstufe von 1200 Kr. vor. — **J. A. in Saras-dorf.** Parre ist Abgeordneter für den Landgemeindebezirk Brud a. d. L. und gehört der christlichsozialen Partei an. — **J. A. 80.** Sie haben keinen Anspruch auf einen Gartenausgleich und rücken, da Sie zu den Dienern gehören, die vor dem 1. Jänner 1902 angestellt wurden, in die Gehaltsstufe von 1100 Kronen am 1. Jänner 1914 vor. — **Muran.** In dieser Form nicht verwendbar. — **Neumarkt i. St.** Die Korrespondenz aus Teufensbach eignet sich nicht zur Veröffentlichung.

Für den Inhalt der In- serate übernimmt die Redaktion und Admini- stration keine Ver- antwortung.	<b>Inserate</b>	Für den Inhalt der In- serate übernimmt die Redaktion und Admini- stration keine Ver- antwortung.
---	-----------------	---

## Erklärung.

Ich bebaure, den Stand der weiblichen Eisenbahnbedien-  
ten ohne jeden Grund öffentlich beleidigt zu haben und bitte  
deshalb um Entschuldigung. Gustav Reichl m. p.

Vorstehender Erklärung des Herrn Adjunkten Gustav Reichl  
(St.-G.-Direktion) ist noch hinzuzufügen, daß der genannte  
Herr in der Kanzlei des Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Viktor  
Hofensfeld in Wien auch die Erklärung zu Protokoll gab, die bis-  
herigen Kosten zu zahlen und daß er der Ortsgruppe der weib-  
lichen Angestellten des Zentralvereines österreichischer Eisenbahn-  
bedienten den Dank dafür ausspricht, daß sie auf die gerichtliche  
Austrauma der Sache weiter nicht besteht.



**Ihre Gesundheit,** erhalten Sie, Ihre Schwäche und Schmerzen verschwinden, Ihre Augen, Nerven, Muskeln, Sehnen werden kräftig. Ihr Schlaf gesund. Ihr allgemeines Wohlbefinden stellt sich wieder ein, wenn Sie den echten Feller's Fluid m. d. M. „Eisfluid“ benützen. Probeduend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker E. V. Feller in Stubica, Elaplatz Nr. 191 (Kroatien).

**Im Dienste**

geht nichts über eine wärmende und anregende Rindsuppe. Eine solche ergibt — nur durch Übergießen mit  $\frac{1}{4}$  Liter kochendem Wasser —

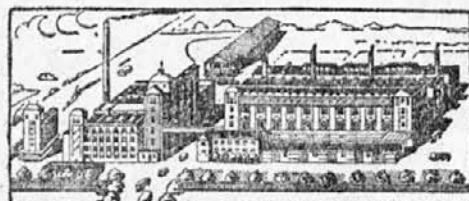
**MAGGI's Würfel**

(fertige Rindsuppe)

**à 5 h.**

Allein echt mit dem Namen MAGGI und der Schutzmarke  Kreuzstern.

**Hammerbrotwerke und Dampfmühle**



**Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher**

**Parteigenossen!**

Bestellen Sie auch jeder für seine Familie ein Paket feinerer Roste, enthaltend: Prima Kanewas für Bettüberzüge, starken Gembenord, Best für Gemben und Kleider, Blaudruck, Blusen- und Kleiderstoffe, Seinnwand zc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Roste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verbleist.

Mit Parteigruß

**Leopold Witzel, Handweber**

in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Orts- und Sachorganisations.

Erlaube mir hiermit, den P. T. Eisenbahnbediensteten bekanntzugeben, daß ich ab 1. Juli die

**Bahnhofrestauration in Ologgnik**

übernommen habe.

Gestützt auf meine langjährige Geschäftspraxis und Tätigkeit in meinem Fach, werde ich stets bestrebt sein, nur das geschätzte Wohlwollen der P. T. Eisenbahner zu sichern, indem ich jederzeit für gute Speisen und Getränke sowie für exakte Bedienung sorgen werde.

Um zahlreichen Besuch bittet

Achtungsvoll

**Karl Bria, Bahnhofrestauration.**

**Nebenerwerb oder Existenz**

sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltsgebrauchsartikel. Riesenverdienst zugesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 8. 25

**DRUCK- u. VERLAGS-ANSTALT**

**VORWÄRTS**

Wien V, Rechte Wienzeile 97

liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulantem Bedingungen

Telephon 2364

## Heuriger Sommer im Zeichen des Bata-Schuh



Überall zu haben.

**Schutzmittel „OLLA“**

Beste existierende Marke für Herren und Damen. Per Dutz. K 4.—, 6.—, 8.— und 10.—. Von mehr als 2000 Aerzten begutachtet und empfohlen. Frauenschutz, ein Ideal für jede Frau, jahrelang brauchbar, per Stück K 3.—, 5.— und 10.—. Neuheit für Herren, dauernd verwendbar, per Stück K 2.—. — Versand diskret. — Preisliste mit vielen Neuheiten gratis. (Verschlossen nur gegen Heller-Marko.)

J. Gruner, hygien. Fabrikslager, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E

Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolumbus Amerika entdeckt zu haben. (Adresse beachten.)

**Um meine Waschmaschinen zu 24 Kronen**

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselbe zu obigem billigen Engros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeits-erleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Zahlbar innerhalb 3 Monaten. Schreiben Sie sofort an

**Paul Alfred Goebel, Wien VIII/2, Albertgasse 3.**

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

**Patentkappen aus Strohgeflecht**

40 Prozent leichter als die bis jetzt existierenden!

Alleinige Fabrikanten:

**Press & Laufer, Russig a. d. E.**

**KROPP**

dicken Hals, Drüsen beseitigt man rasch und gründlich durch

**Hollerdauer-Kropfbalsam**

Flasche 4 Kronen. 153

Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Elbe 152 (Bayern).

**Ohrensausen**

Ohrenschmerz, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit beseitigt in kurzer Zeit

**St. Bonifazius-Gehöröl**

Preis 4 Kronen. Versand:

Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Elbe 154 (Bayern).

**1000fachen Dant**

für Ihre vorzügliche Pohl-Seife (Stück 1 Kr. 1.20), durch welche ich nach kurzem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich beinahe 24 Jahre an Gicht und Rheumatismus litt. Ich spreche Ihnen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus. Leopold B. in Wien, Fleischhauer, Wien III, Kleingasse 12.

**Pohl-Seife**

die sich auch bei Reigen, Stechen, Jucken, Rheuma und Gichtauschlägen vorzüglich bewährt, ist zu haben in Kartons à 4 Kr. direkt beim Fabrikanten A. G. Pohl, Braunau am Inn, Nr. 6. Depos in Wien: Apotheken: 1. Pfaffengasse 6, 2. Graben 7, 3. Fleischmarkt 1, 4. Dohrer Markt 8, 5. Weidlingergasse 45.

**Beste böhmische Bezugsquelle!**

**Billige Bettfedern!**

1 kg graue, gute, geschliffene 2 K., bessere 2 K. 30; prima halbweiße 2 K. 80; weiße 4 K.; weiße, flaumige 5 K. 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschliffene 6 K. 40, 8 K.; 1 kg Daunennest (flaum), graue 6 K. 7 K.; weiße, feine 10 K.; allerfeinster Daunenflaum 12 K.

Bei Abnahme von 5 kg franko.

**Fertig gefüllte Betten**

ausschlagig roten, blauen, weißen oder gelben Raufing, 1 Fuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauenhaften, flaumigen Bettfedern 16 K.; Daubdaunen 20 K.; Daunennest 24 K.; einzelne Fuchente 10 K., 12 K., 14 K., 16 K.; Kissen 3 K., 4 K., 5 K., 6 K.; Fuchenten, 200 cm lang, 140 cm breit, 18 K., 14 K. 70, 17 K. 80, 21 K.; Kissen, 200 cm lang, 70 cm breit, 4 K. 50, 5 K. 20, 5 K. 70; Unterdecken aus Karlen, gestreuten Grabl, 180 cm lang, 110 cm breit, 12 K. 80, 14 K. 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K. an franko. Umtausch gestattet, für Rückpassendes Geld retour.

**S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.**

Reichillustrierte Preisliste gratis und franko.

**Achtung, Eisenbahner!!** Viel Geld ersparen Sie beim Einkauf!

Von Verfahrern eleganteste Herrenanzüge von K 14.—, Hüter von K 10.—, Robenröcke, Wettermägen von K 8.50, Robenhosen von K 4.— aufwärts.

**Großes Lager** von feiner Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Bettwäsche, weiß oder färbig, nur K 5.—, Leintücher K 1.50, schwere Bettzeuge, Damastgrübel, Bettuch, Leinen, Gifflone, Angine, per Stück nur K 8.50, Handtücher, Lichttücher, Vorhänge K 3.—. **Garantiert** nur gediegene Ware, alles erstaunlich billig. Einzige in Wien nur bei

**Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.**

Auch Kleiderleihen, der Knaus K 3.—. Strohüberland reell der Nachnahme.

**MöBEL** Ausnahmeverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

**Fünfhauser Möbelniederlage**

**M. Eisenhammer 142**

Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie Schawerda).

Polsterte Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufwärts, Küchen-einrichtungen von 35 Kr. aufwärts, komplette Schlafs- und Speisezimmer, altpolstert und modern, Sezession von 280 Kr. aufwärts. Moderne Küchen, weiß, grün, von 70 Kr. aufwärts. Alle Gattungen Möbel, Matratzen und Bettelinge billigst. Kleiner Preisverkauft für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

**Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlichem Besuch.**

Befürge zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

**Warnung!** Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Verführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konfurrenz meine Kundennummer als Preis mißbraucht, um meine P. T. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.

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

Ihrer Wohlgehorhen!

Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind wie sehr zufrieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und vollste Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen.

Geschäftsvoll

**Willaß, Johann Gaisch, Kondukteur.**

**Wilhelm Beck & Söhne**

k. u. k. Hoflieferanten

**Wien VI, Hirschengasse 25**

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten

Preisuranie gratis und franko

**Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)**

**Warum kaufen Sie ohne Anzahlung**

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

**Weil** keine Fracht, Post, Packung wie bei ausländischen im Preise mitgezählt, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube vaterländisches Fabrikat ist, den Händlernutzen spart.

**Weil** zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Plattenlaborat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst getrennt gegründet wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.

**Weil** ich an solvente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liefert und 20 Monate Kredit gewähre.

Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik.

Katalog gratis. Kein Cassenladen.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs

**Leop. G. Kimpf, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.**

**Begünstigung.**

Achtung! Allen Kollegen und deren Angehörigen empfehlen wir auf ihrer Reise nach

**Triest das „Hotel Balkan“**

in nächster Nähe der Südbahn auf das wärmste. Bei Vorweisung der Legitimation von den Zimmerpreisen ein 20prozentiger Nachlaß. Vorzügliche Wiener-Küche, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telephon 1253.