



Telephon Nr. 2325.

Ediconto 38.415.

Der

Eisenbahner

Zentralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Am jeden Tag mit Ausnahme der Sonntags und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die einspolige Millimeterseite oder deren Raum 14 Heller. Der Jahresaustrag Rabatt.

Abonnement-Bedingungen:

Halbjährlich	Kr. 288
Ganzjährlich	578
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.		

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

Mr. 18

Wien, den 20. Juni 1912.

20. Jahrg.

Der neueste Verrat an den Eisenbahnern.

Der 17 Millionen-Antrag Tomischik im Budgetausschuss abgelehnt.

Nun ist die schamlose Affenkomödie ausgespielt und der Schleier zerrissen, mit dem die bürgerlichen Parlamentsparteien das frivole Spiel verhüllten, das sie seit ein paar Monaten mit den dringlichen Forderungen der Eisenbahner in echt demagogischer Art getrieben haben. Am Montag den 17. d. M. ist im Budgetausschuss über den von uns bereits mitgeteilten und ausführlich besprochenen Antrag Tomischik auf Einstellung der fehlenden 17 Millionen Kronen für die Eisenbahner abgestimmt worden, wobei sich die Ablehnung des Antrages ergab. Bei der Abstimmung über den Antrag, der in Konsequenz des am 20. Dezember v. J. vom Hause einstimmig beschlossenen Resolutionsantrages, wonach die Regierung aufgefordert wurde, 38 Millionen Kronen für die Forderungen der Eisenbahner zu verwenden, die Einstellung der 17 Millionen Kronen, mit denen bekanntlich die Regierung im Rückstand blieb, verlangte, ergab sich zunächst Stimmengleichheit, 17 Stimmen für und 17 Stimmen dagegen, so daß der Obmann des Budgetausschusses, Ritter v. Soritowsky, zu entscheiden hatte. Er dirimierte für die Ablehnung des Antrages, so daß damit der Antrag Tomischik im Ausschuss erledigt ist. Im Plenum des Hauses selbst freilich wird sich noch ausreichend Gelegenheit geben, die bürgerlichen Volksvertreter in ihrer Gesamtheit zu einem offenen Bekenntnis zu zwingen, da Abgeordneter Genosse Tomischik den Antrag sofort als Minoritätsvotum anmeldete, so daß derselbe geschäftsordnungsmäßig in der Volksversammlung des Hauses verhandelt werden muß.

Die Abstimmung selbst erfolgte namentlich, und man hat daher Gelegenheit, die Feinde der Eisenbahner wieder einmal an dem Schandpfahl der öffentlichen Verachtung zu sehen. Neben dem alten Erzhauser der Eisenbahnerbediensteten, dem Nationalverbändler Dr. Steinwendter, stimmten die Deutschnationalen Herzmanns, Markh, Stözl und Waldner, und natürlich auch die Christlichsozialen Fuchs, Ruhn, Schrassl und Lang, gegen den Antrag und dokumentierten damit vor aller Welt, daß sie viele Wochen hindurch eine elende, erbärmliche Komödie aufgeführt hatten. Offenkundiger und klarer ist wohl auch nie die innere Verlogenheit jener Leute aufgezeigt worden, die zuerst alle für eine Aufforderung an die Regierung stimmten, sie möge für die Eisenbahner 38 Millionen Kronen verwenden, und die dann, wo es sich darum handelt, jene 17 Millionen Kronen, mit denen die Regierung bei ihren Maßnahmen im Rückstand bleibt, im Wege der Budgetierung sicherzustellen, sofort ihr Votum ändern und die finanziellen Mittel für die Eisenbahner verweigern. Natürlich trat bei den wackeren Nationalverbändlern auch diesmal die alte Komödie wieder zutage, daß einige von ihnen, wie die Herren Pacher und Teufel, für den Antrag votierten, womit offenbar eine Deckung für den Nationalverband als Gesamtheit geschaffen werden sollte. Aber es ist klar, daß es sich um ein offenbar abgekartetes Spiel gehandelt hat, bei dem man rechnerisch genau im Voraus wußte, daß die Ablehnung des Antrages sicher sei, denn bei einem ehrlichen Vorschlag, den Antrag zu unterstützen, hätte klarerweise die Einheit im Nationalverband vorher erzielt werden müssen. Charakteristisch aber ist es vor allem, daß sich unter den Gegnern des Antrages Herr Dr. Stözl, der Abgeordnete von Salzburg, befindet, der im September des Vor-

jahres, als das nationalverbändlerische Schwindelmanöver um die Eisenbahner anhob, sich als permanenter Türschnallenpoker bei allen Ministerzimmern herumdrückte, um nach außen den Eisenbahner zu zeigen, wie gnädig er und seine Freunde um deren Wohl besorgt seien.

Wie niederträchtig an den Interessen der Eisenbahner wieder einmal gehandelt wurde, das beweist eine Erklärung, die der Nationalverband gleich nach dieser Abstimmung in der Mittwochsausgabe der "Österreichischen Volkszeitung" veröffentlichte, und in der mit heuchlerischem Augenaufschlag gesagt wird:

"Dieser Antrag, für dessen Meritum ja ohneweiters der Nationalverband stets gewiß eingetreten ist und eintritt, war beim Budgetprovisorium nicht am Platze, weil für diese Beiträge eine Bedeutung gegenwärtig nicht vorhanden ist und ohne weitere Erhöhung der Eisenbahnarife oder Fahrpreise oder gar eine Restringierung der Staatsbahnauslagen zu ungünstigen der Bediensteten in diesem Jahre nicht erreicht werden kann, die Annahme des Antrages daher nur eine Belastung des Budgets darstellen würde, welche die parlamentarische Erledigung derselben in Frage stellen würde, weil darauf die Regierung absolut nicht eingehen kann. Mit Rücksicht auf diese Umstände stimmte der Großteil der Mitglieder des deutschen Nationalverbandes gegen diesen Antrag, ebenso die Christlichsozialen und Polen, während der Resolutionsantrag Neimark, welcher dieselbe Tendenz verfolgt, jedoch das Budget nicht direkt belastet, sondern die Regierung auffordert, den Weg zu betreten, auf welchem die Erhöhung der Bezüge der vorermühten Bedienstetenkategorien erfolgen kann, von sämtlichen Mitgliedern des Nationalverbandes und den übrigen bürgerlichen Parteien im Budgetausschusse angenommen wurde. Wären die Anträge der Sozialdemokraten angenommen worden, so wäre damit im selben Maße wie beim Antrage wegen der Gehalts erhöhung die parlamentarische Erledigung des Budgets unmöglich geworden, und bei Annahme desselben im Hause müßte die Erledigung des Budgetprovisoriums im Wege des § 14 erfolgen."

Dümmer hat man wahrlich einen Verrat nie zu hemdeln versucht, als wie es in dieser gestammelten Entschuldigung geschieht. Es heißt, sich selbst ein jammervolles Armutzeugnis ausstellen, wenn man behauptete, der Antrag gehörte nicht in den Budgetausschuss, der doch dazu da ist, über die Anforderungen der finanziellen Mittel in den einzelnen Ressorts der Staatsverwaltung zu verhandeln und zu beschließen. Die Bedeutungsfrage hat im Budgetausschuss nichts zu tun, da sie vielmehr Sache des Finanzausschusses ist, in welchem, wie wir an anderer Stelle mitteilen, der Abgeordnete Dr. Renner überdies einen Antrag eingebracht hat, der den klaren Weg vorgezeichnet, auf dem die Kosten für die Forderungen der Eisenbahner aufzubringen seien. Der Weg besteht in einer Reform der direkten Steuern, zu deren Begründung Genosse Dr. Renner erklärte: "Wir fordern zunächst die Erhöhung des steuerfreien Existenzminimums von 1200 auf 1600 Kr. Wir fordern zweitens, daß von Lohn- und Dienstbezügen ein bestimmter Betrag bei der Bemessung der Steuer in Abzug gebracht werde; denn es ist unbillig, daß Arbeitseinkommen ebenso hoch zu besteuern wie arbeitsloses Einkommen aus Kapital- oder Grundbesitz. Den Ausfall, den der Staat durch diese beiden Reformen erleidet, wollen wir in folgender Weise deden: Zunächst soll die Steuerfreiheit des Kaisers, der Erzherzöge und der Offiziere aufgehoben werden. Dann soll die Begünstigung der Kongrua beseitigt werden. Weiter sollen die größten Einkommen höher besteuert werden, und zwar in der Weise, daß der Steuersatz bis auf 7½ Prozent des Einkommens steigt. Es soll die Bucheinsicht, und zwar nicht nur für die Kapitalisten, sondern auch für die Landwirte, eingeführt werden, um die

Hinterziehung der Steuern zu erschweren. Endlich soll dafür Sorge getragen werden, daß auch das Einkommen der Großgrundbesitzer und der Großbauern seiner Höhe entsprechend besteuert werde; dazu ist die Aufhebung der Bollzugsvorschrift notwendig, durch die die Steuerbehörden angewiesen wurden, bei der Schätzung des landwirtschaftlichen Einkommens den Katastralreinertrag als Grundlage zu wählen."

Dass die Ablehnung des Antrages natürlich auch den Beifall der christlichsozialen "Reichspost" findet, versteht sich von selbst. Eine "frivole Augenaußischerei" nennt das fromme Leichenhänderblatt den Antrag Tomischik, weil „da die sozialdemokratischen Steuererwerber einer hierfür keine Bedeutung vorsahen, die Regierung dann, wenn der Antrag angenommen worden wäre, genötigt gewesen wäre, daß Budgetprovisorium mit dem § 14 zu machen“. Dass das eine der schamlosen Lügen ist, die je von dem christlichsozialen und nationalverbändlerischen Geschmeiß vorgebracht wurde, ist an dem Antrag Renner zu ermessen, bei welchem es die bürgerlichen Parteien in der Hand haben, die Mittel herbeizuführen, die zur Bedeutung der Kosten der Eisenbahnerforderungen nötig sind. Aber freilich sozialdemokratische Steuerpolitik, die das Geld dort nehmen will, wo es zu haben ist, kann man von den Knechten des christlichen und jüdischen Geldsackes nicht verlangen.

Für diese Lumperei gibt es also keine Entschuldigung. Die Eisenbahner Österreichs wird man darüber nicht täuschen können, in welchem Lager ihre geschworenen Feinde zu suchen sind. Und dieser neueste Verrat, unter dem die nationale und christlichsoziale Demagogie wieder einmal schamhaft zusammenbrochen ist, wird den Eisenbahner aufs neue beweisen, daß sie mit allen Sonderbündeleien aufzutreten müssen, um in mächtoller Geschlossenheit sich selbst die Kraft zu sichern, um das Heer ihrer Feinde zu überwinden!

Die Verhandlungen im Budgetausschuss.

Der Budgetausschuss hat in der Sitzung vom Montag den 17. d. M. das Budgetprovisorium erledigt. Die Abstimmung war stellenweise sehr bewegt. Bemerkenswert ist vor allem, daß sich für den Antrag Tomischik, der die Sicherung der Eisenbahner und der Böhne der staatlichen Arbeiter im Gesetze bewirkt, Stimmengleichheit ergab (17 Stimmen für und ebensoviel gegen den Antrag) und der nur durch die Stimme des Obmannes zur Ablehnung gelangte. Die Debatte und Abstimmung nahmen folgenden Gang:

Glöckel

besprach die Forderungen der Staatsdiener. Wenn die Sozialdemokraten für 66.000 staatliche Arbeiter, die eine Jahreslohnsumme von 52 Millionen Kronen erzielen, einen Betrag von fünf Millionen Kronen zur Verbesserung der tristen Lage dieser Arbeiterkategorien verlangen, war dies sicherlich eine beiderseitige Forderung. Die Gegenüberstellung der Dezemberbeschlüsse des Abgeordnetenhauses mit den von der Regierung durchgeführten Maßnahmen ergibt ein für die Regierung beschämendes Resultat. Bis heute war es trotz eines Beschlusses des Subcomites überhaupt nicht möglich, eine lückenlose Darstellung über die teilweise Durchführung der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom Ministerium zu erlangen. Bei den Salinenarbeitern sind die vom Finanzministerium erlassenen Anordnungen noch gar nicht durchgeführt. Allgemein waren die Klagen über die schleppende, fehlende Art der Ausführung selbst der ohnedies beschiedenen Anträge der Regierung. Es ist unbedingt notwendig, die Einreichung der Tabakfabriken in die verschiedenen Ortsklassen nach den Beschlüssen des Hauses durchzuführen. In dem Umstand allein, daß es dreizehn Ortsklassen gibt, zeigt sich das große Unrecht. Die Errichtung von Arbeiterwohnhäusern muß endlich ernstlich in Angriff genommen werden; vor lauter Studieren verzicht man auf die Ausführung. Folgende Resolution soll die Regierung an ihre Pflicht mahnen:

"Die Regierung wird aufgefordert, halbjährlich je 500.000 Kronen durch fünf Jahre zum Zwecke der Errichtung von Wohnhäusern für die Tabakarbeiter zu verwenden."

Dr. Diamand

stellt und begründet folgende Anträge:

1. In Jahren notorischer Miserie von Kartoffeln und Mais ist die Regierung berechtigt, die Beteilung der Brennereien mit Kontingent und landwirtschaftlichen Bonifikationen einzustellen, oder, wenn es die Ernährungsmöglichkeit der Bevölkerung erfordert sollte, die Spirituosenabfertigung aus Nahrungsmitteln gänzlich zu unterlassen.

2. Diejenigen, die Eigentümer von Branntweinbrennereien sind, die nach § 3 des Gesetzes vom 20. Juni 1888 mit einem Alkoholkontingent bedacht sind, wie auch diejenigen, die nach § 7 desselben Gesetzes landwirtschaftliche Bonifikationen aus der Staatskasse erhalten oder in dem der Wahl unmittelbar vorangegangenen Jahre genossen haben, sind von dem Wahlrecht und der Wahlbarkeit in das Abgeordnetenhaus ausgeschlossen.

Die Abstimmung.

Der § 1 der Vorlage wird nach der Regierungsvorlage angenommen.

Der § 2 wird in folgender Form vorgelegten Fassung zum Beschluss erhoben:

Die in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1912 sich ergebenden Auslagen sind nach Erfordernis auf Grund der von der Regierung für das Jahr 1912 angesprochenen Kreide zu bestreiten.

Dazu wird folgender Zusatzantrag des Abgeordneten Schraffl angenommen:

Die Regierung wird ermächtigt, für dringende, unaufliebare Erfordernisse auch dann die bisher üblichen staatlichen Leistungen zu bewilligen, wenn für dieselben im Staatsvoranschlag nicht vorgesehen ist.

Nun wird über den Zusatzantrag Tomischik auf Einstellung eines Betrages von 17 Millionen Kronen zur Erhöhung der Bezüge der Staatsbahnbediensteten und der staatlichen Arbeiter gemäß den Beschlüssen des Abgeordnetenhaus vom 20. Dezember 1911 abgestimmt.

Die Abstimmung erfolgt namentlich. Für den Antrag stimmen Thoe, Tinguja, Diamand, Dulibek, Ellenbogen, Glödel, Horoschek, Matz, Masaryk, Anton Nemec, Pacher, Schreiner, Seitz, Stanek, Tiefel, Tomischik und Tufar. Gegen den Antrag stimmen: d'Elvert, Fink, Friedmann, Viktor Fuchs, Gruber, Herzmanns, Koller, Kuhn, Lang, Marchl, Neicul, Rosner, Schraffl, Steinwender, Stötzl und Waldner.

Es ist also Stimmengleichheit; für und gegen den Antrag siebzehn Abgeordnete. Der Obmann stimmt im Sinne der Abstimmung des Antrages. Tomischik meldet den Antrag als Minoritätsvotum an.

Christentum, Nationalismus und Gewerkschaft.

Der Papst hat den katholischen Arbeitervereinen, die prinzipiell auf jeden Kampf gegen Ausbeutung und Unterdrückung verzichten, seine Anerkennung ausgesprochen und zugleich erklärt, daß er „die anderen“, die christlichen Gewerkschaften, nicht billigt. Das hat die klerikale Demagogie, die die christlichen Gewerkschaften braucht, wie ein Verhungernder einen Bissen Brod, in eine arge Verlegenheit gebracht. Sie kann dem Heiligen Vater nicht antworten. Nicht nur, weil das gegen den Respekt wäre, sondern auch, weil es ihr sehr schwer fallen würde, die christliche Gewerkschaftsbewegung mit christlichen Argumenten zu verteidigen. Denn als Katholik, als Christ, hat der

Feuilleton.

Jean Jacques Rousseau.

„Monument von unserer Zeiten Schande.“

Schiller.

Am 28. Juni sind es 200 Jahre, daß einer der größten Geisteshelden der Menschheit das Licht der Welt erlebte: Jean Jacques Rousseau. So wird ihn die Welt auch feiern; denn unvergänglich sind die Werke, die er als Dichter, Weltgestaltend aber waren jene, die er als Philosoph hinterlassen hat. Ob ihm jedoch bei der Feier seines zweihundertjährigen Geburtstages endlich jene Gerechtigkeit zuteil werden wird, die ihm als Mensch zeit seines Lebens versagt war, das zu ermessen wird man erst in der Lage sein, wenn man die Neuericht über das zu dieser Feier vorgelegte Material gewonnen haben wird.

Es ist in der Tat sehr zu beklagen, daß die Geschichte in unbegreiflicher Weise gezeigt hat, die dunklen, sozusagen mysteriösen Punkte aufzuhellen, die Rousseau mit begründeter Absicht in seinen „Velenntissen“ angemerkt hat. Wir erachten, daß es nicht genug ist, seine Werke kritisch zu untersuchen, ihnen Anerkennung zu verschaffen und ihren Durchbruch zu konstatieren, damit aufzeigend, daß die Richtlinien ihrer wissenschaftlichen Ergebnisse sich zur festgestigten Grundlage der modernen Probleme der Sozialpolitik, sowie auch jener einer Gesellschaftswissenschaft überhaupt unerschütterlich zusammenfügten. Es wird festgestellt, daß Rousseau der erste war, der in aufsehenerregender, jeden Zweifel vorwegnehmender, in künstlerisch-vollständiger und in wissenschaftlich-straffer Form die Gesellschaft als jenen Faktor aufstellt, der eigentlich ausschließlich als solcher mittels Vertrages die Grundlage des Staates abzugeben berufen ist, eines Staates, in welchem das Ziel der Politik und der Volkswirtschaft das Gemeinwohl sein müsse. Er hat somit die Gesellschaft, die Summe aller Individuen, schon als Masse nach unseren Begriffen aufgefaßt, einer Masse, der nur noch die Belebung einer Weltanschauung fehlte, die ihr ja später der Sozialismus gebracht hat.

Man mag sich hierbei der Utopisten erinnern, von deren Schriften Rousseau möglicherweise Kenntnis gehabt haben könnte; naheliegend ist, daß Rousseau die Schriften Genelons, Ramsays, Pechmajas und andere gelesen haben wird, allein seine auf wissenschaftlichen Grundlagen aufgebauten Abhandlungen: „Hat die Wiederherstellung der Wissenschaften und Künste zur Läuterung der Sitten beigetragen?“, „Über die Ungleichheit unter den Menschen“, und endlich das grobgelegte Werk: „Der Gesellschaftsvertrag“ legten doch erst den

Papst vollkommen recht. Christentum und Gewerkschaft sind unvereinbar. Natürlich können sich Leute, die nicht logisch denken, einbilden, sie seien sowohl gute Christen als auch gute Gewerkschafter, und die klerikalen Demagogen verdanken ja ihre Erfolge nur dem Umstand, daß es Arbeiter gibt, die an dieser Wahnbewertung leiden. Aber sobald die christliche Gewerkschaft aus einem Hirngespinst eine Tatsache wird, ist sie auch schon unmöglich. Wenn sie christlich ist, kann sie nur dem Namen nach, nur scheinbar eine Gewerkschaft sein, und wenn sie eine wirkliche Gewerkschaft werden will, so werden sie die guten Christen in Acht und Wann tun. Das Christentum verlangt vom Arbeiter Anspruchlosigkeit, Enthaltsamkeit, Entzagung, Unterwürfigkeit, Demut, die Gewerkschaft aber ist ein Organ der proletarischen Begehrlichkeit, des proletarischen Strebens nach Selbständigkeit. Das Christentum sanktioniert die Grundlagen der heutigen Gesellschaftsordnung, die Gewerkschaft kämpft gegen Ausbeutung und Unterdrückung. Wie ist also eine christliche Gewerkschaft oder gar ein christlicher Sozialismus möglich? Wie gesagt: nur dem Scheine nach. Der gläubige Arbeiter hat, obwohl er noch nicht zum Klassenbewußtsein erwacht ist, doch schon proletarische Stimmungen. In den Evangelien, überhaupt in der Bibel, stehen nun viele Sätze, in denen er dieselben oder doch ähnliche Stimmungen ausgedrückt zu finden glaubt. Das macht sich die klerikale Demagogie zu Nutze. Um zu verhindern, daß der Arbeiter ein Sozialist wird, läßt sie ihn bei seiner Auffassung der heiligen Schrift, ja sie bestärkt ihn sogar in seiner Missdeutung des Christentums und schließlich gründet sie die christlichen Gewerkschaften, in denen sich die Arbeiter, die noch keine Sozialisten, aber auch keine echten Christen mehr sind, auf eine für die bürgerliche Gesellschaft gänzlich unschädliche Weise aussöhnen können. In diesen Gewerkschaften wird Gewerkschaft gespielt. Sie beteiligen sich an Lohnbewegungen, an Streiks; es geht bei ihnen ganz so zu, wie in einer wirklichen Gewerkschaft — wie es ja auch im Theater ganz so zugeht, wie im wirklichen Leben. Dass in einer echten Gewerkschaft alles blutiger Ernst, in einer christlichen alles nur Schein und Spiel ist, dieser Unterschied hat nichts zu bedeuten, solange die christlichen Arbeiter nicht merken, wie sie gefoppt werden. Aber schließlich und endlich merken sie's. Sie müssen es merken. Die wirtschaftliche Entwicklung verschärft die Klassengegensätze immer mehr und das zwingt die Leiter der christlichen Gewerkschaften zu immer größeren Schwindelerien. So muß zuletzt auch der naivste Arbeiter dahinter kommen, daß Christentum und Gewerkschaft zusammenpassen, wie Feuer und Wasser.

Was von den christlichen Gewerkschaften gilt, das muß auch von den nationalen Gewerkschaften behauptet werden. Nationalismus und Gewerkschaft stehen im schroffen Gegensatz zueinander. Der Nationalismus ist ebenso wie das Christentum eine durchaus unproletarische Ideologie, die Gewerkschaft aber ist ein vom Proletariat geschaffenes Mittel zur Durch-

setzung proletarischer Forderungen. Der Nationalismus verlangt die Erhaltung der nationalen Eigenart. Was bedeutet aber diese Forderung? Dass sich die Arbeiter in alle Ewigkeit jene „Eigenart“ bewahren sollen, die sie in der guten alten Zeit hatten, das heißt, daß sie mit ihrem Los, wie immer es sei, zufrieden, daß sie genügsam, bescheiden, gefügig sein sollen. Die guten Deutschen wünschen dem Arbeiter dieselben Eigenarten, wie die guten Christen. Was diese christliche Tugend, das nennen jene deutsche Edelart. Und in einer Gewerkschaft, in einer wirklichen Gewerkschaft, ist darum für die Pflege deutscher Edelart ebensoviel Raum, wie für die Betätigung christlicher Tugenden.

Ein christlicher (oder nationaler) Gewerkschafter (oder Sozialist) ist ein ebensolches Wunder, wie ein hölzernes Eisen.

Die Eisenbahn als Politikum.

Es ist gewiß unnötig, ein Wort über die Bedeutung des Eisenbahnbetriebes für die Volkswirtschaft zu verlieren. Der Einfluß desselben auf die Güterproduktion und den Gütertausch ist bekannt und es wird auch dessen Verdienst an dem kulturellen Fortschritt entsprechend gewürdigt, der sich mit der Verbesserung der Kommunikationsverhältnisse vollzogen hat. Es ist natürlich, wenn sich eine derartige, der Volkswirtschaft unentbehrlich gewordene Einrichtung, als es der Eisenbahnbetrieb zweifellos ist, selbst die Wege für ihre Entwicklung ebnet, wenn die volkswirtschaftliche und kulturelle Notwendigkeit des Eisenbahnbetriebes aus ihrer Lebenskraft heraus alle Bedingungen durchsetzt, die zur Prosperität der Eisenbahnen notwendig sind. Es zeigen auch tatsächlich die Eisenbahnen außerhalb Österreichs zumeist das Bild des Gediehens. Wenn sie nicht lediglich Zwecken der Profitmacherei dienen, wenn sich, wie im Deutschen Reich, das Prinzip des staatlichen Eisenbahnbetriebes durchgesetzt hat, stellen sie schon äußerlich im Zustand ihrer Fahrzeuge und in dem ihrer Anlagen, gestunde Großbetriebe dar, für die nur das Beste des technischen Fortschrittes gut genug ist und deren zielbewußte Führung der Größe des Betriebes gewachsen ist, so daß sie befähigt ist, alle die vielen notwendigen Kräfte zum harmonischen Zusammenarbeiten am großen Ganzen zu vereinigen. Anders steht es um die österreichischen Eisenbahnen.

Als wenn auf dem Gebiet der österreichischen Staatsbahnenverwaltung kein grünes Gras wachsen sollte und als wenn dieses überall dort verdorren müßte, wo die Staatsbahnenverwaltung den Fuß hinsetzt, zeigt sie äußerlich an ihren verwahrlosten Anlagen und innerlich in der Systemlosigkeit ihrer Führung, die sich nur von Tag zu Tag ohne Rücksicht auf die Zukunft fortbewältigt und die sich frender, schädlicher Einflüsse nicht verwehren kann, ein Bild des Niederganges. Die Wirtschaft der österreichischen Staatsbahnen, deren Netz das ganze Reich umspannt, ist derart verrottet, daß man sich schon an den möglichen Stellen mit dem Gedanken einer Veräußerung der Staatsbahnenlinien vertraut macht und daß man die notwendigen Investitionen mit Rücksicht auf deren befürchtete Unrentabilität unterläßt. Dies ist bedauerlich vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkt, ist doch bei der geographischen Gliederung Österreichs

Grundstein zum Aufbau einer wahrhaft modernen Staatslehre, deren Ernst dadurch gewürdigt wurde, indem sie Männer, wie Kant und Humboldt vertieften. Aber lange noch vorher als Treifische die Definition schöpft: „daß der Staat die einheitlich organisierte Gesellschaft sei“, war diese schon vom Sozialismus zum Prinzip erhoben worden *)!

Dieses alles ist festgelegt und Rousseau erhebt sich auch zur vollen Größe vor unserem geistigen Auge. Das Feindeschilderung dieser so jäh emporgeschossenen Ideen lässt es uns auch begreiflich erscheinen, wie die Gärung sich zu einer immer mächtiger werdenden Bewegung verdichtet und unaufhaltsam hindringt zur großen französischen Revolution. Und dennoch hat man Rousseaus Verdienste stets zu verschleiern getrachtet. Man spottete über die die Deduktion, daß die Rückkehr des Menschen zum Naturzustand, die Glückseligkeit wieder herstelle, die „verloren“ gegangenen, geheiligten Naturrechte wieder zurückzuverlangen, und überzeugt, daß gerade diese Kleidung so vertieft werden mußte, um den führen Schlussfolgerungen eine unauffällige Rastage zu verleihen, weil es sich sonst nicht vermieden ließ, die Autorität des Staatsgewalt gegen sich in eine feindselige Beziehung zu bringen **). Diese einzigartige Kunst hat man bei Rousseau vollständig übersehen, denn man hat noch nicht untersucht, ob es möglich gewesen wäre, etwa den „Gesellschaftsvertrag“ oder gar den „Emil“ unerhörlich in das Publikum zu werfen, ohne vorher den Boden durch die Presse vorbereitet zu haben. Aber man schmäht „in dem einsamen Schweißen des selbstherrlichen Individuums im Urwald“ Rousseau selbst, der die Einsamkeit und Schönheit der Natur liebte; man schmäht ihn, wenn man ihn „auf allen Bieren triechen“ darstellt, gerade so, wie man etwa Schiller einen Klerikalen schimpft, weil dieser den „Gang nach dem Eisenhammer“ und den „Graf von Habsburg“ gedichtet hat. Leichtfertig und ammaßend ist das Treiben solcher sich aufrärrgenden und geltendmachenden Behauptungen, weil sie nicht auf den Grund der Dinge seien. Ein Urteil abzugeben, ist doch immer nur erst der berechtigt, der den Stoff vollständig durchdrungen hat und sich über die Parteien kühn und objektiv erheben kann.

Grundlegend wirkte Rousseau auch auf dem Gebiete der Pädagogik. Seinen „Emil“ verbannten wir die Idee, daß es an dem Erzieher liegt, sich auf jene höhe künstlerische Fähigkeiten zu erheben, die veränderliche Natur in der Empfindungs-

*) Siehe die Schriften Mary, Engels und Bassales.

**) Bei unseren Untersuchungen wurden wir in dieser Annahme dadurch bestärkt, daß selbst Hobbes auf den Urzustand des Menschen zurückgreift, nur mit dem Unterschied, daß er die Wildheit des Menschen im Kriege aller gegen alle motiviert.

weise und Auffassungskraft des Kindes zu ergründen und sich diesem Ergebnis mit warmer Hingabe anzupassen, um im weiteren Verlauf der Erziehung eine Führung des Kindes mit Erfolg zu erzielen. Läßt der Erzieher solche Augenblicke des Kindes unbeachtet, so trägt die Natur des Kindes über die Kunst des Erziehers den Sieg davon. Allerdings ist das Erziehungsproblem Rousseaus ein „abstraktes“ Ideal; allein Rousseau war der Erzieher überaus wichtiger Grundlage und die Wissenschaft der Pädagogik hat sich nach ihm sehr rasch entwidelt, in welchen die großen Pädagogen Pestalozzi und Herbart beinahe gesetzgebend gewirkt haben, während Schiller in seinen Briefen „Über die ästhetische Erziehung des Menschen“ auf die Menschheit selbst in ihren großen Kultur- und Staatsaufgaben überging.

Zahlreich sind seine Werke der Dichtkunst, von welchen wir besonders den Roman: „Die neue Heloise“, welcher Goethe beim Verfassen der „Leiden des jungen Werther“ vorbildlich war, und das Singspiel: „Der Dorfnaahsager“, zu welchem Rousseau selbst die Musik schrieb, hervorheben. Was immer aber Rousseau schreiben mochte, sei es ein dichterisches, philosophisches oder musikalisches Werk, alles erregte ungeheure Sensation, obwohl diese niemals von Rousseau beachtet wurden. Diese Wirkung lag jedoch in der eigenartigen, meisterlich beherrschten, hinreißenden Sprache, in dem Aufbau des Gedankens und der straffen Logik, fühn und jugendfrisch, so daß seine Werke auch heutzutage noch so anmuten, als würden sie erst geschrieben worden sein.

Wenn Voltaire, wie Lange in seiner „Geschichte des Materialismus“ hervorhebt, Materialismus nicht sein wollte, so müssen wir anderseits konstatieren, daß Rousseau aus Gründen, welche tiefer liegen als der ihm von dieser Seite zugedachte „Fanatismus“, Materialist nicht sein konnte. Vielleicht weniger die Rücksichtslosigkeit, mit welcher sie der Materialismus zum Vergessen der christlichen Welt durchsetzen bedacht war und aus welchem Grunde Voltaire einen ablehnenden Standpunkt einnahm, würde bei Rousseau maßgebend gewesen sein, sich mit Feuerwehr anzuschließen. Aber Rousseau war eine zu religiöse Natur, als daß er die Materie und die Bewegung als die einzigen Grundlagen hätte anerkennen können. Seine „Velenntissen“ legen auch hier ein gültiges Zeugnis ab. Darum soll aber nicht angenommen werden dürfen, die Schriften Rousseaus geradezu als einen Feldzug gegen die materialistische Richtung der Aufklärungsphilosophie zu stempeln, um sich so einen Fanatismus Rousseaus zu konstruieren. Gerade die Schriften Rousseaus hätten an der Kulturarbeit der Aufklärung das meiste getan; sie allein waren derart vollständig und begeisternd geschrieben, daß sie zur Massenverbreitung geeignet waren und allein imstande, das ganze französische Volk zu unterwöhnen.

reichs das Eisenbahnwesen bei uns mehr als sonst in einem Staate der wichtigste Wirtschaftsfaktor. Dies ist aber auch äußerst bedauerlich vom Standpunkt des Interesses der Eisenbahnbediensteten, die trotz aller bisherigen diesbezüglichen Enttäuschungen im Staatsbahnbetrieb doch früher eine Gewähr für eine entsprechende Anteilnahme am Betriebsertrag erblickten, als im privatkapitalistischen Betrieb von Eisenbahnen.

Man wird nach der offiziellen Darstellung des Gehörungsergebnisses der f. f. Staatsbahnen deren Prosperität nicht beurteilen können. Die staatliche Verwaltung besteuert einerseits diesen Zweig ihrer Verwaltung, sie behandelt diesen also als einen außerhalb ihrer eigentlichen staatlichen Verwaltungssphäre stehenden Betrieb, verpflichtet ihn aber anderseits wiederum zu unentgeltlichen Leistungen für andere staatliche Verwaltungszweige oder zu Preiserhöhungen für derartige Leistungen. Man wird aber im Eisenbahnbetrieb dort von einem Niedergang sprechen können, wo die Entwicklung desselben mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen nicht Schritt hält und wo die ungenügende Entwicklung des Eisenbahnbetriebes zum Hemmnis des wirtschaftlichen Aufschwunges wird und wo sie sich, im gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis zum wirtschaftlichen Aufschwung, so das zukünftige Vorwärtschreiten unmöglich macht.

Man wird sehr bedenkliche Anzeichen eines heranahenden Verfalls der Eisenbahnbetriebe dort konstatieren können, wo nicht eine plannmäßige, der Abmilderung entsprechende Neubeschaffung der Fahrzeugsmitte und eine der Verkehrssteigerung entsprechende Vermehrung derselben stattfindet, wo nicht ständig eine der Verkehrsverdichtung entsprechende Erweiterung der Anlagen vorgenommen wird und wo nicht die Instandhaltungen von Fahrzeugsmitte und Anlagen vom Standpunkt der möglichen Erhaltung der Gebrauchsfähigkeit, sondern vom Standpunkt der momentan möglichen geringen Instandhaltungskosten ausgeführt werden. Eine derartige Eisenbahnbetriebswirtschaft, die nicht die Erfordernisse der nächsten Jahre in den vorangehenden Jahren sukzessive beschafft und die lediglich von dem Bestreben geleitet ist, im gegenwärtigen Zeitpunkt mit den geringsten Kosten auszukommen, muss zu Zuständen eines rapiden Verfalls der gesamten Betriebsmittel führen. Es ist ferner das Gedanken jenes Eisenbahnbetriebes in Frage gestellt, dessen innerer dienstlicher Organismus frant und der einheitig, an den Zentralstellen, auswächst. Alle diese Unheil verkünden den Merkmale tritt der österreichische Staatsbahnbetrieb.

Einige Ursachen unserer Staatsbahnverwaltungsmissere bespricht das soeben erschienene Buch: "Die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre Reform", das den Sekretärchef a. D. Dr. Alfred Freiherr v. Buschmann zum Verfasser hat und aus dem wir nachstehend Stellen zitieren. Freiherr v. Buschmann weist in diesem Buche die Schäden nach, die die nationale Politik dem Staatsbahnbetrieb zufügt, indem sie auf notwendige organisatorische Reformen Einfluss nimmt und diese Reformen verdirbt oder verhindert. Mit der Materie vollkommen vertraut - Freiherr v. Buschmann ist auch Verfasser der "Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen", welche Geschichte einen Abschnitt des großen Werkes "Die Geschichte der österreichischen Eisenbahnen" bildet - entwirft er

Das Religiöse hat sie unter diesen Umständen noch auf das lebhafte gefördert.

Der Lebensweg, den Rousseau durchmäth, hätte für jeden anderen seiner Freunde die höchsten Ehren und Auszeichnungen gebracht, wenn einer oder der andere dieser Freunde dieselbe geniale Begabung gehabt hätte. Er verlebte in den höchsten Kreisen der Gesellschaft, und der König selbst und seine Maitressen haben ihm huldvoll die Hand gedrückt. Allein, sein Lebensweg war für ihn ein bloßer Leidensweg: er mußte frühzeitig in die Fremde, nachdem er eine eigentliche Schule nicht absolviert hatte. Zweimal wechselte er die Lehre; aber die Härte seines zweiten Lehrmeisters zwang ihn zur Flucht. Das Wandereleben veranlaßte ihn zum Religionswechsel, und würde sich nicht Frau v. Warrens seiner angenommen haben, wäre er sicherlich frühzeitig zugrunde gegangen. Wenn sich auch von dieser Stunde an ein stetiger Aufstieg verzeichnete, so war doch alles für den empfindsamen Rousseau mit Leid verbunden. In Paris auf sich selbst gestellt, entwickele er urplötzlich sein Genie und wirkte als Komponist, Dichter und Philosoph, von zahlreichen Freunden umgeben. Aber seine Werke haben ihm nur Verdruss eingebracht, bis ihn endlich eine wütende Verfolgung von Ort zu Ort jagte. Endlich wieder nach Paris zurückgekehrt, starb er daselbst am 2. Juli 1778.

Unter den großen Männern der Franzosen ist wohl keiner, der so wie Rousseau unter dem Aufwand seiner ganzen Kraft mit dem Leben und den gesellschaftlichen Zuständen gerungen hat, trotzdem Rousseau nur die bescheidensten Bedürfnisse hatte und die Anspruchslosigkeit selber war. Aber weil ihn seine Popularität an die Spitze aller großen Männer in Frankreich stellte, weil seine Schriften einzigartig und neu in der Aufdeckung von mächtigen und ewigen Wahrheiten, klar, treffend und zwingend in ihrer Logik, enthusiastisch und mit Liebe das ganze Volk, die ganze Menschheit umfassend, geschrieben waren, Schriften, an welche höchstens nur jene Montesquieu heranreichen: deshalb nur der wütendste Hass und die häßlichste Wit der ihn umgebenden sogenannten "Freunde", welche ihn auf Schritt und Tritt bewachten und schließlich von Ort zu Ort jagten. Leider hat die Geschichte gerade diesen fanatisch blinden Hass, diese unerhörte Verfolgung, welche an Rousseau verübt worden ist, nie aufzudecken gesucht, sie ist vielmehr allen Prüfungen fügsam ausgewichen, als fürchtete sie, hier auf Tatsachen zu stoßen, die am Ende ohne Beispiel gewesen wären. Mit Vorliebe findet man sich nur allzu schnell damit ab, Rousseau selbst alle Schuld beizumessen, ihn dem Verfolgungswahn anheimgefallen zu schildern, ohne aber den Umstand herzozulernen daß Rousseau, der so ausgesetzt aus den ärmsten Verhältnissen emporgestiegen war, seine Bescheidenheit, Anspruchslosigkeit und Schüchternheit auch im Verkehr mit den höchsten Kreisen nicht ab-

einen geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung der Dienstorganisation der leitenden Betriebs- und Verwaltungsstellen unserer Staatsbahnen. Bei der Novellierung des Organisationsstatuts vom Jahre 1884 anlangend, welche Novellierung mit 1. Jänner 1892 erfolgte und notwendig geworden war, weil man einerseits die Machtbefugnisse des Präsidenten der Generaldirektion zugunsten des für die Eisenbahnverwaltung die Verantwortung tragenden Handelsministers abändern wollte und weil man anderseits die Geschäftsführung bei der Generaldirektion entlasten wollte, führt Freiherr v. Buschmann aus:

Diese Novelle bewirkte jedoch nicht im ausreichenden Maße die wünschenswerte Entlastung der Generaldirektion. Im Laufe dieser direkt unter Einflussnahme parlamentarischer Kreise geführten Aktion war nämlich das Entlastungsbedürfnis der Generaldirektion, das den Ausgangspunkt für diese Aktion gebildet hatte, immer mehr in den Hintergrund gerieten. Dagegen trat immer deutlicher die Absicht hervor, jenen autonomistischen Parteien, von welchen die Regierung zu jener Zeit aus politischen Gründen zu einer ausgiebigen Erweiterung des Wirkungskreises der Eisenbahnbetriebsdirektionen gedrängt wurde, in dieser Richtung ein möglichst Entgegenkommen zu bezeigen.

Infolgedessen bewegten sich dann die den Eisenbahnbetriebsdirektionen in jener Novelle zugestandenen, nicht unbedeutenden Kompetenzweiterungen hauptsächlich auf bestimmten wichtigeren Gebieten der Verwaltung, auf welche sich speziell die Wünsche der erwähnten politischen Parteien konzentrierten.

Abgesehen von einer den Eisenbahndirektionen hinsichtlich der gesamten Rechnungsstellung eingeräumten größeren Selbstständigkeit, wurden denselben hauptsächlich in Ansehung des Personalwesens der Herstellung von Bauten an der Bahn, des Fahrplanwesens, des Reklamationswesens, der Gewährung von Frachtgebührenkrediten, der Bewilligung von Nebenbetrieben und der Materialbeschaffung ein beträchtlich erweiterter Wirkungskreis zugestanden.

Da aber hiebei prinzipiell an der taxativen Umschreibung des den Eisenbahnbetriebsdirektionen zuerkannten Wirkungskreises festgehalten und letzterer nur hinsichtlich ganz bestimmter Punkte erweitert wurde, verblieb die gesamte, die Generaldirektion in den verschiedenen Zweigen des Dienstes belastende, unbekannte Menge kleinerer Verwaltungsgeschäfte lokaler Natur, die zunächst auf die untergeordneten Dienststellen abzuschütteln gewesen wären, nach wie vor der Generaldirektion angelastet.

Daher kam es, daß auch in den Jahren nach Erscheinen der Novelle vom 7. Dezember 1891 die Generaldirektion zu einem immer unformlicheren Dienstkörper anwuchs, der nur mit einer allgemein beflagten Schwierigkeit zu funktionieren vermochte, bei dem sich die Altenmenge (rund 240.000 Geschäftszahlen) förmlich staute und der infolgedessen die Befürchtung rege machen mußte, ob es bei weiterer Vermehrung jener Arbeiten lokaler Natur im Falle fortwährender Verstaatlichung größerer Bahnkomplexe überhaupt noch imstande sein werde, seiner eigentlich leitenden Aufgabe auch nur halbwegs gerecht zu werden.

Es hat also der Einfluß der bürgerlichen politischen, nach nationaler Verwaltungsaufonomie auf dem Gebiet der Eisenbahnbetriebsführung strebenden Parteien, die mit dieser Novelle beabsichtigte Reform in anderen Bahnen gelenkt, die Machtbefugnisse der dem Einfluß bürgerlichen politischen Parteien leicht zugänglichen, ehemaligen Eisenbahnbetriebsdirektionen wurden im Interesse dieser politischen Parteien erweitert, den Bedürfnissen des

streifen konnte, in diese Kreise eben nur als Mensch hineinragte, der, unbeweglich und edig in den Umgangsformen und in der Konversation, immer nur auf Recht und Wahrheit bedacht war, dieser Eigenschaften sich nie entledigen konnte, Eigenschaften, die doch immer nur eine Kollision mit der Etikette des Glanzes und des Schleißes bürgerlicher und adeliger Verschlagenheit herbeiführten mußten. Diese seine Persönlichkeit war sicherlich so bestellt. Und wie präzis kommt dies in seinen Schriften zum Ausdruck: Diese Kraft und Einfachheit in der Logik, diese Kühnheit der plötzlich neu aufleuchtenden Wahrheiten, dieses Glühende in Empfindung und Liebe, diese straffe, mustergültige, frische Form in der Kunst! Der Ausdruck des Genies Rousseaus deutet sich nur allzu natürlich mit seinen persönlichen Eigenschaften. Unnatürlich ist es hingegen, daß alle anderen, sich der Aufläuterung rühmenden und in dieser Beziehung sicherlich verdienstvollen und genialen Männer gerade mit dem Geist Rousseaus in Kollision kamen und die Leidenschaft des Hasses und Neides derart persönlich steigerten, daß Rousseau nicht nur keine ruhige Minute mehr fand, sondern daß man sogar seine Schriften öffentlich verbrannte. Man mag sich immerhin hinter Klerikalismus und Geistlichkeit verdecken und jenen eine gewisse Schuld überwälzen, wo aber waren und blieben seine "Freunde", die Diderot, Grimm, Voltaire und andere, als man Rousseaus Schriften verbrannte? Was machten sie zum Schutze Rousseaus und seiner Schriften geltend, und welche Verteidigung, welches Einschreiten können sie in dieser Hinsicht aufweisen? Wo verblieb die Akademie der Wissenschaften, die mit Stolz erklärte, vorurteilslos zu sein und als solche als die erste der Welt zu gelten, jene Akademie, die Rousseaus erste Schrift in korrekter Weise mit dem Preise auszeichnete? Wo blieben endlich die hohen, einflußreichen Männer d'Allemont, Lügemburg, Malesherbes u. s. w.? Man hat noch nie nach einer Antwort gesucht. Gleichwohl können auch wir die Frage nicht unterlassen, wie sich die Christenheit gegenüber Rousseau benahm. Denn so sehr auch Rousseau als Christ und Gläubiger in der Tat ein Frömmeling war — wir erinnern uns hier der Steinwurfszene in seinen "Velenntnissen", und sehen ihn mit Schaudern einem dämonischen Überglauken verfallen, der von Seiten des Klerus doch überall und intensiv gehäuft wird — so wurde er doch trotz dieser Eigenschaften in unerhörter Weise verfolgt. Auf allen Kängeln wurde gegen ihn gepredigt und gegeifert, so lange, bis alle tierischen Instinkte der Frömmsten und Anständigsten gereizt wurden zu wilder, bestialischer Entschlossenheit. Man schürte und schürte den Hass zur gräßlichsten Leidenschaft, so daß Rousseau nicht nur von allen Seiten angespult und mit Steinen beworfen wurde, es wurde selbst

Staatsbahnbetriebes nach Reformierung der Organisation seines leitenden Dienstes wurde seinerlei Rechnung getragen. Ähnliche Bilder zeigen sich weiter in der Geschichte der Entwicklung der Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen.

Als im Jahre 1896 das gegenwärtig gültige Organisationsstatut, das die Errichtung des Eisenbahnministeriums herbeiführte, in Kraft trat, verschuldete die Schei vor möglichen nationalpolitischen Komplikationen eine mangelhafte Ausführung dieses Statuts. Die in diesem Statut ausdrücklich vorgeschriebene Umwidmung der konzentrischen Verwaltungsbezirke nach dem Prinzip, Verwaltungsbezirke zu bilden, die große Verkehrsrouten und ihre Nebenlinien umfassen, unterblieb, und damit wurde auch der Wert dieser Organisationsform hinfällig. Freiherr von Buschmann erläutert ausführlich die Notwendigkeit der Bildung von Verwaltungsgebieten nach dem Verkehrsroutensystem. Die Abgrenzung der Verwaltungsbezirke der f. f. Staatsbahnen (mit Ausnahme der Direktionen der zuletzt verstaatlichten Bahnen), bei der ohne Rücksicht auf die verkehrspolitische und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien nur auf die möglichst konzentrische Gruppierung der zu einem und denselben Bezirke gehörenden Strecken um den Direktionsitz Rücksicht genommen ist, ist von den ehemaligen "f. f. Eisenbahndirektionen" übernommen, die mehr die Funktion von Inspektoraten, die Vorsorge für eine zweckmäßige und ökonomische Leitung und Überwachung des Bahnverkehrs- und Bahnauflaufsdienstes, des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes sowie des Zugförderungsdienstes zu versehen hatten.

Bei dieser Art der Abgrenzung der Direktionsbezirke haben die meisten Züge auf den Hauptlinien mehrere Bezirke zu durchfahren. Sie liegt der wichtige Eisenbahnweg Wien-Salzburg im Gebiet dreier Direktionsbezirke. Dadurch treten eine Reihe von Betriebsvorgängen des die ganze Route durchgehenden Zugverkehrs aus dem Wirkungskreis der einzelnen Direktionen heraus, da sie von denselben nicht mehr selbstständig wahrgenommen werden können. Die Folge davon ist die Belastung des höheren Verwaltungsinstanzen wegen der Einheitlichkeit der Betriebsdispositionen mit Betriebsagenden rein lokaler Natur. Diese Belastung erschwert die Geschäftsführung der ehemaligen Generaldirektion, wie sie gegenwärtig die des Eisenbahnministeriums beschwert. Diese im Interesse der nationalen politischen Parteien belassene Abgrenzung der Verwaltungsbezirke erschwert aber auch überhaupt jede gedeckliche Wirtschaft auf den f. f. Staatsbahnen. Freiherr v. Buschmann schreibt hierüber in seiner Buche:

Eben mit Rücksicht darauf, daß den Staatsbahndirektionen auch weiterhin statt möglichst selbstständiger Verkehrsroute nur Teile der letzteren als Direktionsbezirke zugezogen blieben, war es denselben auch nicht möglich, in solch intensiver Weise, wie es zur Erzielung größerer Erfolge nötig gewesen wäre, gemäß der ihnen im Organisationsstatut ausdrücklich auferlegten Verpflichtungen auf die Verbesserung des Geschäftsergebnisses ihres Bezirkes hinzuarbeiten und überhaupt den kommerziellen Bedürfnissen des Bezirkes eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Es fehlt ihnen zum großen Teil jedes Interesse, ja selbst die Möglichkeit mit kaufmännischer Umfassung durch Ent-

tieferen Urquell des Offenbarungsglaubens, das reuige Sündenbewußtsein, das Bedürfnis nach Versöhnung und Gewißheit der Gottesgemeinschaft erschlossen" war, Dinge, die in der heutigen christlichen Zeitschönung ebenso laut in den Vordergrund geschoben werden. Bringen wir nun den Maßstab der heutigen Christenheit, die mit derselben Energie ihre Prinzipien durchsetzt, auf jene Zeit in Anwendung, dann wird uns klar, daß sie auch damals ihre Kraft voll und ganz gegenüber Rousseau entfalten konnte. Wie sollte sie auch nicht? War doch Rousseau erst so weit, bloß "die heile Einfalt des Evangeliums, die Reinheit seiner Moral und die göttliche Erscheinung des Stifters zu preisen", dadurch bei der natürlichen Religion stehenbleiben, in der aufrichtigen Überzeugung, daß "er mit ihren Grundzügen auch das Wesentliche vom Christentum erfaßt hat". Sündhaft wäre dies indes nicht so sehr gewesen; es roch nur nach zu wenig Religion. Daß er aber nicht imstande war, seine Produkte einzig und allein oder wenigstens in ihrer Hauptzüge auf das Religiöse zuzuspitzen und dieselbe nicht ausschließlich betrieb; daß er ferner nicht imstande war, seine Zweifel zu überwinden, daß er, wo er sich auch umschau, Widersprüche erblickte und vernunftwidrige Dogmen, das war es, daß er einen unverhüllten Gegner erhielt, der ihn um so mehr verfolgte, je mehr Aufklärungsarbeit Rousseau leistete. Diese Verfolgung war gewiß auch mächtig genug, wenngleich dadurch die Untätigkeit seiner "Freunde und Gönner" keine Entschuldigung findet. Es ist vielleicht möglich, daß die Verfolgung von dieser Seite sogar übermäßig war, denn Schiller selbst bringt dies in seinem Gedicht "Rousseau" in wehmütig trauriger Klage zum Ausdruck:

"Wann wird doch die alte Wunde narben? Einst war's finster und die Weisen starben. Nun wird's lichter und der Weise stirbt. Sokrates ging unter durch Sophisten. Rousseau leidet, Rousseau fällt durch Christen. Rousseau — der aus Christen Menschen wirbt!"

Aber Schiller vermeinte wohl, daß es bei dem, was mit dem lebenden Rousseau vorgefallen war, geblieben ist. Durchbar zwar ist die Anklage, die Schiller erhebt, doch ist es noch nicht alles: Schiller hat es eben nicht mehr erlebt. Zur Jahre 1814 hat man die Leiche Rousseaus aus dem Pantheon gerissen und auf den Schindanger geworfen, eine Leichenfeier, die nach beinahe hundert Jahren, mitten unter uns, in ebenso barbarischer Weise nur mit dem Austausch einer einzigen Rolle wiederholt worden ist. Trauernd steht der Genius der Menschheit auch vor dem Monument von unserer Seiten Schande!

Franz Swoboda.

faltung einer selbständigen und werbenden Tätigkeit an der Hebung der Transportergebnisse, der ihnen nur teilweise unterstellten Linien mitzuwirken und mit weiterem Blick auch nur eine erwünschte, gutägliche und informatorische Tätigkeit für die Entscheidung des Eisenbahnministeriums auf dem Gebiet des Tarifwesens zu entwenden.

Selbst die tätigsten der Staatsbahndirektoren konnten das Hauptgewicht ihrer persönlichen Tätigkeit lediglich einer möglichst rationellen und ökonomischen Verwaltung der betriebsfachlichen Seite ihres Dienstes widmen und dieser ihr ganzes Augenmerk zuwenden, obgleich diese Seite des Dienstes, so hoch wichtig sie zweifellos auch ist, doch erfahrungsgemäß lange nicht in ähnlichem Maße die Möglichkeit großer finanzieller Erfolge bietet, wie solche eine unsichtige, von kaufmännischem Geiste getragene Pflege der kommerziellen Seite des Dienstes zu erzielen vermag.

Soweit die gewiß freimütige Darstellung der Sachlage durch Freiherrn v. Buschman. Jeder Kenner der österreichischen Eisenbahnverhältnisse ist es sofort klar, was unter der „rationellen und ökonomischen Verwaltung der betriebsfachlichen Seite des Dienstes der Staatsbahndirektionen“ zu verstehen ist. Bei der Materialbeschaffung und dem Materialverbrauch sind der Dekommission der Staatsbahndirektionen enge Grenzen gesetzt. In der rationalen Ausnützung der menschlichen Arbeitskraft und in der Dekommission bei der Entlohnung der selben bleibt dagegen denselben viel Spielraum. Die Verhinderungen der Dienstturnusse, die Personalreduzierungen oder Nichtvermehrungen des Personalstandes bei intensivem Verkehr, die Nichtnormierung notwendiger Dienstposten und die Besetzung normierter Dienststellen mit Bediensteten einer niedrigeren Besoldungsstufe, als jelle für den Dienstposten vorgesehen ist, die Einführung für die Bediensteten ungünstiger Verrechnungsmodalitäten der Nebengebühren u. s. w. sind die Maßnahmen einer „rationellen und ökonomischen Verwaltung“ der Staatsbahndirektionen überantwortet worden, weil man diejenen die Pflege der anderen, der kommerziellen Seite des Dienstes unmöglich mache. Um so geringer die Möglichkeit großer finanzieller Erfolge bei der „ökonomischen“ Personalwirtschaft ist, um so intensiver muß diese Dekommission von den Staatsbahndirektionen betrieben werden.

Haben die politischen Einflüsse an der gegenwärtigen Organisation der Leitung des Staatsbahnbetriebes großen Schaden dadurch angerichtet, daß sie die Bildung verkehrspolitischer und verkehrstechnischer Einheiten verhinderten und daß sie damit die Möglichkeit der notwendigen Dezentralisierung der Staatsbahnverwaltung zerstörten, so verhindern sie auch weiterhin eine den Bedürfnissen des Staatsbahnbetriebes entsprechende Reform der Organisation des leitenden Dienstes. Die Schwierigkeiten, die dieser Reform in dem Gegensatz zwischen dem nationalpolitischen Interesse und dem Betriebsinteresse erstanden sind, haben eine radikale Lösung dieser Reformfrage verhindert, und diese Reform scheint in einer Reihe nebenfachlicher Einzelmahnahmen auszulaufen, die vielleicht manche Verbesserung herbeiführen werden, die aber keineswegs die allgemein erwartete Neuordnung der Staatsbahnverwaltung durchführen werden, welche Neuordnung eine sachlich richtige und billige Geschäftsführung gewährleisten sollte.

Wie sehr die nationalen politischen Parteien darauf bedacht sind, ihren Einfluß auf die Ernennung höherer Staatsbeamten und auf die Vergabeung von Lieferungen zu vergrößern, zeigt der unter anderem propagierte Reformvorwurf nach Vermehrung der Staatsbahndirektionsbezirke Böhmens um drei neue, national abgegrenzte Bezirke, wovon zwei im deutschen Gebiet und zur Kompensation einer im tschechischen Gebiet liegen soll. So wären die bürgerlichen Parteien gerne bereit, auch aus der Notlage der Staatsbahnverwaltung Vorteile für sich herauszuholen.

Ein weiterer, die Staatsbahnverwaltung ungünstig beeinflussender Umstand politischer Natur ist jener, daß die Auswahl der Person des obersten Leiters des Staatsbahnbetriebes nicht bestimmt wird von der sachlichen Eignung für diesen Dienstposten, sondern vom Handel der Regierungsparteien um die Ministerportefeuilles. Kein vernünftiger Unternehmer würde seinem Betrieb eine geschäftsfreude Person als Leiter vorsehen, anders ist dies beim österreichischen Staatsbahnbetrieb. Die politischen Konstellationen bringen sehr häufig Männer an die Spitze dieses ausgedehnten staatlichen Betriebes, die vor dieser ihrer Erneuerung in keinen Beziehungen zum Eisenbahnbetrieb gestanden sind, wiewohl dessen oberste Leitung ein umfassendes Fachwissen und organisatorisches Verwaltungstalent beansprucht. Der stete Wechsel in den politischen Zuständen führt einen häufigen Wechsel der Person des Eisenbahnministers mit sich, und die Folge der Aussiedlung der Leitung des Eisenbahnministeriums an die bürgerlichen politischen Parteien ist Systemlosigkeit in der obersten Führung des Eisenbahnbetriebes. Der einem parlamentarischen Ministerium angehörende oberste Leiter der Staatseisenbahnverwaltung ist um so mehr politischen Einflüssen zugänglich, als seine Herrlichkeit abhängt von den politischen Situationen, und diese Abhängigkeit setzt sich in die Zurücksetzung der Betriebsinteressen gegenüber jenen Anforderungen um, die die bürgerlichen Parteien von ihren nationalen Gesichtspunkten aus an die Staatsbahnverwaltung stellen.

Der politische Einfluß bürgerlicher Parteien, namentlich der der Polen, verhält die Staatsbahnverwaltung zum Baue unrentabler Lokalbahnen, und was sich im großen vollzieht, vollzieht sich auch im kleinen. Jeder bürgerliche Abgeordnete weiß bei den Direktionen und Eisenbahnamteln seinen Einfluß zugunsten der Wünsche einzelner Interessenten und Interessengruppen geltend zu machen. Die österreichischen Staatsbahnen werden nicht vom Standpunkt volkswirtschaftlicher Notwendigkeiten aus verwaltet, sie sind ein Politikum. Mit Bugeschäften auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens werden politische, den Regierungen ge-

leistete Dienste entlohnt, Parteien regierungsfreundlich gemacht und regierungsfreundlich erhalten, und die Unersättlichkeit der bürgerlichen Parteien Österreichs läßt keine gesunde Staatsbahnwirtschaft aufkommen.

Wie der Staatsbahnbetrieb unter diesen Zuständen zu leiden hat, so haben der unheilvolle Wirken die Bediensteten der f. f. Staatsbahnen mitzutragen. Die ungesunde Staatsbahnwirtschaft erübrigt keine Mittel für die Verbesserung der Sicherheitsvorkehrungen und für Hygiene in den Werkstätten, Nächligungs- und Diensträumen, und die Staatsbahnverwaltung hält die Entlohnung ihres Personals so knapp, als dies bei den Leidensverhältnissen nur irgendwie möglich ist. Wann der österreichischen Staatsbahnwirtschaft Gesundung werden wird, ist nicht vorauszusehen. Das eine ist aber voraus bestimmt: Wenn hier eine Wandlung von unten herauf, unter dem Druck der Bedienstetenmassen kommen, denen es unerträglich werden wird, unter diesen Zuständen mitzuleiden.

Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin.

P. Wo die arbeitenden Klassen ihre Rechte wahren wollen, wo sie sich anschicken, gegen ihre Feinde aufzutreten, da muß auch Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin zu finden sein. Denn der Ausbeuter und Herrschaftsmenschen sind gegenüber den beispiellosen Massen nicht viele, aber um so größer ist ihre Macht. Den Besitz am Grund und Boden sowie an den Produktionsmitteln haben sie sich angeeignet, und mit der wirtschaftlichen Macht haben sie auch die politische. Die Regierungsgewalt wird in ihren Händen nicht nur zu einem Mittel, um die Ausbeutungs- und Profitmöglichkeiten zu vergrößern, sondern sie wird in ihren Händen auch sofort zu einem Machtmittel gegen die Ausbeuteten und Unterdrückten, sobald diese nur Wiene machen, den Ungerechtigkeiten und Scheuslichkeiten der kapitalistischen Wirtschaftsordnung zu Leibe zu gehen. Doch da zeigt sich die Macht und Bedeutung der proletarischen Solidarität so recht im vollen Umfang und ganzer Größe. Karl Marx hat das verheißungsvolle Wort ausgesprochen, daß den arbeitenden Klassen in der Masse ein Element des Erfolges gegeben ist. Über die Massen können erst dann für das kämpfende Proletariat zu einem Element des Erfolges werden, wenn Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin immer mehr die Massen durchdringt und sie immer mehr zu einem organisierten und erfolgreichen Kampf gegen Ungerechtigkeit, Ausbeutung und Unterdrückung befähigt. Darum muß vor allem das Zusammengehörigkeitsgefühl in den Massen geweckt und gepflegt werden. Auch die letzte Arbeiterin und der letzte Arbeiter müssen von der Notwendigkeit des gemeinsamen Kampfes für ein gemeinsames Ziel überzeugt werden. Und wenn es heute den kapitalistischen Mächtigern noch häufig genug gelingt, bei wirtschaftlichen Kämpfen Angehörige der arbeitenden und beispiellosen Klassen für einen Zudrang zu rütteln, so soll das erst recht ein Ansporn sein, die Massen mit solidarischem Fühlen zu durchdringen und sie zu solidarischem Handeln zu befähigen.

Das Höchste und Schönste ist die Solidarität. Sie fordert Selbstüberwindung und Opfermut. Sie macht aus den organisierten Arbeitern überzeugte Klassenkämpfer, die nicht an den persönlichen Vorteil, sondern die an den Vorteil der Arbeiterklasse, ja an den des ganzen Volkes und der ganzen Menschheit denken. Die Solidarität der Arbeiterklasse schlägt den Kapitalisten und Unternehmern eine ihrer wichtigsten Waffe, die Ausbeutung kämpfender Arbeiter, aus der Hand. Sie erschüttert die fundamentalste Forderung der kapitalistischen Moral: Wer knecht ist, der soll knecht bleiben. Und das Höchste ist, daß die Solidarität die organisierte Arbeiterschaft zu einer eisernen Disziplin befähigt, die eine freiwillige und darum eine unerschütterliche ist. So erst wird die organisierte Masse durch Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin zu einem Element des Erfolges.

Die kapitalistische Gesellschaft setzt aber alles daran, der kämpfenden Arbeiterschaft das bedeutamste Element des Erfolges zu erschüttern und zu nützen zu machen. Boller Wut müssen die Arbeiterfeinde und Unternehmer erkennen, daß die arbeitenden Klassen von einem starken Zusammengehörigkeitsgefühl immer mehr durchdrungen werden; daß Opferfreudigkeit und Disziplin in dem Maßstab bedeutamere Formen annehmen, in dem die Kämpfe um Besserstellung und Gleichberechtigung den Arbeitern erschwert werden.

Je mehr die beispiellosen Massen vom Klassenbewußtsein, von Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin erfüllt werden, um so mehr geht auch das Unternehmertum dazu über, die Elemente des Erfolges in ihre eigenen Reihen zu tragen. Sie bauen ihre eigenen Organisationen auf, zwingen abseits stehende Unternehmer unter ihren Bann und fordern von den organisierten Unternehmern bedeutende Opfer und bedingungslose Disziplin. Die verschiedenen Unternehmerorganisationen stehen in allen Fragen, die sich auf die Arbeiterforderungen beziehen, in der denkbar engsten Fühlung miteinander. Und das alles geschieht zu dem ausgesprochenen Zweck, die breiten Massen anspruchslos, rechtlos und abhängig zu erhalten. Die Unternehmerorganisationen sollen nicht nur die wirtschaftlichen Kämpfe der Arbeiterklasse abschwächen und einschränken, sie sollen mehr noch die Forderungen der Arbeiter unmöglich und unwirksam machen. Doch noch weiter gehen die Ziele der organisierten Unternehmer. So überschütten sie die gesetzgebenden Körperschaften und die Regierungen fortgesetzt mit den schlimmsten Klagen über den Terrorismus der frei organisierten Arbeiter, mit den schärfmacherischsten Forderungen, den wirtschaftlichen Kampf durch neue Ausnahmegesetze zu unterbinden. Und die angestrengten Bemühungen sind nicht umsonst. Mehr denn je pflegen die Unternehmer den Herrenstandpunkt in allen Fragen des Arbeitsvertrages hervorzuheben; selbst die Vermittlerrolle der Regierung lehnen sie als unberechtigten Eingriff in die Rechte der Unternehmer ab. Zugleich hat

ihre Geschrei nach neuen Ausnahmegesetzen gegen die organisierten Arbeiter den Erfolg gehabt, daß die bürgerlichen Mehrheitsparteien und die Regierungsvertreter die Notwendigkeit des verstärkten Schutzes der Arbeitswilligen ausdrücklich anerkannt haben, den sie allerdings mit den bereits bestehenden gesetzlichen Mitteln durchgeführt wissen wollen. Damit ist erreicht worden, daß die Gerichte auf eine ganz ungewöhnlich strenge Handhabung der bestehenden gesetzlichen Mittel kommen. Die schärfmacherischen Forderungen der sozialen Arbeiterfeinde sind so im Grunde erfüllt worden, ohne daß aber für die Daseinlichkeit der üble Eindruck neuer Ausnahmegesetze damit verbunden ist. Freilich, die von den Folgen der beispiellosen Hebe der Arbeiterfeinde und Schärfmacher betroffenen Arbeiterkreise haben dennoch die Gewißheit, daß sie einer ausnahmegesetzlichen Behandlung unterworfen werden, die den Machtverhältnissen der kapitalistischen Gesellschaft entspringt.

Aus alledem aber müssen die Ausgebeuteten und Entzweiteten die Lehre ziehen, daß es die oberste Pflicht ist, die Geschlossenheit, Opferfreudigkeit und Kampftüchtigkeit der eigenen Reihen hochzuhalten und zu fördern. Die Anstrengungen und Bemühungen der Unternehmerorganisationen müssen und dürfen letzten Endes nur den einen großen Erfolg haben, daß dadurch der Eifer der organisierten Arbeiter immer wieder angepeilt und damit die Ausbreitung und die Fortschritte der modernen Arbeiterbewegung gefördert werden. Gewiß die erstarrenden Unternehmerorganisationen haben eine erhebliche Er schwerung des gewerkschaftlichen Kampfes herbeigeführt. Aber sie haben weder eine Vernichtung noch einen Stillstand der Arbeiterbewegung herbeiführen können. Im Gegenteil haben sie durch die konsequente Ablehnung der Arbeiterforderungen, durch ihr ganzes schärfmacherisches und provokatorisches Verhalten in weiten Kreisen der bisher unützigen und von der Arbeiterbewegung noch nicht ergriffenen Massen das Klassenbewußtsein geweckt. Erkennt es nur rechtzeitig, ihr Frauen und Männer des arbeitenden und unbemittelten Volkes, daß diese Saat zur Reife gebracht werden muß, die Frucht wird dann gewiß dem kämpfenden Proletariat zufallen! Mag es auch Mühe und Arbeit kosten, mögen auch an die proletarische Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin hohe Anforderungen gestellt werden, die Mühe und Opferfreudigkeit wird sicher belohnt.

Die vom Klassenbewußtsein durchdrungenen Arbeitermassen streben nach höheren Zielen und sind nicht durch Augenblidsfolge davon abzuhalten, den Kampf gegen Ausbeutung, Ungerechtigkeit und Unterdrückung unbirrt weiterzuführen. Ihr Streben nach wahrem Menschenwert, das auf solidarischer Arbeit und solidarischem Lebensgenuss beruht, gibt ihnen eine unanfechtbare Überlegenheit über ihre Widersacher, die nur für ihre persönlichen Vorteile kämpfen. Die Erfolge der Unternehmerorganisationen und der kapitalistischen Gesellschaft können daher nicht von unbegrenzter Dauer sein. Aber die Arbeiter sollen sich doch hüten, diese vorübergehenden Erfolge der Arbeiterfeinde durch einen Mangel an Solidarität und Opferfreudigkeit zu unterstützen. Ein Mangel in dieser Hinsicht bedeutet Stärkung des Gegners. Darum: Hoch die proletarische Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin!

Eine Ungeheuerlichkeit.

Mährisch-Ostrau, Oderfurt im Juni.

Wenn wir unseren Aufsatz mit dieser Überschrift überschreiben, so tun wir es mit vollem Bewußtsein, denn eine Ungeheuerlichkeit ist es, wenn Leute, die selbst mit der Lebensnot und Bitternis zu kämpfen haben, andere, die mit schwerer Mühe ihre wirtschaftliche Lage ein wenig besser stellen, anfeinden und sie noch überdies unredlicher und unehrenhafter Gebärung beschuldigen. Das haben die verantwortlichen Vertreter der Kaufmannschaft und der Gewerbetreibenden in Oderfurt bei Mährisch-Ostrau getan. Der Sachverhalt ist folgender.

Am 29. Mai 1912 tagte im Hotel „Central“ in Oderfurt eine Versammlung der Genossenschaft der Kaufleute in Oderfurt, an der auch die berufenen Vertreter des Gewerbevereins in Oderfurt teilgenommen haben. In dieser Versammlung ergriff nun der Kaufmann und mehrfache Häusbesitzer Max Groß in Oderfurt das Wort, um in einer unerhörten Weise über die Eisenbahnbediensteten loszuziehen. Er führte aus, daß der Arbeiter-Konsumentverein und das Lebensmittelmagazin der f. f. Nordbahn die größten Schädiger der Oderfurter Geschäftsleute sind, und daß alles versucht werden muß, um diese zu bekämpfen. Der Herr Max Groß, welcher nur von Eisenbahner lebt, die er als Mietparteien in seinen Häusern und als Kunden in seinem Geschäft hat und die daran schuld sind, daß Herr Groß, der vor mehreren Jahren aus Galizien nach Oderfurt einwanderte, heute als reicher Mann und Besitzer von sechs Häusern bezeichnet werden kann, meinte, daß, wenn diese Konsumvereine nicht bestehen würden, in Oderfurt 25 Kaufleute mehr existieren könnten und daß die Oderfurter Geschäftswelt um mindestens 60 Prozent sich besser stehen würde. Als einen großen Übelstand bezeichnete Herr Groß, daß die Eisenbahner zu viele dienstfreie Zeit haben und über weitgehende Fahrkugelstipendien verfügen; dadurch werden die Eisenbahner in die Lage versetzt, billigere Landesprodukte einzukaufen und mit diesen Waren dann in Oderfurt zu handeln; ebenfalls benützen sie diese lange freie Zeit dazu, um verschiedene Artikel zu erzeugen, was ihnen, da sie sonst alle gelernte Professionen sind, nicht schwer fällt, und die so erzeugten Gegenstände, zu denen sie das nötige Material nicht kaufen, an andere Personen verkaufen, und auf diese Weise nicht nur die Kaufleute, sondern auch die Gewerbetreibenden schwer schädigen.

Edle Seelen, sagt man, finden sich immer, und so auch in diesem Falle. Der deutschnationale Vorsteher des Gewerbevereins, Herr Bock, Kreisur, begrüßte die

Ausführungen des Herrn Groß und empfahl die An-gelegenheit des Herren Abgeordneten Dr. Viertl, dessen Wahl — wie Buck ausdrücklich betonte — die Wähler große materielle Opfer kostete (Zur Beleidigung von Wahlgulasch, Wahlwürsteln und Freibier. Die Red.) zu übergeben, welcher eine Abordnung der Kaufleute und Gewerbetreibenden sowohl bei der Nordbahndirektion als auch beim f. f. Eisenbahnamministerium vor-führen soll. Dieser Antrag wurde denn auch mit Begeisterung angenommen, und die Herren Groß, Buck und Vannert gewählt.

Dass gegen diese ungeheuerliche und unerhörte Beleidigung die Oderfurter Eisenbahner Stellung genommen haben, wer würde sich darüber wundern? Ja, die Entrüstung der Bediensteten reicht weit über die Grenzen Oderfurts, und die am 11. Juni in Oderfurt abgehaltene öffentliche Eisenbahnerversammlung, an welcher nicht nur von Oderfurt, sondern aus allen umliegenden Stationen Tausende von Eisenbahner teilgenommen haben, hat den Beweis erbracht, dass die Bediensteten nicht gewillt sind, die Beleidigungen so ohne Weiteres einzustellen. Und nicht nur unsere Genossen mit ihren Frauen nahmen teil, sondern auch die indifferenten und die den anderen Organisationen angehörenden ehrlich denkenden Bediensteten sind gekommen, um Protest einzulegen gegen das unqualifizierte Vorgehen der Oderfurter Geschäftswelt.

Dafür aber ging die lobsame Behörde eifrig den Machern an die Hand, um die Erbitterung zu steigern, denn nicht nur die städtische Polizei, sondern auch die Feuerwehr wurde konsigniert, und die mit aufgepflanzten Bajonett patrouillierenden Gendarmen taten das übrige, um Aufregung zu erzeugen. Sehr merkwürdig war das Verhalten des intervenierenden Kommissärs, welcher an Nervosität nichts zu wünschen übrig ließ und augenscheinlich bestrebt war, die Versammlung einem vorzeitigen Ende zuzuführen. Trotzdem die beiden Referenten kein Wort gegen die Behörden sprachen, sondern bemüht waren, sich in sachlicher Weise ihrer Aufgabe zu entledigen, ließ der Regierungsvertreter, wenn auch nur ein Wort scharfer Kritik des Vorgehens der beiden Repräsentanten der Kaufmännischen und gewerblichen Genossenschaften fiel, sofort durch den Vorsitzenden mahnen und mit der Auflösung drohen, als ob er der bestellte Vertreter dieser Herren gewesen wäre. Nur der Besonnenheit des Vorsitzenden und dank der eisernen Disziplin unserer Genossen ist es zuzu-schreiben, dass die Versammlung nicht ein vorzeitiges Ende fand.

Die Resolution, welche die Versammlung einstimmig angenommen hat, sowie der ganze Verlauf der Versammlung zeigte von der Entschlossenheit der Bediensteten, sich derartige Beleidigungen nicht bieten zu lassen und die anwesenden Vertreter der Oderfurter Geschäftswelt mussten den Eindruck mit nach Hause nehmen, dass es nicht gut ist, mit dem Feuer zu spielen. Hoffentlich werden sich die Herren überlegen, ein zweitesmal eine solche Dummheit zu begehen.

Wir lassen nunmehr den Bericht über die Versammlung folgen.

Mährisch-Ostrau-Oderfurt. Am 11. Juni sah es aus, als ob Oderfurt in Belagerungszustand versetzt worden wäre. Gendarmen mit aufgepflanztem Bajonett standen vor dem Bahnhof, auf dem Hauptplatz und vor dem Versammlungsort, zu zweit patrouillierten sie auf den Straßen, ebenso die Polizisten in voller Wuchs und im Gemeindehause versammelten sich komplett adjustierte Feuerwehrmänner. (Sollte vielleicht gar eine Übung auf diesem Abend angeordnet worden sein? Die Redaktion.) Der Generalstab der Gemeinde mit dem Bürgermeister an der Spitze konferierte eifrig auf dem Hauptplatz, kurz, es hatte den Anschein, als ob in Oderfurt etwas ganz Außergewöhnliches vor sich gehen sollte. Und in der Tat, es war etwas ganz Außerordentliches geschehen: die Eisenbahner haben in dem großen Garten des Gathauses „zum Kaiser von Österreich“ eine Versammlung einberufen, um gegen die unerhörte Beleidigung, die ihnen von Seiten der Geschäftswelt zugefügt wurde, Stellung zu nehmen und zu protestieren. Lange vor dem Beginn der auf 8 Uhr abends festgesetzten Versammlung, stauten sich die Massen der Angekommenen und bald war der Garten so überfüllt, dass die später Gefkommenen draußen auf dem Platz vor dem Gathaus Posto fassen mussten. Weit über 5000 Menschen schätzten wir die Masse, die gekommen war, um den Oderfurter Prozess die Antwort auf ihre Provokation zu geben. Die Aufregung wurde noch durch die zirkulierenden Gerüchte — die sich auch als Wahrheit bestätigten — von der Auflösung der Versammlung und durch den Umstand gesteigert, dass die herausgegebenen Flugschriften konfisziert wurden.

Punkt 8 Uhr wurde die Versammlung durch eine kurze Ansprache des Einberufers Genossen Gilg eröffnet und die Genossen Herrmann und Piaro als Vorsitzende, Genossen Erban als Schriftführer gewählt.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Das geplante Attentat der Oderfurter Kaufmannschaft auf die Rechte der Eisenbahner“ referierten Genossen Dusek aus Wien deutsch und Genossen Pergelt aus Mährisch-Ostrau tschechisch. Genossen Dusek ging von dem Grund aus, dass die Gewerbe- und Handelsstreitenden alle Ursache hätten, nicht gegen, sondern mit der Arbeiterschaft Hand in Hand zu gehen, da sie alle unter den Folgen der wirtschaftlichen Depression und der volksfeindlichen Politik der Regierung und der mit ihr durch die und dünn gehenden bürgerlichen Parteien leiden. Redner beleuchtet an der Hand von statistischen Daten den überaus ungünstigen Einfluss unserer Großmachtspolitik, die die Regierung in die Arme des Großkapitals, des Militarismus und Klerikalismus treibt und erörtert die Schäden, welche diese Politik des Staates dem kleinen Mann, unter welchen der Redner alle Angehörige der arbeitenden Schichten der Bevölkerung zählt, zufügt. Redner befasste sich sodann mit der unglücklichen Handelspolitik, die von Jahr zu Jahr ein immer steigendes Exportdefizit zeugt und meint, dass die Gewerbe- und Handelsstreitenden viel besser täten, sich mit den zielbewussten Arbeiterschaft zu verbinden und ihre Kurräthpolitik aufzu-

geben. Nachdem der Redner, dessen Rede mit großer Aufmerksamkeit angehört und oft vom Beifall unterbrochen wurde, noch die den Eisenbahner angetane Beleidigung besprach und den Herrschäften sehr grundlich und energisch den Text las, forderte er die anwesenden Eisenbahner und deren Frauen auf, den Herren die einzige richtige Antwort dadurch zu geben, dass sie mehr Aufmerksamkeit als wie bisher ihren Arbeiter-Konsumvereinen zuwenden. Genosse Pergelt beschäftigte sich in seinem tschechischen Referat mit der Oderfurter Geschäftswelt, die er als Kenner der lokalen Verhältnisse einer sehr scharfen Kritik unterzog; er besprach die Begegnisse der letzten Zeit und kam zu dem Schluss, dass diese den Eisenbahner angetane Beleidigung dadurch gesühnt werden müsse, dass die Eisenbahner ihr Geld nicht den Oderfurter Herren Geschäftleuten, sondern in ihren eigenen Konsumverein hineintragen, wo sie in der Lage sind, ihre Gelder selbst verwahren und über einen eventuellen Reingewinn disponieren können. Stürmischer Beifall folgte den Ausführungen des Referenten. War der intervenierende Regierungsvertreter schon bei der Rede des Genossen Dusek nervös, so war er bei der Rede Pergelt halb verrückt geworden; sowie Genosse Pergelt mit den Herrschäften scharf ins Zeug ging, wurde er sofort unterbrochen, so dass die um das Präsidium stehenden Versammlungsteilnehmer aufgereggt wurden; ein Glück, dass das Vorgehen des Kommissärs in der Versammlung selbst nicht bemerkt wurde. Nach dem Referenten kam ein Herr Ingenieur Gleitsmann, der sich als „Vertreter des Gewerbetreibendenvereins“ vorstellt. Er und der Vorsteher der erwähnten Körperschaft, Herr Verdi, ein bekannter nationaler Hitzkopf, leugneten, dass die Eisenbahner in der Versammlung am 29. Mai beleidigt wurden; sie erklärten, dass die Behauptungen der Flugschrift erlogen und erstunken sind und waren bestrebt, die ganze Schuld auf die Schultern der Kaufmannschaft abzuwälzen; zugegeben wurde, dass Herr Gleitsmann und Verdi bei der Nordbahndirektion waren, welche wurde aber verschwiegen, was die beiden Herren dort gesprochen haben. Es sprachen noch Herr Utiner und ein Kaufmann aus Marienberg, ein Herr Freundlich, der in tschechischer Sprache allerlei Unsinne zusammenredete. Die beiden erstgenannten Herren wurden vom Genossen Gilg trefflich abgeführt, welcher die Verlegenheit der sauberen Gesellschaft Punkt für Punkt nachgewiesen, ja noch neues bestehendes Material zutage gefördert hat. Seine Rede wurde mit leidenschaftlichen Burzen unterbrochen und der Herr Regierungsvertreter war der Tobsucht nahe. Es wurde sodann die Resolution in deutscher und tschechischer Sprache vorgelesen und einstimmig angenommen. Dieselbe lautete:

„Die am 11. Juni 1912 im Garten des Gathauses „zum Kaiser von Österreich“ tagende öffentliche Eisenbahnerversammlung protestiert mit aller Entschiedenheit gegen die ungeheure Beleidigung der Eisenbahnerbediensteten, auf unredliche Weise und auf Kosten des Eisenbahnrärs Nebengeschäfte zu betreiben, um ihre Einnahmen zu erhöhen; die Anwesenden protestieren weiters auf das entschiedenste gegen die bedienstetenfeindliche Haltung der hiesigen Kaufleute und Gewerbetreibenden, welche geeignet wäre, die Bediensteten in ihren Lebensinteressen zu schädigen und die in langwierigen, schweren Kämpfen errungenen Verbesserungen ihrer wirtschaftliche Lage wieder verlustig zu werden.“

Die Anwesenden geloben, einträchtig dahin zu wirken, diesen geplanten Anschlägen energisch entgegenzutreten und eruchen sämtliche organisierte Eisenbahner sowie alle mit dem arbeitenden Volke fühlenden und ehrlich denkenden Volksvertreter, sie in ihrem Kampf zu unterstützen.“

Nach einem kräftigen Schlusswort des Vorsitzenden Genossen Herrmann, bei welchem es der Regierungsvertreter es nicht unterlassen konnte, den Redner mehrmals zu unterbrechen, wurde diese imposante Versammlung geschlossen.

Nun sei es uns gestattet, noch der Haltung der nationalen Koalition zu gedenken. Die Herren gebärdeten sich wie wütend, als sie von den auch sie treffenden Beleidigungen Kenntnis erhielten und erklärten, mit unserer Organisation gemeinsame Schritte zu unternehmen, um gegen die Oderfurter Geschäftswelt zu protestieren. Die Herren sind auch bei der Versammlung erschienen, aber niemand hatte den Mut, das Vorgehen der Kaufleute öffentlich zu verurteilen; ja sie sagten sogar ihre Teilnahme an der geplanten Konsumtentenversammlung ab, angeblich darum, weil die Protestversammlung durch die Ausführungen der beiden Referenten einen politischen Unterton bekommen hat und nichts anderes war als eine Agitationsversammlung für die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation. Nun sei hier konstatiert, dass die beiden Referenten streng sachlich zur Tagesordnung sprachen und jedes Einschwenken auf parteipolitisches Gebiet vermieden.

Nun erfahren wir aber den wahren Grund, warum die Herren Deutsch- und Tschechischen Nationalen bei der Versammlung so mäusestills waren und jede gemeinschaftliche Aktion ablehnten. Vor der Protestversammlung wurde eine Konferenz vom Bürgermeister Pevemann einberufen und die Vertreter der deutsch-nationalen Eisenbahner eingeladen; dort wurde ihnen einfach vorgeboten, in der Versammlung das Wort zu ergreifen, und die Herren deutsch-nationalen Führer zogen den Schweif ein und — schwiegen. Nächsten Tag nach der Versammlung erhielt Genosse Blazej, der Vorsitzende des Lebensmittelmagazins, vom Obmann des Reichsbundes, Herrn Lantsch, ein Schreiben, worin dieser unter allerlei Ausflüchten bedauert, an der Konsumtentenversammlung nicht teilnehmen zu können und jedwede gemeinsame Aktion in dieser Angelegenheit ablehnen zu müssen. Ja, es gibt nichts über den Mut der „unabhängigen“ deutsch-nationalen Rechten. Was mögen sie für ihre solidarische Handlungsweise alles „verprochen“ erhalten haben?

Das eine Gute hat die Haltung der Herren Deutschen gezeigt: die Mitglieder sind darüber empört, dass es Eisenbahner geben kann, welche über solche ungeheuerliche Anwürfe sich mutig — ausschweigen. Na, uns kann es ja recht sein!

Inland.

Die Bedeutungsfrage für die Forderungen der Eisenbahner und Staatsangestellten.

Im Subkomitee des Finanzausschusses für die direkten Steuern erstattete in einer der letzten Sitzungen der Berichterstatter Dr. Viat den Bericht über die Änderung des Personalsteuergesetzes. Der Korreferent Abgeordneter Renner erklärte dann: Wir Sozialdemokraten wünschen die möglichst schnelle Erledigung der Reform der direkten Steuern. Wir wünschen, dass die Personaleinkommensteuer der großen Steuerträger erhöht und das Ertragsnis dieser Erhöhung für die Regulierung der Bezüge der Eisenbahner und Staatsarbeiter und für die Deckung der Kosten der Dienstpragmatik der Staatsbeamten und der Staatsdiener verwendet werde. Die Änderungen des Gesetzes, die wir wünschen, sind die folgenden: Wir fordern zunächst die Erhöhung des steuerfreien Eisenamiums von 1200 auf 1600 Kr. Wir fordern zweitens, dass von Lohn- und Dienstbezügen ein bestimpter Betrag bei der Bemessung der Steuer in Abschlag gebracht werde; denn es ist ungünstig, dass Arbeitseinkommen ebenso hoch zu besteuern wie arbeitsloses Einkommen aus Kapital- oder Grundbesitz. Den Ausfall, den der Staat durch diese beiden Reformen erlitt, wollen wir in folgender Weise decken. Zunächst soll die Steuerfreiheit des Kaiser- und Erzherzoge und der Offiziere aufgehoben werden. Dann soll die Begründigung der Kongrua beseitigt werden. Weiter sollen die größten Einkommen höher besteuert werden, und zwar in der Weise, dass der Steuersatz bis auf 7½ Prozent des Einkommens steigt. Es soll die Budeinricht, und zwar nicht nur für die Kapitalisten, sondern auch für die Landwirte eingeführt werden, um die Hinterziehung der Steuern zu erschweren. Endlich soll dafür Sorge getragen werden, dass auch das Einkommen der Großgrundbesitzer und der Großbauern seiner Höhe entsprechend besteuert werde; dazu ist die Aufhebung der Vollzugsvorschrift notwendig, durch die die Steuerbehörden angewiesen wurden, bei der Schätzung des landwirtschaftlichen Einkommens den Katastralreinertrag als Grundlage zu wählen. Wir legen alle diese Anträge heute schon vor. Geredet wurde über die Steuerreform genug; wir wollen endlich abstimmen, damit der Staat aus den Mitteln der Besitzenden den Aufwand für dringend nötige soziale Reformen bestreiten könne.

Dieses Verhalten der Sozialdemokraten macht es den bürgerlichen Parteien möglich, noch vor den Sommermonaten eine Steuererhöhung durchzuführen, aus der das Erfordernis für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner und der Staatsarbeiter und für die Durchführung der Dienstpragmatik der Staatsbeamten und der Staatsdiener reichlich gedeckt werden könnte. Wir werden ja sehen, ob die bürgerliche Mehrheit diese Möglichkeit ausnützen wird.

Die geplanten Investitionen auf den Staatsbahnen.

In einer der letzten Sitzungen des Eisenbahnausschusses wurde von Seiten der Regierung ein Verzeichnis der geplanten baulichen Herstellungen auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen für die Periode 1913 bis 1925 verteilt. Zunächst wird der Bau zweiter, dritter und viertter Gleise in den nachstehenden Strecken in Aussicht genommen: a) R. f. Staatsbahndirektion Wien: 1. Wien-Brigittenau-Nußdorf. 2. St. Pölten, St. Pölten (R. B.). b) R. f. Staatsbahndirektion Linz: 3. Gaibach-Budweis. 4. Gaibach-Linz. c) R. f. Staatsbahndirektion Innsbruck: 5. Salzburg-Bischofshofen (West). 6. Schwarzach-St. Veit-Wörgl. d) R. f. Staatsbahndirektion Villach: 7. Neponul-Vilsen. 8. Vilsen-Marienbad. 9. Marienbad-Eger. 10. Horazdowice-Protivin. 11. Protivin-Budweis. e) R. f. Staatsbahndirektion Prag: 12. Iglaub-W.-B.-Wolframs-Grabings. 13. Wolfr.-Stadt-Venedschau. 14. Tabor-Wotic. 15. Wesely-Tabor. 16. Haan-Wiesa-Oberleutensdorf. 17. Smichow-Dusni. f) R. f. Staatsbahndirektion Krakau: 18. Jaslo-Rymanow. g) R. f. Staatsbahndirektion Lemberg: 19. Bloczow-Tarnopol. h) R. f. Staatsbahndirektion Stanislau: 20. Lemberg-Stanislau. i) R. f. Nordbahndirektion: 21. Drittes und viertes Gleise Sühnenbrunn-Straßhof. 22. Diertes Gleise Straßhof-Hruschau. k) R. f. Direktion für Linien der St.-G.-G.: 23. Verbindungskurve Brünn. 24. Brünn-Schmitz. 25. Raudnitz-Lobositz. 26. Diverse kleinere Verbindungsschleifen. l) R. f. Nordostbahndirektion: 27. Leitmeritz-Schreckenstein. 28. Otrischko-Deutschbrod.

erner werden die baulichen Anlagen und Betriebs-einrichtungen einzelner Linien den erhöhten Anforde-rungen des Betriebes entsprechend angepasst. Diese Maß-nahmen umfassen nachstehende Herstellungen und Ein-richtungen: a) Einzelne ursprünglich als Lokalbahn ge-baute Linien sollen befuhr Ermöglichung einer Erhöhung der Zugsgeschwindigkeiten und einer Vermehrung der verkehrenden Züge mit Rücksicht auf ihre Verkehrsent-wicklung und Zugsdichte teils zur Gänze auf Vollbetrieb eingerichtet, teils wenigstens mit einigen Einrichtungen einer Vollbahn ausgestaltet werden; b) der intensive Zugverkehr auf einzelnen eingeleiteten Linien ist da-durch wesentlich gehemmt und erschwert, dass mehrere Stationenfernungen zu groß sind; es ist daher not-wendig, in diesen langen Distanzen Zugkreuzungen zu ermöglichen, was durch Anlage von Betriebsausweichen, beziehungsweise Kreuzungsstationen gegeben soll; c) die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Maschinen er-heischt auch eine entsprechende Verlängerung der Gleise-anlagen einzelner Stationen, um die Durchbringung län-gerer Züge zu ermöglichen. Desgleichen müssen auch in einzelnen Stationen zweigleisige Linien, Vorfahrgleise errichtet werden, um bei der Dichte des Verkehrs das Vorfahren schnellfahrender Züge vor langsamfahrenden Zügen in ausreichendem Maße zu ermöglichen. In Wien kommt hiebei hauptsächlich die Ausgestaltung des Güter-übergangsbahnhofs zwischen den in Wien einmündenden Bahnen in Betracht. Sodann wird eine Erweiterung der Stationen und Zugförderungsanlagen ins Auge gefasst. Insbesondere

die Vergrößerung der zu Rangierzwecken bestimmten Gleisjeanlagen, der Bau neuer Rangieranlagen und Gleisjeanlagen zur Aufstellung des Wagenparkes, Remisen für die Lokomotiven und Ausgestaltung der Heizhaus-Anlagen. Es ist die Erweiterung des Wiener Westbahnhofes und Nordwestbahnhofes sowie der Stationen Penzing und Baumgarten, Floridsdorf und Marchegg, die Erweiterung des Donauverbahnhofes, des Raibahnhofes, die Ausgestaltung der Stationen Wien-Brigittenau und Rennweg sowie die Errichtung einer Haltestelle in Mähleinendorf geplant. Ebenso sollen die Bahnhöfe in Linz, Innsbruck, Salzburg, Klagenfurt, Graz, Raab, Pilzen, Prag, Tabor und vielen anderen Stationen umgebaut werden.

Weiter wird die Errichtung und Erweiterung von Reparaturwerkstätten und der Bau neuer, modern eingerichteter Hauptwerkstätten ins Auge gefaßt. Die zu errichtenden Werkstättenanlagen müssen mit den erforderlichen maschinellen Einrichtungen versehen werden.

Weitgehende Maßnahmen bezwecken die Sicherung des Unterbaues durch Anlage von neuen Tunnels und Galerien, durch Stützungen und sogar durch Linienerverlegungen. Ferner sollen eiserne Brückerkonstruktionen verstärkt und ausgewechselt, einige Alspentunnels mit Lüftungsanlagen ausgerüstet und einzelne Niveauübersetzungen durch Herstellung schienefreier Kommunikationen ersetzt werden. Hierbei kommt hauptsächlich in Betracht die Verstärkung der Donaubrücke der Nordbahn, die Neubauung der Triestenbrücke z. Weiter sollen in verschiedenen Stationen Wohn- und Kasernengebäude errichtet, elektrische Anlagen und Starkstromarbeiten ins Leben gerufen werden.

Ausland.

Fortschritte in der deutschen Gewerkschaftsbewegung.

Das Verbandsorgan des Bauarbeiterverbandes erscheint mit der neuesten Nummer in einer Auflage von 350.000 Exemplaren. Das bedeutet gegen den Schluß des letzten Jahres eine Auflagesteigerung um 36.000. Die Nummer 52 des Vorjahrs erschien in 313.400 Exemplaren. Dann schnellte die Auflage durch das Hinzutreten der Stoffkäte um reichlich 12.000 in die Höhe. Aber schon die nächsten Wochen brachten eine starke Verminderung der Auflageziffer, die üblichen Verluste im Winter. Von da an ging es schnell vorwärts. Fast jede Woche brachte eine Steigerung um mehr als 1000, einige Wochen sogar um mehr als 3000. In diesen Wochen der Auflageziffer drückt sich ein entsprechendes Wachstum der Mitgliederzahl aus, deren Höhe auf 335.000 geschätzt werden kann. Für uns Österreicher gilt: Mach machen!

Über Rechte und Pflichten der Staatsbahndiensteten.

Auf dem zweiten Verbandstag des Zentralverbandes deutscher Eisenbahnhandwerker und Arbeiter (Eberfeld, 16. bis 19. Mai) hielt Graf Pojadowsky einen beachtenswerten Vortrag über die Stellung der Eisenbahndiensteten in Staat und Gesellschaft, in dem er unter anderem ausführte, daß mehr noch als die anderen Staatsdienster die Eisenbahnbeamten dem Staat gegenüber verpflichtet seien.

Die Staatsbetriebe dienen im Gegensatz zu den Privatbetrieben dem Interesse des gesamten Volkes, und die Frage des Ertrages muß sich höheren Rücksichten unterordnen. Für den Staatsdienst kann nicht nur der formale Arbeitsvertrag maßgebend sein. Zwischen dem Staat und allen, die ihm dienen, besteht vielmehr ein Treuverhältnis, ohne das der Staat seine Aufgaben dauernd und wirksam nicht erfüllen kann. Wer hier seine Pflicht nicht erfüllt, versündigt sich an den Pflichten, die er seinen Mitbürgern gegenüber hat. In ganz besonderem Maße trifft das alles auf die Eisenbahnbeamten zu. Über die vertragsmäßig umschriebenen Pflichten hinaus haben sie ihre ganze Kraft für das Wohl des Betriebes einzuführen. Die sittliche Pflicht läßt sich eben nicht in beschränkte Verordnungen zusammenfassen, sie ist eine Gewissenspflicht, die sich aus den nicht vorauszusehenden Bedürfnissen des Betriebes ergibt. Aus den höheren Pflichten der Beamten ergeben sich aber auch höhere Verpflichtungen des Staates ihnen gegenüber. Auch der Staat hat über die geschriebenen Vertragsbestimmungen hinaus für das Wohl derer zu sorgen, die ihre Kraft und ihr Leben ihm weihen. Ein vertrauensvolles Einvernehmen zwischen dem Staat und seinen Diensteten ergibt sich unter diesen Umständen als eine Notwendigkeit. Es müssen sich Vermittlungsgesellschaften herausbilden, die unter verständiger Berücksichtigung der dienstlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse die gegenseitigen Anforderungen und Wünsche zum Ausgleich bringen.

Wenn sich nur der Staat seiner "höheren Verpflichtungen", die Herr Pojadowsky anerkennt, auch erinnern würde.

Der Transportarbeiterstreit in England.

In der Streitfrage der englischen Transportarbeiter haben die Londoner Unternehmer die Vorschläge der Regierung nicht angenommen. Dieses Vorgehen erklärt sich aus ihrer Absicht, den Verband der Arbeiter zu zertrümmern. Es blieb daher dem Transportarbeiterverband nichts anderes übrig, als den angedrohten nationalen Streik zu proklamieren. Die Zahl der Arbeiter, die direkt oder indirekt durch diesen Riesenstreik in Mitteidenschaft gezogen werden, wird zwischen 700.000 bis 800.000 betragen. In dem Transportarbeiterverband sind organisiert 314.000 Mann. Die numerisch wichtigsten Organisationen, die dem Verband angeschlossen sind, sind die Gewerkschaft der Matrosen und Heizer (90.000), die Gewerkschaft der Dokarbeiter (75.000), Gasarbeiter und Tagelöhner (77.000), Londoner Fuhrleute (30.000); von großer Wichtigkeit für die Wirksamkeit des Ausstandes sind jedoch auch die kleineren Organisationen wie die der Hähnermann und Lichterschiffer (8000) und die der Stauer (8000). Die Matrosen und Heizer werden laut ihren Statuten eine Abstimmung aller in den Häfen befindlichen Mitglieder vorgenommen haben, ehe sie sich dem Streik anschließen können. Aus diesen und ähnlichen Gründen wird es wohl einige Tage dauern, ehe man die Wirksamkeit der von dem Transportarbeiterverband ausgegebenen Parole übersehen kann.

Achter Verbandstag des Deutschen Transportarbeiterverbandes.

In Breslau tagt gegenwärtig der achte Verbandstag des Deutschen Transportarbeiterverbandes. Der vierte Verhandlungstag brachte ein mehrstündigiges Referat des Vorsitzenden Schumann über "Das Koalitionsrecht der Transport- und Verkehrsarbeiter im Entwurf zum Strafrechtsentwurf". Der Extrakt der Ausführungen ist in einer Resolution zusammengefaßt, in der der Verbandstag gegen die Bestrebungen protestiert, den Handels-, Transport- und Verkehrsarbeitern das Koalitionsrecht durch gesetzliche Bestimmungen oder auf dem Verordnungsweg zu entziehen oder einzuschränken. Der Verbandstag fordert vielmehr gesetzliche Strafbestimmungen, die die Ausübung des Koalitionsrechtes gegen alle Hindernis- und Unterbindungsversuche der Unternehmer und Behörden sicherstellen. Insbesondere protestiert der Verbandstag gegen das Bestreben, das Recht des Streikpostenstehens aufzuheben. Es heißt dann weiter:

"Die Verbote, die von der preußischen Eisenbahnverwaltung in die Arbeitsordnung, genannt: »Gemeinsame Bestimmungen für Arbeiter aller Dienststätte der preußischen Staatsbahnverwaltung« aufgenommen worden sind, stellen sich als Ausfluss eines brutalen Unterdrückungssystems und als eine folgenschwere Mißachtung der Reichsgebetzung seitens der Eisenbahnverwaltung dar, denn diese Verbote verstößen gegen die Reichsverfassung und gegen das Verfassungsgesetz."

Der Verbandstag protestiert gegen diese Behinderung der in den staatlichen Transport- und Verkehrsanstalten tätigen Personen in der Ausübung ihrer staatsbürgerlichen Rechte und in der Wahrnehmung ihrer wirtschaftlichen Interessen, die jeder gesetzlichen Grundlage entbehrt und dem Rechtsempfinden der Mehrheit des Volkes ein Schlag ins Gesicht ist.

Der Verbandstag protestiert gegen die behördliche Annahme, daß der Besuch einer Versammlung oder die Zugehörigkeit zum Deutschen Transportarbeiterverband unehrenhaft und mit der Stellung eines Staatsbediensteten unvereinbar ist. Der Deutsche Transportarbeiterverband sieht auf gesetzlicher Grundlage und weder seine ideellen noch materiellen Bestrebungen sind staats- oder ordnungsfremdlich.

Die Delegierten des Verbandstages erklären, aus Anlaß solcher unerhörten behördlichen Gewalttaten noch mehr als bisher aufklärend unter den Arbeitern und Bediensteten der Staatsseisenbahnen zu wirken und sie dem Deutschen Transportarbeiterverband als Mitglieder zuzuführen."

In der kurzen Diskussion beleuchteten, flammender Empörung voll, etliche Delegierte den Terrorismus jener Eisenbahnbehörden, die pflichttreue Leute, die Jahrzehntelange Dienste hinter sich haben, wegen ihres freien Gebrauches des gesetzlichen Koalitionsrechtes aus den Betrieben herausmaßregeln. — Die Resolution wurde dann einstimmig angenommen.

Aus dem Gerichtsaal.

Zugszusammenstoß in Kirchbichl. Am 23. November 1911 abends hatte in der Station Kirchbichl der Güterzug 146 nach dem Vorfahren des Schnellzuges 6 Kreuzung mit dem aus der Richtung Kufstein kommenden Zug 35 und 83. Der Verkehrsbeamte Mayer saß in Gegenwart des ganzen Zugbegleitungspersonals des Zuges 146 die Art der durchzuführenden Verschiebung auseinander, die dahin gehen sollte, daß drei Wagen, die der Zug 146 gebracht hatte, auf Gleise 6 zu bringen seien, während vier Wagen aus Gleise 6 auf Gleise 4 zu stellen waren. Der Beamte löste, nachdem er die Rückmeldung des Zuges 35 aus der nächsten Station erhalten hatte, den Signalverschluß, der dem Stellwerkswächter Oberhauser ermöglichte, das Einfahrtssignal auf frei zu stellen. Das Zeichen zum Freirollen wollte der Beamte, der sich nunmehr aus dem Stationsgebäude begab, dem Oberhauser erst später durch Hochheben der Laterne geben, weil diese Vereinbarung zwischen ihm und Oberhauser ein für allemal so getroffen war. Als Mayer sich mit der Laterne in der Hand vom Aufnahmgebäude dem Stellwerk zu bewegte, glaubte der Verschubführer Kaiser, der in der Finsternis die Person des Beamten nicht unterscheiden konnte, es sei das Licht eines Zugbegleiters. Dies veranlaßte Kaiser der mit der Ausführung des Verschubes betraut war, sieben Güterwagen, die zwischen den auf Gleise 4 und 6 abzustellenden Wagen waren, auf Gleise 2 abzustellen, weil er glaubte, der bereitende Zugbegleiter werde die Wagen auffangen. Die Strecke hat in der Richtung, in der die Wagen rollten, eine Steigung. Nun rollten die Wagen, bei denen sich keine Begleitperson befand und die keine Bremsen hatten, nach Stillstand im Gefälle, wieder zurück. Inzwischen waren durch den Wächter Engel die Wechsel für den Zug 83 aus Kufstein auf Gleise 1 gestellt worden. Die auf Gleise 2 zurückrollenden Wagen schnitten jedoch den Wechsel auf und rollten in den eben einfahrenden Zug 83 hinein. Der Zusammenstoß war ein bedeutender. Lokomotivführer und Heizer beider Lokomotiven des Güterzuges 83 wurden ebenso wie der Zugbegleiter dieses Zuges verletzt, mehrere von den zurückrollenden Wagen wurden zertrümmert, aus dem Gleise geworfen und eine Wächterhütte umgerissen.

Wegen dieses Vorlasses hatten sich beim Schiedsgericht Kufstein der Verkehrsbeamte Mayer, Blockwächter Oberhauser, Verschubparteiführer Kaiser, Verschubleiter Karner, Weichenwächter Engel und Konditeur Turnwalder zu verantworten.

Mayer war durch Dr. Schmidt, Karner durch Dr. Erler, Kaiser durch Dr. Harpner vertreten.

Mayer gab zu, den Signalverschluß vorzeitig gelöst zu haben, gab jedoch an, daß der Stellwerkswächter Oberhauser aufgrund der zwischen ihnen getroffenen Vereinbarung nicht schon bei Freigabe des Signalverschlusses, sondern erst nach dem Hochheben der Laterne die Fahrt des Zuges 83 hätte freigeben dürfen, weil dies so zwischen ihnen vereinbart war.

Stellwerkswächter Kaiser gab die instruktionswidrige Vereinbarung zu, behauptete jedoch, das vereinbarte Heben der Laterne gesehen zu haben, so daß er freigeben durfte.

Der Verschubleiter Karner gab an, er habe nicht nur den Verschub, sondern auch das Verladen beim Magazin überwacht. Kaiser, der den Verschub ausführte, sei jedoch zu verständigen, von den Aufträgen des Beamten abgewichen.

Kaiser gab an, daß der Verschub, den der Beamte nur im großen auseinandersehe, im Detail nur so ausführbar gewesen sei, wie er ihn ausführte. Es dürfen auch unbremsbare Waggons abgerollt werden, auch mehr wie sechs, wenn die Wagen am Endpunkt aufgerangen und unterlegt werden. Da das Licht, welches er in der Ferne sah, das Licht des Beamten und nicht das eines Konditeurs sei, konnte er nicht voraussehen, daß eine Abkommandierung des beim Verschub benötigten Zugbegleiters zum Verladen beim Magazin nicht geschehen durfte.

Der Wechselwächter Engel gab an, daß er im Auftrag des Beamten den Wechsel stellte.

Der Konditeur Turnwalder erklärte, daß er zum Begleiten der abgestoßenen Wagen von Kaiser nicht beordert wurde.

Das Bezirksgericht Kufstein verurteilte den Beamten Mayer zu vier Tagen strengen Arrest, den Blockwächter Oberhauser zu drei Tagen strengen Arrest, weil sie miteinander eine instruktionswidrige Vereinbarung getroffen hatten, sprach dagegen sämtliche übrigen Angeklagten frei.

Gegen dieses Urteil beriefen die Verurteilten wider die Schlußsprüche, der staatsanwaltschaftliche Funktionär gegen den Freispruch.

Bei der Verhandlung, welche beim Landesgericht Innsbruck unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Doktor Stefan stattfand, trat der Staatsanwalt — ein sehr seltsamer Fall — für den Freispruch des Blockwächters Oberhauser ein, da dieser nach Lösung des Signalverschlusses, der als Auftrag zum Freistellen aufzufassen sei, auch freistellen durfte und als untergeordnetes Organ dem Befehl des Beamten folge zu leisten hatte. Bezuglich der anderen Angeklagten verlangte der Staatsanwalt die Verurteilung, dem traten die Verteidiger Dr. Seidler für Dr. Schmidt, Dr. Erler, Dr. Tausch für Dr. Harpner, entgegen.

Der Gerichtshof sprach Oberhauser nach den Ausführungen des Staatsanwalts frei, mäßigte die Strafe des Beamten Mayer vor vier Tagen strengen Arrests auf 48 Stunden einischen Arrests und bestätigte bezüglich aller anderen Angeklagten die Freisprüche des Bezirksgerichts Kufstein, unter Verwerfung der Berufung der Staatsanwaltschaft.

Wiederaufnahme des Beweisverfahrens in einem Unfallsprozeß. Der Schlosser der Bischöflichen Eisenbahn Anton Klier, erlitt am 21. September 1908 in der Station Komotau einen schweren Verkehrsunfall, indem er beim Aufheben von Blechfählen ausrutschte und mit der Brust auf die im Gepäck eines Wagens angebrachten eisernen Streben mit solcher Wucht auffiel, daß er bewußtlos liegen blieb und von Arbeitskollegen fortgebracht werden mußte.

Im Anschluß an diesen Unfall stellte sich bei Klier Blutspurden und eine Irritation des Nervensystems ein, die durch mehrere Monate andauerte. Als der Zustand sich im Februar 1909 etwas besserte, nahm Klier seine Arbeit wieder auf und verschaffte dieselbe bis Ende Juni 1909. Um diese Zeit mußte er sich wiederum wegen der Folgen stark melden und verblieb sodann im Krankenstand bis er aus dem Bahndienst scheiden mußte.

Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt hat ihm für die Dauer des Heilverfahrens, das ist bis Februar 1909, eine 60prozentige Heilverschaffungsrente zuerkannt, seine seit Ende Juni 1909 bestehende neuerliche Erwerbsunfähigkeit jedoch nicht mehr als Folge seines Unfalls vom 21. September 1908 anerkannt, was wohl in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß der behandelnde Bahnarzt Klier mit der Diagnose Darmkatarrh in den Krankenstand übernommen hatte. Klier brachte deshalb durch Dr. Gustav Harpner die Klage beim Schiedsgericht ein und das Beweisverfahren ergab, daß er einige Zeit nach dem Unfall bereits Blut spuckte, daß diese Erscheinungen auch zu der Zeit, als er die Arbeit wieder aufgenommen hatte, auftreten, und daß er nach seinem neuerlichen Eintreten in den Krankenstand im September 1909 im Bezirkstrantenhaus in Komotau mit der Diagnose Neurose in Pflege stand. An dem Darmkatarrh, mit welchem Klier angeblich Juli 1909 in den Krankenstand trat, wußte sich niemand, auch der behandelnde Bahnarzt nicht, zu erkennen.

Bei der Schiedsgerichtsverhandlung, die über die Klage im Oktober 1910 stattfand, gab der Sachverständige Professor Dr. Chotzel zu, daß bei Klier wohl ein Lungeneleiden vorliege und daß der Unfall ziemlich schwerer Natur gewesen sei, erklärte jedoch, daß er den Zustand Kliers nach seinem neuerlichen Eintreten in den Krankenstand im Juli 1909 nicht mehr als Unfallsfolge anerkennen könne, weil die Lungenaffektion schon vor dem Unfall vorhanden gewesen sei, wofür der Umstand spreche, daß Klier zehn Jahre (!) vor dem Unfall durch vier Tage und elf Jahre (!) vor dem Unfall durch fünf Tage mit Lungentartarrh im Krankenstand gewesen sei. Der Unfall hätte sohn in diesem Bezug nur eine vorübergehende Verschlimmerung des Lungenzustandes Kliers herbeigeführt, welche mit dem neuerlichen Dienstesantritt Kliers behoben gewesen sei. Auch die nervösen Störungen, die nach dem Unfall aufgetreten sind, seien bei Klier nur mehr in geringem Umfang vorhanden, wären theoretisch etwa mit 10 Prozent einzuschätzen, lämen jedoch praktisch nicht in Betracht.

Der zweite Sachverständige, Dozent Dr. Erben, schloß sich diesem Gutachten im großen und ganzen an, setzte jedoch die Einbuße durch die nervösen Störungen mit 20 Prozent an und gab über eindringliches Verfragen des Befürworters an, daß er das Lungeneleiden Kliers dann als Unfallsfolge anerkennen würde, wenn Klier unmittelbar nach seinem Unfall Blut gespuckt hätte.

Das Schiedsgericht unter Vorsitz des Landesgerichtsrates Dr. Richter wies die Klage Kliers mit der Begründung ab, daß es nicht habe die Überzeugung gewinnen können, daß die Lungenaffektion Unfallsfolge sei. Was die nervösen Erscheinungen betrifft, so habe das Schiedsgericht im Hinblick auf das Gutachten des Professors Chotzel nicht als festgestellt angesehen, daß dadurch überhaupt eine Einbuße der körperlichen Erwerbsfähigkeit bedingt sei.

Infolge dieses Schiedsgerichtsentscheides, das mit der gänzlichen Abweisung der Klage sogar noch über die eingehenden Gutachten der Sachverständigen weit hinausging und mit den Ergebnissen des Beweisverfahrens nicht im Einklang stand, wandte sich Dr. Harpner sofort an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt, um unter Hinweis auf die bisherigen Ergebnisse des Beweisverfahrens, durch welche die Schwere des Unfalls Kliers nachgewiesen worden war, sowie im Hinblick auf das Gutachten des Dozenten Dr. Erben, daß für den Fall, als unmittelbar nach dem Unfall Blutspurden bei Klier auftraten, sein Lungeneleiden als Unfallsfolge anzusehen sei, die Anstalt mit Ausschluß des Prozeßweges zur neuerlichen Stellungnahme in dieser Sache zu bewegen. Die Anstalt leitete tatsächlich auf Grund dieses Antrages neuerliche Erhebungen in Komotau ein, welche sich jedoch durch viele Monate hinzogen, ohne zu einem praktischen Resultat zu führen, da der Vorstand der Anstalt trotz der Erhebungen es ablehnte, mit einer neuen Entscheidung in der Sache vorzugehen.

Dr. Harpner brachte nunmehr beim Schiedsgericht die Klage auf Wiederaufnahme des früheren Verfahrens ein, wobei er sich auf das Gutachten des Dozenten Dr. Erben bezog, und stellte durch eine Reihe von neu ermittelten Zeugen unter Beweis, daß Klier unmittelbar nach dem Unfall Blut gespuckt habe.

Noch Durchführung der neuen Beweise beschloß das Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap die Wiederaufnahme des Verfahrens, hob das frühere Schiedsgerichtserkenntnis auf, erkannte die Lungenaffektion als Unfallsfolge an, und sprach dem Kläger für die verlorenen Zeit einen Betrag von Kr. 984,64 sowie für die Folge, wobei es über das Gutachten der Sachverständigen hinausging, unter Annahme einer Einbuße von 40 Prozent, eine 24prozentige Rente zu.

Streiflichter.

Die „Österreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ unter den Leichenhändlern. In der an Roheit alles übertreffenden Verleumdungskampagne, die von der christlich-sozialen Presse gegen den am Hundstein verunglückten Genossen Silberer durch nahezu vier Monate geführt wurde, durfte natürlich auch das Organ des christlichen Verkehrs-bundes nicht zurückbleiben. Und so brachte am 1. April die „Österreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ folgendes von Gemütsroheit äußerster Sorte zeugendes Inserat, das man tiefer hängen muß:

Er ist auferstanden! Er lebt!

Der von den Genossen Wiens und Umgebung mit Krookolstränen beweinte und mit orientalischem Wehklagen betrauerte

Reichsratsabgeordnete

Genosse Franz Silberer

ist nach angeblicher Verunglückung auf einer Skitour drüben überm Ozean aufgetaucht und hat sich die Atmosphäre von New York zu weiteren Aufenthalt erwählt.

Kranzspenden werden dankend abgelehnt, doch Geldspenden auch fernerhin angenommen. Für ein Dauerandenken des teuren Geretteten wird Frau Justitia sorgen. Seine Verdienste folgen ihm als Reisegepäck nach.

Die schwer getroffenen Genossen von Wien und Umgebung.

Während das Inserat erschien, lag der Tote unter den Schneelawinen der Berge vergraben. Und der Lump, der seine Feder mit einer schmachvollen Leichenhändlung besudelte, wird natürlich mit derselben Feder weiterhin „journalistisch die Eisenbahnerinteressen vertreten“. Wir gratulieren den christlichen Eisenbahnhern zu einer solchen Führung!

Ein Eisenbahnhändler im Revolutionsjahr 1848. In der nach den erfolgreichen Märztagen gegründeten „Wiener Gassen-Zeitung“ finden wir die Schilderung eines Eisenbahnunfalles, der sich damals am 27. Juli auf der Nordbahn ereignete. Da der Bericht zugleich mehrfache Angaben über die damalige wirtschaftliche Lage der Eisenbahner enthält, ist seine Wiedergabe gewiß nicht ohne Interesse. In der Ausgabe der „Wiener Gassen-Zeitung“ vom Montag den 31. Juli 1848 heißt es darüber:

„Über das große Unglück, welches am 27. auf der Eisenbahn zwischen Napagedl und Hullein sich ereignete, berichtet ein Augenzeuge folgendermaßen:

Die Maschine Jafon wurde schon vor einem halben Jahre dem Maschinenverführer Leo als reparaturbedürftig angezeigt, allein der genannte Herr wollte dies nicht glauben, und so kam es, daß in letzter Zeit kein Maschinenführer mehr damit fahren wollte, der jüngste aber, der erst ein Jahr im Dienste stand, wurde dazu gezwungen.

Als derselbe am 27. von Prerau über Hullein fuhr, sprang der Kessel dieser Maschine zwischen den Wächterhäusern 108 und 109 mit einem solchen Knall, daß man ihn bis auf sechs Meilen weit hören konnte. Fünf Centner schwere Stücke von der Maschine flogen 300 Schritte weit und die hinter der Lokomotive sich befindenden 15 Wagen mit Waren stürzten übereinander und zerstörten dabei so, daß die Trümmer wie aufgehäufte Barrifaden anzusehen waren.

Das Personal vom Dampfzuge kam mit dem Leben davon, allein die 4 Männer, welche auf der Maschine waren, wurden greulich zugerichtet. Jedes Bein an ihnen war gebrochen und das Fleisch hing wie Fehen von ihnen.

Der Heizer, welcher 5 Kinder und ein todfrisches Weib hatte, lebte noch bis abends. Von dem Maschinenführer Rischlach, der ein getaufter Jude war, fand man erst nach einer Weile einige Stücke, die man in ein Tuch zusammenband; aber es war von ihm nur die Hälfte, die andere Hälfte lag zerstreut wie gehacktes Kraut auf der Erde. Dieser Unglückliche war auch verheiratet und sein Weib ist jetzt mit dem 3. Kinde in der Hoffnung. Aus dem nächsten Dorfe kam dann ein Geistlicher herbeigeeilt und segnete die Stüde christlich ein, heute den 29. ist die Leiche, aber wer selbst nicht dabei gewesen, kann sich keinen Begriff machen, wie es dort ausgesehen, wie die Leute auf den zerstreuten Fleischstücken herumgetanzt sind.

Seit den ruhmvollen Märztagen hat sich Vieles verändert. Vieles wurde zum Heile des Volkes gewonnen und verbessert, aber auf das Eisenbahnpersonal scheint man ganz vergessen zu wollen. Es wäre zu wünschen, daß auch die Eisenbahndirektion einen Nippensloß bekäme, damit sie ihre Leute besser zahlen würde, denn für die wenigen Kreuzer Tag und Nacht, Sommer und Winter seine Gesundheit und sein Leben preiszugeben, ist wahrhaftig ein himmelschreiendes Verlangen.

Der Konditeur hat monatlich 25 fl. und der Bader 20 fl. C. M. und davon zieht man ihn nach Belieben einen Teil als Ration ab, so daß Niemand recht weiß, welchen Gehalt er hat und wie er damit auskommen soll, nicht weiß, wie er seine Kinder und sein Weib ernähren soll. Freilich, wenn die Beamten um einen Leuerungsbeitrag einkommen, so wird er ihnen gegeben, allein das Zugspersonal wird von der schwarzgelben Direktion immer und immer abgewiesen. Ich bitte ergebenst, diesen Brief in Ihrem Blatte zu veröffentlichen.

Ergebnister

X. R.

Das dürfte wohl der erste Notschrei überhaupt gewesen sein, der in Österreich von Eisenbahnhern in der Presse laut geworden ist.

Berechtigte Beschwerden der Kanzleidiener der Südbahn. Seit einer Reihe von Jahren streben die Kanzleidiener der Südbahn analog ihren Kollegen auf den f. f. Staatsbahnen eine Reihe von Verbesserungen zu erreichen, die bei einem guten Willen der Verwaltung ohne besondere Kosten erfüllt werden könnten. Statt dem aber haben einige Herren bei der Südbahn das Bestreben, alles zu tun, was geeignet erscheint, daß diese Verbesserungen nicht durchgeführt werden und daß die Lage der Kanzleidiener noch mehr verschlechtert wird.

Die Personalkommissionssmitglieder dieses Dienstzweiges bemühten sich auch in letzter Zeit neuerlich energisch darum, daß die berechtigten Forderungen der Kanzleidiener endlich erfüllt werden. Sie urgierten in der letzten Sitzung die Erledigung der beiden Membranen, in welchen die Ernennung der fähigen Kanzleidiener zu Kanzleigehilfen, die Abschaffung der Reinigungsarbeiten, die Einführung der Amtszeit analog den Beamten u. s. w. enthalten war. Herr Dr. Grabscheid ließ sich die Personalkommissionssmit-

glieder rufen und teilte ihnen mit, daß die Kanzleidiener eine ununterbrochene Amtszeit von 7 Uhr früh bis 8 Uhr nachmittags zu absolvieren haben. Auf die berechtigte Einwendung der Personalkommissionssmitglieder, daß diese Verfügung unmöglich einzuhalten sei, meinte Herr Dr. Grabscheid, daß sich die Kanzleidiener ein Butterbrot, eventuell zwei Butterbrote mitnehmen sollen, dann werden sie es schon aushalten. Dabei vergaß er ganz, daß der § 10 der Haushaltordnung vom Jahre 1866, die heute noch gültig ist, jedem Kanzleidiener das Recht zur Abhaltung einer Mittagspause einräumt. Wozu noch bemerkt werden muß, daß zur damaligen Zeit die Kanzleidiener im Direktionsgebäude Wohnung hatten, was jetzt nicht der Fall ist. Es ist begreiflich, daß die Kanzleidiener ob dieser Art der Erledigung ihrer berechtigten Forderungen tief erbittert sind. Aehnlich wird mit den anderen Forderungen verfahren. Die Kanzleidiener der Einnahmenkontrolle besorgen das ganze Jahr im vollsten Sinne des Wortes hochqualifizierte Beamtenarbeit. Sie haben unter anderem die Aufgabe, alle Fehler, die seien, der diversen Dienststellen, Stationen etc., in den Rechnungsausweisen gemacht werden, richtigzustellen. Die Kontrollbeamten besorgen nur die Überprüfung der von den Kanzleidienern durchgeführten Kontrollarbeiten. Zur Erledigung dieser Arbeiten gehört selbstverständlich ein umfangreiches Wissen, und dies wird auch von den Kanzleidienern im vollen Umfang gefordert. Einzelne Herren von der Direktion versuchen nun hinter dem Rücken der Personalkommission entsprechende Erfüllung der Forderungen wegen Ernennung zu Kanzleigehilfen und der Abschaffung der Reinigungsarbeiten zu hinterbrechen. So wurde kürzlich vier lange dienenden Kanzleidienern, die bereits die Endgehaltstufe erreicht haben, mitgeteilt, daß die Direktion die Absicht hat, ihnen eine einmalige Bulage von 100 Kr. als Aequivalent für die Ernennung zu Kanzleigehilfen zu geben. Gleichzeitig wurde ihnen eröffnet, daß sie in die Prüfung versetzt werden müßten, falls sie zu Kanzleigehilfen ernannt werden würden. Bezuglich der Abschaffung der Reinigungsarbeiten handelt es sich nur darum, daß noch eine einzige Frau beschäftigt wird und die Sache wäre gemacht. Die Personalkommissionssmitglieder, beziehungsweise die Vertrauensmänner haben in wohlmotivierten Eingaben wiederholt nachgewiesen, daß die Südbahn alle diese Fragen ohne besondere Mehrausgaben zur Zufriedenheit der Kanzleidiener lösen kann. Über einige Herren der Direktion wollen nicht und darum werden auch diese geringen Fragen in einer so beschämenden Weise behandelt.

Die Kanzleidiener lassen sich dieses Vorgehen begreiflicherweise nicht ruhig gefallen. Ihre Vertrauensmänner haben bereits am 4. Juni in einer Besprechung zu den ganzen Fragen neuerlich Stellung genommen und entsprechende Beschlüsse gefaßt. Gemeinsam mit der Zentrale unserer Organisation werden die Vertrauensmänner neuerlich alle geeigneten Schritte unternehmen, um die berechtigten Forderungen der Kanzleidiener endlich zu einem befriedigenden Abschluß zu bringen.

A. M.

Reichskonferenz der Signalmeister und Signalschlosser. Am 19. Mai 1. J. fand im Arbeiterheim in Wien eine Reichskonferenz der Signalmeister und Signalschlosser sämtlicher Bahnen Österreichs statt, die von 26 Delegierten, die 20 Ortsgruppen vertraten, besichtigt war. Von der Zentrale waren die Genossen Adolf Müller und Nodler, vom Prager Sekretariat Brodbeck und vom Lemberger Sekretariat Kasanowsky anwesend. Zum Vorsitzenden wurde Genosse Pleschinger bestimmt. Die Aufgabe der Konferenz war es, Arbeiten nach zwei Richtungen hin zu bewältigen. In erster Linie standen die Forderungen der Signalmeister und Signalschlosser zur Diskussion. Nach einer längeren Debatte, die davon zeigte, daß insbesondere unter den Signalmeistern Böhmens die Organisation bereits fest Wurzeln geschlagen hat, wurden nachstehende Anträge angenommen:

1. Bei Beharrung auf der Forderung der Einreichung in den Beamtenstatus seien die Signalmeister unverzüglich in die Gruppe A der Unterbeamten zu überstellen. 2. Die Signalschlosser sind bei Erlangung der Gehaltstufe von 1200 Kr. in das UnterbeamtenSchema zu überstellen. 3. Die Prämienfrage ist ordnungsgemäß so zu regeln, daß auch für die Ersparnisse bei den mechanischen Blockarbeiten Ersparungsprämien aufzustellen sind und daß der so zusammen mit dem bisher bestehenden Prämien ermittelte Betrag einer gerechten Aufteilung unterzogen wird.

Diese Anträge wurden einstimmig angenommen. Des Weiteren wurde eine aus drei Signalmeistern und drei Signalschlossern bestehende Deputation gewählt, die im f. f. Eisenbahministerium vorsprechen und dort die Wünsche ihrer Kategorien vertreten soll. Der Deputation gehören an: Pleschinger (Prag), Ernst (Steyr), Kubitsch (Tarnopol), Schillhah (Wien), Dembowski (Chodorow) und Sehnal (Brünn).

Der andere Teil der Konferenz war dann den Beratungen zum Ausbau der Organisation gewidmet. Bei den Beratungen trat zutage, daß in manchen Direktionsbezirken die Signalmeister gut organisiert sind und die Signalschlosser gar nicht. In anderen Direktionsbezirken verhält es sich wieder umgekehrt. Diese Tatsachen sind der beste Beweis dafür, daß der Ausbau der Organisation und der Zusammenschluß der beiden Kategorien möglich ist, wenn nur in entsprechender Weise vorgegangen wird. Die Mittel und Wege zu finden, um dieses Ziel zu erreichen, das war nun die Aufgabe der Konferenz. Genosse Brodbeck machte diesbezügliche Vorschläge. Nachdem die Umrisse der Taktik, nach welcher in Zukunft vorgegangen werden soll, durchberaten und bestimmt waren, wurde die Konferenz geschlossen. Sie hat allen in Betracht kommenden Faktoren Arbeit gebracht, von deren entsprechender Durchführung es abhängt, ob die Signalmeister und Signalschlosser schon in naher Zukunft eine festgeschlossene Phalange bilden werden.

A. R.

Die Unfallverhütung auf den f. f. Staatsbahnen. In allen Zweigen der Industrie schreitet die Technik vorwärts, bei allen Maschinen, in allen Werken werden Sicherheitsvorrichtungen angebracht, überall verlangen schon die Behörden selbst schon, daß das Leben der Arbeiter gesichert werde. Nur bei den f. f. österreichischen Staatsbahnen wird diesbezüglich eine wohl nicht rühmliche Ausnahme gemacht. Vor ziemlich langer Zeit brachte Genosse Schöber in der Personalkommission, Direktion Wien, einen Antrag ein, der verlangte, daß die Stühlen zum Aufstellen der Anschlaglaternen nicht mehr am Dach, sondern auf den Fußröhren, wie bei den Stadtbahnwaggons, angebracht werden sollen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen und es wurde von der f. f. Direktion sogar zugesagt, daß dieselbe auch durchgeführt werde. Aber leider ist gerade das Gegenteil der Fall. Nun werden neue Waggons gebaut und immer noch sind die Stühlen am Dache, ja womöglich noch ungünstiger platziert als früher. Wir möchten

einmal einen Herrn Ingenieur vom Wagenbau ersuchen, er solle es versuchen, bei den neuen großen Personenzügen, Serie Ci, bei schlechtem Wetter die schweren Laternen aufzustellen. Speziell im Winter bei Glätte ist dies ohne Gefährdung des Lebens unmöglich. Daß es einem dieser Herren möglich wäre, auf der Strecke, angezogen wie ein Eskimo, bei Nacht Signal 48 oder 44 aufzustellen und die Laternen bei Sturmwind anzuzünden, glauben wir nicht. Jeder dieser Herren würde es sich wohl überlegen, ein solches Wagnis zu unternehmen. Dieses Kunststück zu vollbringen, ist den Kondutoren sowie den Lampisten vorbehalten. Müssten denn wieder einige Bedienstete zu Gruppen gemacht werden, bevor hier eine Änderung eintritt, und bevor der Antrag Schöber durchgeführt wird? Was sagt hierzu die f. f. Generalinspektion?

Geschmacksverirrungen der Versammlungsbretter. Neben dieses auch in unseren Eisenbahntreinen beachtenswerte Thema schreibt die „Deutsche Metallarbeiter-Zeitung“: Die Frage: Wie gestalten wir die Propaganda für die Ziele der Arbeiterbewegung am erfolgreichsten? führt an ein schwieriges und selten erörtertes Problem. Seiner Natur nach läßt dieses Problem eine Erörterung auch wenig fruchtbare erscheinen. Denn seine tausendfachen Seiten, von denen jede einzelne wiederum Verschiedenes aufweist, die jeder Agitator, sei er im Angestelltenverhältnis oder nicht, nach seiner Weise, Fähigkeit und Veranlagung individuell verarbeitet, lassen sich in kein System bringen. Und das ist gut so. Aber davon soll auch gar nicht die Rede sein, sondern von einer ganz besonderen Art, oder richtiger gesagt, von einer Ab- oder Unart der Agitationsmethode.

Das charakteristische Merkmal dieser Spiegels findet seinen Ausdruck in einer — wie soll ich sagen — rabulistischen Rhetorik oder, um es „populär“ auszudrücken, in der sogenannten Phrase. Damit sind alle jene Redewendungen gemeint, die zwar einen massiven Klang haben und deshalb von vielen Zuhörern nicht ungern vernommen werden, die aber vor der kritischen Vernunft nur leerer Schall sind und in ihr nichts zusammenbrechen.

Dieser Methode begegnen wir in der Regel bei Leuten, die intellektuell am meisten entwicklungsbedürftig sind, und sie findet ein Echo in solchen Kreisen, wo allgemein primitive Verhältnisse auch das geistige Niveau bedrücken. Dadurch, daß solche Kreise leider noch nicht den Sinn und die Tragweite jedes Satzes zu erfassen vermögen, kann es vorkommen, daß selbst der nichtsagendste Bemerkung ungefeierter Weiß gezeigt wird. Sie wägen noch nicht das Wort ab nach dem Inhalt, nach der Bedeutung, sondern hören nach dem Klang. Und der ist bei Phrasen voll und schön, sonst wären es keine. Was aber sollen aufgelierte Arbeiter denken beim Vernehmen einer Rede, wie ich sie unlängst hörte und in welcher unter mehreren gleichwertigen der unergründliche Satz vorkam: „Kampf gegen die bürgerliche Gesellschaft bis aufs Messer!“ Das war ein so echter, unverfälschter Klang! Aber man kann mit diesem Satz absolut nichts anfangen, aus ihm keine Lehre, keine Direktive ziehen; nur der Gingewichte kann ihn deuten. Denn ein Kampf bis aufs Messer oder mit dem Messer gegen die bürgerliche Gesellschaft ist nicht nur undenbar und unmöglich, er wäre auch unsocialistisch, absurd. Der Redner wollte aber wahrscheinlich das auch gar nicht sagen, vielmehr einen Sinn zum Ausdruck bringen, wie er in dem Satz liegt: Kampf gegen die bürgerliche Gesellschaft bis zum Sieg des Sozialismus. Dann aber hätte er dies oder in anderen Worten das gleiche sagen und hinterher auseinandersezen müssen, was dieser Sieg bedeutet. Dadurch wären den Zuhörern nicht nur die Ziele des Sozialismus dargelegt worden, sie hätten sich auch Gedanken machen können über die Mittel, die anwendbar und siegverheißend erscheinen im Kampf um diese Ziele. Dann wäre aber wohl niemand auf das „Messer“ verfallen, denn es wäre ihm dann zu dumm vorgekommen.

Wer mit der Agitation vertraut ist, weiß, daß solche Redewerden nicht nur gelegentliche Entgleisungen sind, sondern immer wiederkehren. Eine gewissenhafte Agitation jedoch wird sie stets verschmähen, um so mehr, weil sie aufgelierten Arbeitern nur ein Kopfschütteln abnötigen, den Lernenden und nach Erfahrungssuchenden aber Schwierigkeiten in den Weg legen.

Das gleiche gilt den Redewerden von der Zentrumerierung der Gesellschaft oder von dem Weltbrand, den einmal vor Jahren ein „christlicher“ Bergarbeitersekretär in Aussicht gestellt hat, wie von allen anderen Blüten ähnlichen Kalibers. Man kann mit scharfen Worten und hinreißender Redensamkeit die Arbeiterschaft aufklären und kampfbereit machen, ohne sich inhaltsleerer Phrasen dabei zu bedienen. Derlei hohle Worte, so beliebt sie auch sein mögen und so sehr sie geeignet sind, einen Augenblicksbeifallserfolg zu erzielen, haben jedoch für die moderne Arbeiterbewegung keinerlei bleibenden Wert. Denn die strebame, nach höherer Kultur lebende Arbeiterschaft kann nichts daraus entnehmen, nichts Neales dabei denken, nichts durch sie zu lernen finden, was sie sucht und braucht: Wissen und Erkenntnis. Diese aber allein sind die nie versiegende Quelle, aus der sie sowohl für den großen politischen Kampf als auch für den nervenzerrüttenden gewerkschaftlichen Kleinkampf die Kraft und die Intelligenz zu schöpfen vermag, die notwendig sind, um den Sieg zu erringen.

Daher sollte es jedes Agitators in der Arbeiterbewegung Pflicht sein, die eigene Agitationsmethode zu überprüfen, ob sie frei ist von klingendem Schwung, dem ein realer Sinn nicht innewohnt. Wie der Lehrer dem Schüler nur durch instruktives Behandeln der Materie Wissen vermitteln kann, so kann es auch nur eine Agitation, die reingehalten ist von rednerischen Geschmacksverirrungen. Diese können der Arbeiterbewegung nur schaden, im besten Falle nichts nützen, fort mit ihnen! Die Propaganda wirkt ohne sie nachhaltiger und wird dadurch für die Arbeiterbewegung zum bleibenden Vermächtnis.

—rt.

Bom Güterzugspersonal der f. f. Nordbahn. Als die Nordbahn verstaatlicht und der Sektionschef Herr Baron Vanhans zum Direktor dieser Bahn designiert wurde, atmete das unter der Nutz des Zeitleiles gesandte Personal auf, in der Hoffnung, daß es jetzt nicht nur menschlich behandelt, sondern daß auch die Schäden, die das Güterzugspersonal unter dem Regime Zeitleiles erfuhr, behoben, und daß sich das Los der Zugbegleiter menschenwürdiger gestalten werde. Mit fühllicher Erfahrung haben die Güterzugsbegleiter zum Baron Vanhans aufgeschaut, von dem sie die Erlösung erwartet haben. Die Erwartungen des Personals wurden getäuscht. Es wird alles unternommen, nur um den Güterzugsbegleitern einen Schaden zuzufügen, wenngleich dabei auch die Nordbahn keinen Vorteil hat. Die Juristen, von denen es bei der Direktion nur so wummelt, verstecken von der Ausübung des praktischen Eisenbahndienstes absolut nichts und die Herren Ver-

fehrsmäler sind nur bestrebt, Diäten zu machen. Wir wissen den Wert einer vernünftigen Kontrolle gewiß zu schätzen; zu was allem aber die Verkehrskontrolle bei der k. k. Nordbahn verhindert werden, das übersteigt aber wirklich die Grenzen einer vernünftigen Dienstgebarung. Es gibt da Kontrolleure — und alle diese Leute sind in höheren Rangklassen — die die Bücher auf der Strecke Lundenburg-Bellerndorf über die Zugseinfahrten revidieren, ob dieselben von den Weichenwächtern unterschrieben sind; andere, die die Signalbahnen revidieren, ja sogar solche, die herumschleichen, um einen Zugbegleiter zu erwischen, der entweder auf der Bremse sein Essen wärmt, oder der sich in der Restauration ein Stück Wurst kauf. Seit kurzer Zeit bestehen auf der Nordbahn sogenannte Güterzugbegleiter; dieser Dienst hat die vornehmlichste Aufgabe, festzustellen, ob alle Zugbegleiter bei der Durchfahrt in den Stationen die Köpfe bei den Bremshütten herausstehen, oder ob in den Stationen sie den Zug nicht verlassen. Dabei rapportieren einzelne Zugexpedienten ohnehin jeden derartig vorkommenden Fall. In der Station Lüderowitz zeigte der Zugexpedient in 24 Stunden 42 Zugsparten an, daß nicht alle vier oder fünf Mann bei der Durchfahrt die Köpfe aus den Bremshütten herausgestellt hatten. Auf der Nordbahn tut man anstatt reformieren kontrollieren, und wenn man sagt, die Verhältnisse hätten sich gebessert, glaubt kein Güterzugbegleiter daran. Man lese nur den Alt. Nr. 69.702 — V ex 1911. Da sieht: Ganz besonders ist darauf zu dringen, daß nachstehende Punkte stets beachtet werden. Der Untersuchung der Wagen in Bezug auf die Beschaffenheit der Räder, namentlich der Radreifen und Schalengurträder, der Achsen, Lagerkupplungen und Bremsen ist erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Dem Laufholz, Längseisen, Brettern sowie außergewöhnlich schweren und umfangreichen Gegenständen und dergleichen ist das größte Augenmerk zuzuwenden. Ein zweiter Erlaß 18.224 ex 1912, 6/4, Sammelnummer 188, verlangt ebenfalls auf das genannte durchgeführt zu werden. Es soll vermieden werden, daß durch die längeren Verschiebungen in den Mittelstationen größere Zugverspätungen entstehen, weil dadurch der Zugverkehr unregelmäßig wird. Es ist darauf hinzuweisen, daß in letzter Zeit angeblich viele Exekutivorgane es an der unbedingt nötigen Gewissenhaftigkeit und an der genauen Befolgung der bestehenden Vorschriften fehlen lassen. Das wäre ja alles ganz schön und richtig, aber wenn diese Erlässe befolgt und durchgeführt werden sollen, soll auch das Eisenbahnministerium und die k. k. Nordbahndirektion das hiezu notwendige Personal bestellen. In den Zwischenstationen, speziell auf den Flügelbahnen, besteht seit den Erlässen der 3. 117.981 ex 1911 und Befüllar Nr. B. J. B. 2734, nach welchen die Verschiebungen auf dem Brünner und Bellerndorfer Flügel durch zwei Zugbegleiter besorgt werden, ein mörderisches Haken. Selbst unter Zeitzelten ist so was nicht vorgekommen, die Ausdeutung und die Schikanierung der Güterzugbegleiter hat jetzt die höchste Stufe erreicht.

Das Eisenbahnministerium und die k. k. Nordbahndirektion könnten es sich ersparen, solche Erlässe auf die Strecke hinauszugeben, denn durchgeführt wird von den Erlässen nicht viel. Oder macht man vielleicht die Erlässe aus dem Grund, um für die überzähligen Beamten eine Beschäftigung zu haben? Die Direktion denkt und der Herr Oberinspektor Knöpfelmacher lenkt. Seitdem am 9. April 1912 das Befüllar 2734 in Kraft getreten ist, werden die Wagen überhaupt nicht mehr untersucht. Der Zugbegleiter, der den Dienst, die Wagen auf deren Beschaffenheit zu untersuchen hatte, beteiligt sich während des ganzen Zugaufenthaltes beim Verschieben. Die Verschiebungen dauern in einer jeden Station viel länger als die Aufenthalte in den Fahrordnungen sind; da wird auf Leben und Tod bis zur Erfüllung der beiden Zugbegleiter 30 und 40 Minuten über den Aufenthalt verschoben. Speziell in der Station Nitolsburg. Herr Knöpfelmacher, Herr Inspektor Venhart und der Fachbeamte Müller haben diesen mörderischen Treiben beim Infrastreit des Befüllars 2734 durch längere Zeit selbst beigebracht und dabei ziemlich viel an Diäten gemacht. Das der Herr Knöpfelmacher wenig versteht, dafür dient nachstehender Beweis. Bis dato haben die beiden Zugbegleiter auf dem Bellerndorfer Flügel die Aus- und Beladungen bei sämtlichen Bügen selbst besorgt. Auf einmal hat der Herr Betriebsinspektor Knöpfelmacher gefunden, daß es bedeutend vorteilhafter wäre, die Aus- und Beladung von den Verschubarbeitern beizogen zu lassen. Hier muß bemerkt werden, daß die Stationsverschieber speziell in den Stationen, wo Fabriken und Industrien sind, von jedem Wagen genutzt haben, wo derfelbe steht und wo er beim Abschleppen hingehört. Jetzt vergehen aber oft zehn Minuten oder mehr, bis man den Verschub beginnt. Dann kommen jeden Tag frische Zugbegleiterpartien auf die Flügelbahnen, und sind 89 Prozent Zugbegleiter gar nicht vom Verschubdienst. Die Mehrzahl der Zugbegleiter kennt das Verschieben nur durch den Instruktionsbeamten, sonst haben sie diesbezüglich keine Übung und sie waren auch nicht Verschieber. Wenn das System Knöpfelmacher zum Vorteil für den starken Güterzugverkehr auf der Nordbahn wäre, oder wenn es überhaupt zum Nutzen der Bahnverwaltung dienen würde, so hätte es sicher schon Zeitleins eingeführt und nicht den Herrn Betriebsinspektor Knöpfelmacher, dessen Erfindung machen lassen. Uns ist es recht, nur auf eines sind wir neugierig, wo man den Sündenbock suchen wird, wenn ein großes Unglück vorkommen wird. Die Nordbahndirektion wird ja noch die Eisenbahnkatastrophe in Trzibina im Gedächtnis haben. Die Nordbahnverwaltung erhielt auch vom Gerichtshof unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Gezel v. Rittersfeld am 25. Februar 1912 in Brünn eine moralische Ohrfeige, als sämliche fünf Angellagte freigesprochen wurden. Wenn die Herren sparen wollen, warum sagt man nicht bei der Direktion zu reduzieren an? Warum bestingt man nicht das ganz überflüssige Betriebsinspektorat? Eine andere Katastrophe für das Güterzugpersonal ist die Besorgung des Verschubes durch die Zugbegleiter. Bei Regen und Wetterstürmen werden sie bis auf die Haut nah und müssen sich durchdrückt wieder auf die offene Bank setzen und den Gang der Wagen und der Signale während der Fahrt beobachten. Der Zugbegleiterstand wird von Jahr zu Jahr kleiner. Es kommt oft vor, daß Zugsparten abfertigt werden, die erst fünf Stunden im Wohnort zugebracht haben, das ist speziell in Lundenburg. Hier ein Beweis dafür. Am 23. Dezember 1911 hatte die Partie Anderwald im Wohnort nur 4 Stunden 55 Minuten Ruhe. Wo ist hier die Verfolgung des Erlasses Alt. Nr. 81.872 — V ex 1909 — Herr Knöpfelmacher? Es muß gespart werden, wenn auch auf der anderen Seite durch Materialschäden und Entschädigungen Millionen zum Teufel gehen!

Korrespondenzen.

Freiheit-Johannisthal. Die letzte Woche vor Ostern feierte der Bahmeister dem Vorarbeiter und Bahnwagenführer mit, daß es notwendig sei, auf dem Schleppgleise der Firma Ettrich zehn Schwellen auszuwechseln und daß es am besten wäre, diese Arbeit am Karfreitag zu verrichten, weil an diesem Tage nur vormittags gearbeitet werde und weil er nach den Feiertagen die Leute wieder zu anderen Arbeiten benötige. Der Bahmeister hatte mit der Firma vereinbart, elf Mann zu schicken und hatte für dieselben eine Aufzahlung von Kr. 150 ausbedungen. Dem Vorarbeiter mache er hier von Mitteilung, damit sich dieser vorbereiten könne und damit er die Leute verständige. Der Vorarbeiter nahm aber nicht elf Mann, sondern nur einige seiger Proletionskinder zu dieser

Arbeit, wobei er sich so benahm, als hätte er Wohlfahrt zu verteilen. Eine solche Vorgangsweise trägt nicht zum notwendigen guten Einvernehmen der Arbeiter untereinander bei, und geht nur darauf aus, die begünstigten und zurükgewiesenen Arbeiter gegeneinander zu heben.

Pragerhof. (Mohrenwäsche der Reichsbünder.) Schon wiederholt haben wir uns mit dem unqualifizierten Vorgehen des hiesigen Stationschefs Schneider, der vom deutschen "Vollstat" angestellt zu sein scheint, befaßt. Vor kurzem haben wir in einer Notiz angeführt, daß der Stationschef Ausflüge und Saufgelage veranstaltet, anstatt sich um seinen Dienst zu kümmern. An diesen Ausflügen und Saufgelagen nimmt auch der Grazer Verkehrskontrollor Batlouf teil. Herr Schneider kennt den Dienst nur mehr dem Namen nach. Aber auch die "stramme deutschen" Beamten, denen Herr Schneider eine starke Stütze ist, leisten ihm bei solchen Anlässen nicht ihren Frauen Gesellschaft. Wir haben weiters erwähnt, daß er gegenüber den ihm unterstehenden Bediensteten sehr parteisch vorgeht und daß er die deutsch-nationale Politik betreibt, und zwar dadurch, daß er slowenische, einheimische Arbeiter entläßt und an deren Stelle deutsche aufnimmt. Natürlich müssen dies Gelbe sein, denn Sozialdemokraten verträgt er nicht.

Zedermann, und wenn er auch kein Stationschef ist, würde beim Gericht oder wenigstens unter den Fittichen des berüchtigten § 19 Genugtuung suchen, wenn man ihm solche Sachen ins Gesicht schleudern würde. Doch Herr Schneider, der sich, als er noch ein kleiner Beamter war, sehr gerne unter die Sozialisten mischte, kennt ganz gut das Sprichwort: "Wer Butter am Kopf hat, soll nicht an die Sonne gehen". Er fürchtete wahrscheinlich, daß die Redaktion noch das übrige in großen Mengen vorhandene Material zum Vorschein bringen wird. Das erste, was er zu seiner Verteidigung tat, war, daß er einige Bedienstete in seine Kanzlei rief, von denen er erfahren wollte, wer ihn denn so unbarmherzig verrissen hat. Weil er aber auf diesem Wege nicht zum Ziele kam, berief er am 25. April alle Beamten und Arbeiter, welche am selben Tag im Dienst waren, in den Wartesaal II. Klasse. Dort hat er den Leuten lang und breit erzählt, daß er das nicht verdient hat, daß man ihn in den Zeitungen verreift, und daß er schon sehr viel Gutes für die Bediensteten getan habe. Diese Komödie wiederholte er auch am 26. April mit den übrigen Bediensteten. Giebel vergaß aber Herr Schneider zu sagen, daß er zehn slowenische Arbeiter auf die Straße geworfen und sie durch Deutschesche erlebt hat. Um deutsche Arbeiter zu finden, wandte er sich nach Graz und Marburg sowie an das 27. Infanterie-Regiment, welches ihm deutsche Unteroffiziere zur Verfügung stellen sollte. Er sagte auch nicht, daß die einheimischen Arbeiter, die schon jahrelang im Dienst der Eisenbahn stehen, die schlechtesten Posten innehaben, während seine "deutschen" Viehlinge, freilich müssen sie Mitglieder des "Reichsbundes" sein — die besten Posten bekommen und alle Rechte haben, die man denen, die vom gelben Reichsbund nichts wissen wollen, entzieht. — Wohl erzählt aber Herr Schneider, daß seine Schande die Sozialdemokraten verschuldet haben und diesen schwur er Nach. Wir können es ihm aber getrost sagen, daß seine Schande nur er selbst mit seinen schlechten Mathebern verschuldet hat. Er glaubte den Beamten, daß sie ihren Dienst tapless versehen, während einige von ihnen wegen ihrer Dienstesverrichtung wohl ins Kriminal, nicht aber zur Eisenbahn gehören. Doch davon ein andermal!

Am 28. April beriefen die Reichsbündler eine Protestversammlung ein, die beim Nagborstel stattfinden sollte. Aber trotz ihrer zigeunerhaften Reklame gegen Nord und Süd kam kein einziger Versammlungsteilnehmer. Sogar die Einberufer sind nicht erschienen. Denselben Abend haben unsere Genossen eine Versammlung zum Abzug einberufen. Bei dieser Versammlung haben sie sich mit der famosen "Erklärung", mit welcher sich Herr Schneider reinwaschen wollte, befaßt. Wahrscheinlich hat die Generaldirektion eine solche Erklärung von ihm verlangt.

Wenn Herr Schneider behauptet, daß es seine private Angelegenheit ist, wenn er Saufgelage veranstaltet, und daß wir keine anderen Argumente gegen ihn anführen könnten, so sagen wir ihm einzuweilen, daß wir nicht die Gewohnheit haben, uns unter das Scheit zu verstecken und zu horchen, was unter der Decke geschieht. Wir können ihm noch mit anderen dienstlichen Angelegenheiten aufwarten.

Wie einige Beamte ihren Dienst versehen, ist aus folgendem ersichtlich: Der sogenannte "goldene" Novak liegt am 24. März I. J. den Personenzug Nr. 35, welcher um 8 Uhr 45 Minuten in Pragerhof ankommt, einfahren, obwohl auf dem Hauptgleise die Lokomotive Nr. 42904 des ungarischen Personenzuges stand, um Wasser zu nehmen. Wenn der Lokomotivführer des Personenzuges nicht rechtzeitig die Lokomotive am Hauptgleise bemerkte und den Zug rechtzeitig zum Stehen gebracht hatte, so hätten wir ein zweites Überraschungsergebnis. So was kann aber sehr leicht geschehen, da der "goldene" Novak mit den anderen Beamten die vorhergehende Nacht bis 5 Uhr früh geflossen hatte. Daß er bis 8 Uhr früh nicht ausgeschlafen sein konnte, ist selbstverständlich. Der "goldene" Novak war es auch, der den Genossen Maricic nur deshalb aus dem Dienst schickte, weil er mit seinen Kollegen slowenisch sprach. Wäre es da nicht Pflicht des Stationschefs, daß er einen solchen, für den Dienst untauglichen Beamten, nach Hause schickt, damit er seinen Rausch ausschlafen? Herr Schneider, haben Sie was unternommen, damit dergleichen in Zukunft nicht mehr geschieht? Uns ist hievon nichts bekannt. Der Herr Stationschef schickte den Genossen Brencovic aus dem Dienst, weil er den Schnellzug nicht eine Bierstunde vorher vorheizen ließ. Der "goldene" Novak, der schon mehrere Fälle auf dem Gewissen hat, kann treiben, was er will. Die Arbeiter werden auf die Straße geworfen, den Beamten hilft man, wo man nur kann. Wo ist denn das Recht, Herr Schneider? Wie soll aber Herr Schneider den Dienst beaufsichtigen, wenn er selber keinen macht? Auch in diesem Falle können wir ihm mit einer Statistik aufwarten. Im Monate Jänner war er vier ganze und vier halbe Tage abwesend. Im Februar war er überhaupt äußerst selten im Dienst, weil der Karneval gar zu lustig war. Dieser brachte ihm auch, daß er fünf Tage lang das Bett hüten mußte, da er beim Tanz verunglückt ist. Manchen Tag substituierten ihn drei bis vier Beamte. Im März war er zwei ganze und sechs halbe Tage, im April fünf ganze und sechs halbe Tage abwesend. Das ist noch nicht alles. Die Tage seiner Abwesenheit sind uns nach Datum bekannt. Auch den Beamten fehlt es nicht an Urlaub, damit sie leichter an Saufgelagen teilnehmen könnten.

Also, Herr Stationschef, mit der Erklärung, die Sie bei einigen "Germanen" und Speichelletern bestellt haben, haben Sie Ihre Seele nicht reinwaschen! Wenn Sie reines Gewissen haben, so gehen Sie vor die Schranken des Gerichts und schmälen Sie nicht nach Korrespondenten herum. Am Schlusse des Blattes ist ja der verantwortliche Redakteur gezeichnet. Wenn Sie ein bisschen Selbstachtung haben, so werden Sie das tun. Also, wählen Sie!

Wien-Penzing. (Mangierbahnhof.) In Nummer 17 des "Eisenbahner" erschien ein Artikel über die Beschaffenheit der Reservierzimmer und sonstigen Unterkunftsräume der Zugbegleiter in Wien-Weißbahnhof. Damit aber die Sache nicht den Anschein hat, als ob die dort geschilderten Zustände nur am Wiener Weißbahnhof bestehen, wollen wir uns heute diesbezüglich mit der Station Penzing-Mangierbahnhof befassen. Für die Kondukteure und Bremser ist auch auf diesem Bahnhof kein Unterkunftsraum vorhanden, dieselben sind entweder so wie in Wien O. W. obdachlos, oder sie müssen sich, um eine Unterkunft zu haben, in die dortige Kantine begeben. Dieser Umstand könnte jedoch vermieden werden, wenn die Zugbegleiter ein Hotel hätten, wo sich dieselben vor der Witterung schützen und eventuell auch mitgebrachte Speisen wärmen könnten. Im Transitzimmer ist nicht einmal für die Zugbegleiter genügend Platz, weil für dieselben nur ein Tisch, an welchem zu gleicher Zeit nur zwei arbeiten können, und nur eine zerbrochene Bank, auf welcher man mit dem Rücken gegen das Fenster sitzt, vorhanden ist. Da meistens drei, oft auch vier Zugbegleiter auf einmal mit der Bruttolberechnung beschäftigt sind, ist die Aufstellung eines größeren Tisches, und zwar bei einem Fenster, mit den dazu nötigen Stühlen längst schon notwendig. Da also der Transitorium wegen Mangel an Platz absolut nicht als Unterkunftsraum für die Kondukteure und Bremser in den Zugpausen in Betracht kommen kann, bleibt für diese, wie bereits oben erwähnt, nur die dortige Kantine, was weder im Interesse des Personals noch im Interesse der Bahnverwaltung gelegen sein kann. Im Interesse des Personals deshalb nicht, weil bei den gegenwärtigen Preisen der Lebensmittel und sonstigen Bedarfssachen die Zugbegleiter ohnehin Künstler sein müssen, um mit ihren Bezügen das Auslangen zu finden. Im Interesse der Bahnverwaltung kann dieser Zustand deshalb nicht sein, weil der Genuss alkoholischer Getränke, zu welchem die Zugbegleiter durch die eigene Verwaltung wegen Mangel eines Unterkunftsraumes direkt verleitet werden, erfahrungsgemäß nur in ungünstiger Weise auf jeden einzelnen einwirkt.

Auf demselben Bahnhof ist der Zustand des Aborts auch noch erwähnenswert, weil es geradezu ein Kunststück bedeutet, auf demselben seine Notdurft zu verrichten. Jemand ein geistreicher Kopf hat auf diesem Abort oberhalb des Sitzen in sehr sinnreicher Weise einen Breiterverschlag anbringen lassen, welchen wir hier nicht näher beschreiben wollen, welcher aber gewiß für jeden Installateur oder sonstigen in dieser Beziehung geltenden Fachmann von Interesse sein dürfte. Wir ersuchen daher alle Kontrollorgane, welche in nächster Zeit auf diesem Bahnhof zu tun haben, diese neuzeitliche, wohl einzig dastehende Abortart zu bestätigen, und es werden dieselben über den Fortschritt der Technik nur ihr Erstaunen aussprechen können. Bisher hofften wir, daß der Herr Vorstandstellvertreter, welcher sich sonst im allgemeinen sehr dienstbeflissen zeigt, auch vorstehende Nebenstände bemerkt und als moderner Mann auch abschaffen würde. Da dies aber bis heute nicht der Fall war, wenden wir uns an den neuen Herrn Vorstand und erwarten durch seine Intervention Abhilfe abgeschöpfter, für das Bahnamt als Schande dastehender Nebenstände.

Die organisierten Zugbegleiter.

Schwarzach-St. Veit. Wir fordern Herrn Anton Haberl, Streckenwächter auf Posten Nr. 1 der Tauernbahn, auf, sein hässliches und schändliches Treiben gegen seine Kollegen einzuhören. Sollte der Ausschluß aus der Organisation und diese Zeilen nicht die entsprechende Wirkung haben, so werden wir uns nächstens mit dem Bürschen näher befassen und sein Sündenregister der Öffentlichkeit vor Augen führen.

Graz, Südbahn. (Die Erholungsurlaube.) Seit dem Bestehen der allgemeinen Dienstordnung für das angefechtete Personal sind auch Erholungsurlaube vorgesehen, doch hat es auch da, wie bei den meisten anderen Vorschriften und Erlässen seine Schwierigkeiten. Im Jahre 1907, anlässlich der allgemeinen Lohnbewegung, mußte sich die Verwaltung auch dazu bequemen, den Arbeitern einen Erholungsurlaub zu gewähren, jedoch nicht unter ähnlichen Bedingungen wie für das angefechtete Personal, nach "Diensteszulässigkeit". Damit ist wohl jedem Vorgesetzten eine Handhabe gegeben, unliebsamen Bediensteten oder Arbeitern überhaupt keinen Urlaub zu geben, oder wann es dem Vorgesetzten beliebt, nicht aber, wann ihn der Urlaubswerber wünscht oder oft notwendig braucht. Giebel tritt die eigentlich Erscheinung zutage, daß den Urlaubwerbern immer der Personalmangel vorgehalten wird, während man sonst immer jammern hört, daß der Personalstand ein viel zu großer ist. Das Wort "Diensteszulässigkeit" führt leider oft zu recht unliebsamen Auseinandersetzungen zwischen Vorgesetzten und Bediensteten. Leider geschieht die Abweisung in häufigen Fällen aus persönlicher Gehässigkeit. Solche Erscheinungen treten fast in allen Stationen auf, am häufigsten aber bei dem Grazer Zugbegleitungspersonal, obwohl es bei einem guten Willen gerade in Graz sehr leicht möglich wäre. Man kann nicht behaupten, daß das Personal bei allen Vorgesetzten auf Widerstand stoßt, wenn es einen Urlaub braucht. Es gibt Herren darunter, die sich recht gut zu helfen wissen. Es sind aber auch solche vorhanden, die sich von dem Grundhau leiten lassen, daß es der Dienst der Zugbegleiter nie zuläßt, einen Urlaub erteilen zu können. Insbesondere dann, wenn der Urlaubwerber dem betreffenden Herrn nicht recht zu Gesicht steht. Das Personal sieht selbst ganz gut ein, daß es Seiten gibt, wo es fast ausgeschlossen erscheint, Urlaub zu erhalten. Das tritt besonders in den Perioden der Winterschulungen ein, wozu ja eine Reihe von Bediensteten alljährlich einberufen wird. Das Personal sieht ganz gut ein, daß nicht alle Bediensteten und Arbeiter einmal in Urlaub gehen können. Wenn aber einzelnen bei normalen Zeiten und sogar in sehr wichtigen Familienangelegenheiten ein Urlaub nicht erteilt wird, so ist das dann als Gehässigkeit oder Bosheit aufzufassen und führt schließlich zu Komplikationen. Eine Erholung für das Bahnpersonal ist notwendig, wenn der verantwortungsvolle Dienst flaglos abgewidert werden soll, und es deshalb unangebracht, dem Personal Schwierigkeiten zu bereiten.

Falkenau an der Eger. (Gefährliche Drohung.) Ein vielversprechender nationaler Heißsporn will der von der Station Dahnitz nach Hauenstein-Warta versehete Aspirant Haupmann werden. Dieser angehende Jüngling will selbständig, ja sogar ohne Mithilfe seiner Kameraden die Sozialdemokratie bei Fuß und Stiel vernichten. So hat er, als er einstens unbeaufsichtigt in ein Gasthaus geriet und statt Milch mit Buder die Bierflasche vorgesetzt erhielt, folgende Drohung ausgestoßen: "Wenn ich einmal groß und stark bin und dann gar die Hosen vom Dienstvorstand anziehen darf, dann dulde ich überhaupt keine Sozi, und alle besseren Posten werden ich mit Füßen zertrampeln." Bei diesem furcherlichen Rachejahr trakte er sich kräftig hinter den Ohren, so daß er grüne Finger bekam.

Krems a. d. Donau. (Eigentümliche Manieren eines deutschradikalen Reichsratsabgeordneten.) Am Donnerstag den 16. Mai (Feiertag) spielte sich hier am Bahnhof eine eigentümliche Szene ab, welche alle Anwesenden in eine peinliche Lage versetzte über den Ton des in Krems a. d. Donau eine Abdolatur beübenden und im Egerlande gewählten deutschradikalen Nationalverbündler Dr. Ritter v. Mühlwertyh.

Der Vorgang und die Ursache dazu war folgende: Die schon einige Jahre hier bediensteten Hilfsarbeiter, welche zu Kondukteuren, Verkäufern und Wächterdiensten verwendet werden und noch immer auf die Aufnahme als Hilfskondukteure, Hilfsverkäufer und Hilfswächter warten, wurden darauf aufmerksam gemacht, daß am 16. Mai 1912 mit Zug 303 oder 313 der Präsident des Abgeordnetenhauses Herr Dr. Schleifer kommen wird, welchem sie ein Gefüch um

Intervention beim I. f. Eisenbahnministerium überreichen sollen, weil er eine einflussreiche Persönlichkeit sei. Komme er mit Zug 303, so haben sie die beste Gelegenheit hierzu. Mit Zug 303 ist der Herr Präsident Dr. Schleifer nicht gekommen. Nachdem Zug 315 direkt Anschluß an die Wachau hat und die Zeit zur Überreichung des Gesuches zu kurz ist, erbot sich der Herr Bahnbetriebsamtsvorstand Inspecator Pospischal mit dem Herrn Dr. Ritter v. Mühlwerth zu sprechen, ob er nicht die Güte haben werde, das Gesuch dem Herrn Präsidenten zu überreichen, weil Herr v. Mühlwerth mit dem Herrn Präsidenten in die Wachau mitzufahren gedenkt. Der Herr Inspecator Pospischal sprach den Herrn v. Mühlwerth in äußerst höflichem Tone an und bat ihn, das Gesuch der Hilfsarbeiter für den Herrn Präsidenten zu übernehmen und es demselben entweder beim Empfang oder später zu übergeben. Als der Herr Inspecator ausgesprochen hatte, sagte Herr v. Mühlwerth wortwörtlich: „Ja, Herr Inspecotor ist denn die Sache so dringend? Ich bin ja nicht Abgeordneter von Krems. Krems hat ja ohnehin einen Vertreter im Hause. Sie sollten das dem Herrn Schlinger geben, der ist ja für Krems Abgeordneter. In Krems ist ja ohnehin alles rot. Uebrigens ist meine Zeit gemessen, ich kann solche Sachen nicht übernehmen!“ Sprach und drehte dem Herrn Inspecotor den Rücken.

Der Herr Inspecotor war momentan ganz verduft und verlegen, denn diese Antwort hatte er nicht erwartet. Aber er beherrschte sich, drehte sich um und sprach zu dem Arbeiter, der von seinen Kollegen dazu bestimmt wurde, das Gesuch zu überreichen: „Nun geben Sie es dem Sozialdemokraten!“ Worauf ihm der Arbeiter in seinem und im Namen seiner Kollegen herzlich für die Bemühung, die sich der Herr Inspecotor redlich gegeben, dankte.

Nur so vorwärts, Herr v. Mühlwerth, auf diese Art werden Sie ein viel besserer Agitator für unsere Partei, als einer unserer besten Versammlungsredner. Durch Ihr Vorgehen müssen dem dümmsten Kerl von Krems die Schuppen von den Augen fallen. Er wird sehn, und das ist für uns ein Gewinn. Die Ortsgruppe der deutschen Reichsbündler in Krems wird Ihnen hierfür gewiß kein Diplom widmen und auch einen verflucht schlechten Dank für die Brüderlichkeit des Herrn Inspecitors wissen. Wir aber danken Ihnen für die Agitation, die Sie für uns hiermit geleistet haben. Dafür werden wir Ihnen das nächste Mal wieder stillschweigend erlauben, im ganzen Coupe II. Klasse alle von Passagieren für das hiesige Krankenhaus zurückgelassenen Zeitungen zusammenzuraffen und einzustellen. Nochmals bejehl Dank.

Von den Noten von Krems a. d. Donau.

Lobosik. In Nr. 13 vom 1. Mai unseres Fachblattes haben wir uns mit den ganz eigentümlichen Umständen befaßt, unter denen in unserer Station Negligéhöfe abgegeben wird. Wir haben angefragt, wie es kommt, daß der Capitain Mag. Böhme, Besitzer des Hotel „Germania“, einen ganzen Waggon Negligéhöfe bezog.

Die Direktion hat nun eine Untersuchung angeordnet. Wie diese Untersuchung durchgeführt wurde, sei hier berichtet. Am 27. Mai erschien Herr Kontrollor Zepniß in unserer Station und ordnete die Aufnahme eines Protolls an. Das Wichtigste für den Kontrollor und für den Vorstand Schleiß war aber nicht die Untersuchung der Tatsache, die in unserem Fachblatt erzählt war, sondern die Herren interessierten sich vielmehr ausschließlich dafür, wer der Urheber der Notiz im „Eisenbahner“ gewesen sei. Herr Schleiß ließ Genossen Prodöhl und noch einige organisierte Genossen kommen und die wurden nun verhört. Der Schluß war: Kontrollor Zepniß erklärte den Fall für „beendet“ und sagte unserem Genossen Prodöhl, man werde ihn für eventuelle weitere Artikel verantwortlich machen. Damit war diese „Untersuchung“ zu Ende.

Die Bediensteten aber, denen es um die Reinlichkeit der Manipulation in dieser Station ehrlich zu tun ist, wollen nicht ruhig zusehen, wie man der Direktion Sand in die Augen treut. Sie behaupten nach wie vor, daß in Lobosik Negligéhöfe an Unbefugte abgegeben wird. Ihnen wird man nicht einreden können, daß ein Kanzler und zwei Kanzlisten (alle drei unverheiratet), die im Gaithaus Böhme wohnen, wogegen sie eine Kuhle brauchen. Wenn die Direktion die Wahrheit wissen will, so muß sie eine unparteiische Untersuchung anordnen und Kontrollore entsenden, die sich nicht ohne weiteres abspeisen lassen. Zu einer objektiven Protolls-aufnahme wären zu vernehmen: Adjunkt Marke, Locomotivführer Hadrava und Locomotivführer Schwab. Dann wird die Untersuchung wahrscheinlich einen anderen Verlauf nehmen als die letzte.

Zum Schluß sei noch das Gebläse des „Deutschen Eisenbahner“ zurückgewiesen, dessen Korrespondent in Lobosik (wer mag das sein?) sich fürchtbar aufregt, daß man es gewagt hat, den Herrn Vorstand Schleiß, einer zu weit gehenden Toleranz in der Abholenfrage zu zeihen. Gemach, deutscher Tugendbold! Heißt es nicht bei euch: Durch Reinheit zur Einheit? Und das soll Vernadung sein, wenn Vorgänge beleuchtet werden — die eben nicht sehr reinlich aussehen? Eine sonderbare Moral. Doch warten wir ab....

Brünn I. (Stationsaufseher.) Am 9. Juni I. J. wurden von dem Brünner Stationsaufseher Bella die Stationsaufseher der Strecken Brünn bis Olmütz, Brünn bis Olrisko, Brünn bis Tschonovitz, zu einer Besprechung mittelst Einladung des „Vereines der Stationsaufseher der Staatsbahnen“ einberufen, wobei ein Vertreter des erwähnten Vereines als Referent angestellt wurde. Die Besprechung fand in Straßnitz Gaithaus in Brünn statt. Zu derselben waren trotz der entfalteten Agitation samt Einberufer und Referent acht Mann erschienen — darunter zwei Genossen. Da der Anfang der Besprechung sich in die Länge zog, mußte sich der Einberufer — man sah ihm die unliebsame Anwesenheit der Genossen deutlich vom Gesicht — endlich bequemen und es wurde zur Besprechung geschritten. Der Referent, ein gemisser Herr Jung aus Wien, erstaute nun sein Referat, indem er einige Bogen, die die Begrüßung, den Zweck und Ziel des Vereines sowie schon zahlreiche Deputationen beim Eisenbahnministerium enthielten, einfach herunterlas, was schon an und für sich einen peinlichen, ja lächerlichen Eindruck auf alle Anwesenden machte. Betroffenheit malte sich auf den einzelnen Gesichtern der Anwesenden, als Herr Jung mitteilte, daß der Monatsbeitrag von 80 H. auf 1 Kr. erhöht werden müßt, da der Verein keinen Rechtsschutz den Mitgliedern leisten kann. Weiters verlündete Herr Jung mit großer Artigkeitsbetonung, daß Herr Sektionschef Nöll dem Verein, respektive den Vereinsdeputationen das größte Wohlwollen entgegenbringe und die Erfüllung der Forderung (Ernenntung der Stationsaufseher zu Unterbeamten mit Endgehalt 2400 Kr.) im Laufe des Jahres 1912 sicher zu erwarten sei. Referent betonte aber sofort, daß diese Erwähnung sich wieder einzelne große Gewerkschaften (?) als ihren Erfolg in die Welt hinausposaunen werden, und schließt sein Referat mit dem Wahlspruch des Vereines: „Einigkeit führt zum Ziel.“ Da nur einige kleine Bemerkungen ohne Belang seitens der Anwesenden gemacht wurden, erfuhr unser anwesender Genosse Bapleitl ums Wort. Nach einer kleinen Ansprache auf das bisherige verborgene Blühen des Vereines zergliederte Bapleitl die Schändlichkeit der Standesorganisationen im allgemeinen und konnte den Anwesenden den Vorwurf nicht ersparen, daß sie jetzt zur Einsicht kommen, einer Organisation beizutreten. Weiters hielt er ihnen die von unseren

Genossen durch die Organisation des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines bereits erlämpften, also erfüllten und teilweise erfüllten Forderungen vor, bekräftigte das Fernbleiben der Indifferenzen und die Gründung des Stationsaufsehervereines überhaupt, denn wir sind alle Eisenbahner, und nur durch die Macht einer großen, alle Kategorien umfassenden Organisation ist es möglich, unseren Forderungen mit Erfolg zum Durchbruch zu verhelfen. Genosse Bapleitl gab den Anwesenden den richtigen Bescheid, daß unsere Gewerkschaft die neuen Vereine nur als Schädiger des ganzen Personales betrachtet, und aus prinzipiellen Gründen mit keinem derartigen Vereinchen mehr in Koalition tritt. Von den Ausführungen unseres Genossen ganz niedergedrückt und seiner Entgegnung oder Widerlegung fähig, endigte diese mit so viel Geltung in die Welt gesetzte Besprechung, die nur auf Mitgliedersang vereinbart war, mit einem vollständigen Fiasco, nämlich mit der Belohnung, daß nächsten Monat den Mitgliedern (welchen?) mehr mitgeteilt wird.

Neustadt bei Elbogen. (Von der I. f. Staatsbahn.) Es ist notwendig, daß wir uns einmal mit den hiesigen Stationsmeistern der I. f. Staatsbahn, den Herren Wesslta und Heppeler, beschäftigen. Diese deutsch-nationalen Herren glauben, daß es eine deutsche Kulturaufgabe ist, die unterstellten Bediensteten recht brutal zu behandeln. Herr Heppeler behandelte seit einiger Zeit den Stationsdiener Stephan Fischer in einer solchen Art und Weise, daß dieser, dem Verhältnis nicht länger stand haltend, seinen Dienst kündigte, zuvor jedoch prototypische Einvernahme durch ein Organ der Direktion verlangte. Trotzdem Herr Heppeler dem Stationsdiener alle möglichen Beleidigungen zufügte, denselben in der Strecke Neustadt-Elbogen ist dies ein Schulbeispiel. Zum Zahlen für den Reichsbund sind sie eben gut genug, doch als Untergebener darf sich keiner erkennen, an der Herrschaft dickerer Taschen rütteln zu wollen, falls er nicht gleich die Existenz risikieren will. Durch den Anschluß aller Arbeiter und Dienner an die einheitliche internationale Eisenbahnerorganisation kann jedoch der Machtdukel solcher Herren bald auf das mindeste beschränkt werden.

Fallenau an der Eger. (Zum Abschied des Herrn Vorstandes.) Unser Herr Stationsvorstand Karl Simon geht endlich in den dauernden Ruhestand. Ihm selbst wird es wohl am liebsten sein, endlich von Fallenau wegzukommen, und auch der größte Teil des Personals wird nicht allzu lange um ihn weinen. Allerdings die Nationalen und die Pietätsvereinste und Bediensteten der Strecke Neustadt-Elbogen ist dies ein Schulbeispiel. Zum Zahlen für den Reichsbund sind sie eben gut genug, doch als Untergebener darf sich keiner erkennen, an der Herrschaft dickerer Taschen rütteln zu wollen, falls er nicht gleich die Existenz risikieren will. Durch den Anschluß aller Arbeiter und Dienner an die einheitliche internationale Eisenbahnerorganisation kann jedoch der Machtdukel solcher Herren bald auf das mindeste beschränkt werden.

Fallenau an der Eger. (Zum Abschied des Herrn Vorstandes.) Unser Herr Stationsvorstand Karl Simon geht endlich in den dauernden Ruhestand. Ihm selbst wird es wohl am liebsten sein, endlich von Fallenau wegzukommen, und auch der größte Teil des Personals wird nicht allzu lange um ihn weinen. Allerdings die Nationalen und die Pietätsvereinste und Bediensteten der Strecke Neustadt-Elbogen ist dies ein Schulbeispiel. Zum Zahlen für den Reichsbund sind sie eben gut genug, doch als Untergebener darf sich keiner erkennen, an der Herrschaft dickerer Taschen rütteln zu wollen, falls er nicht gleich die Existenz risikieren will. Durch den Anschluß aller Arbeiter und Dienner an die einheitliche internationale Eisenbahnerorganisation kann jedoch der Machtdukel solcher Herren bald auf das mindeste beschränkt werden.

Wels in Steiermark. Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Stark aus Krankheit über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Stark war zwölf Jahre bei der Südbahn bedient und seit dem Jahre 1909 Bahnrichter und im Dienst immer sehr tüchtig. Die Krankheit, ein Nervenleiden, hatte er sich im Dienst zugezogen. Am 20. Jänner mußte er sich krank melden, und am 7. Juni erhielt er von der Baudirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Baudirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entbunden werden. Es wird Ihnen hiermit auch die Wohnung im Wächterhaus Nr. 4 einmonatig gefündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnernhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte. Stark nahm sich die Entlassung derart zu Herzen, daß er beschloß, seinem Leben ein Ende zu machen. Er kaufte sich in Graz einen Revolver und Phosphorhölzer, dann ging er gegen Straßgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Tasse zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsband, lag er mit dem Körper über dem Bahngleise und hatte sich außerdem eine Schußwunde beigebracht. Der Lebensmüde wäre zweifellos auch noch vom Zug überfahren worden, wenn ihn nicht Bahnbedienstete, die die Strecke begingen, aufgefunden hätten. Stark ist seinen Verlebungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

Wels in Steiermark. Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Stark aus Krankheit über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Stark war zwölf Jahre bei der Südbahn bedient und im Dienst immer sehr tüchtig. Die Krankheit, ein Nervenleiden, hatte er sich im Dienst zugezogen. Am 20. Jänner mußte er sich krank melden, und am 7. Juni erhielt er von der Baudirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Baudirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entbunden werden. Es wird Ihnen hiermit auch die Wohnung im Wächterhaus Nr. 4 einmonatig gefündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnernhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte. Stark nahm sich die Entlassung derart zu Herzen, daß er beschloß, seinem Leben ein Ende zu machen. Er kaufte sich in Graz einen Revolver und Phosphorhölzer, dann ging er gegen Straßgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Tasse zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsband, lag er mit dem Körper über dem Bahngleise und hatte sich außerdem eine Schußwunde beigebracht. Der Lebensmüde wäre zweifellos auch noch vom Zug überfahren worden, wenn ihn nicht Bahnbedienstete, die die Strecke begingen, aufgefunden hätten. Stark ist seinen Verlebungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

Wels in Steiermark. Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Stark aus Krankheit über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Stark war zwölf Jahre bei der Südbahn bedient und im Dienst immer sehr tüchtig. Die Krankheit, ein Nervenleiden, hatte er sich im Dienst zugezogen. Am 20. Jänner mußte er sich krank melden, und am 7. Juni erhielt er von der Baudirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Baudirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entbunden werden. Es wird Ihnen hiermit auch die Wohnung im Wächterhaus Nr. 4 einmonatig gefündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnernhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte. Stark nahm sich die Entlassung derart zu Herzen, daß er beschloß, seinem Leben ein Ende zu machen. Er kaufte sich in Graz einen Revolver und Phosphorhölzer, dann ging er gegen Straßgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Tasse zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsband, lag er mit dem Körper über dem Bahngleise und hatte sich außerdem eine Schußwunde beigebracht. Der Lebensmüde wäre zweifellos auch noch vom Zug überfahren worden, wenn ihn nicht Bahnbedienstete, die die Strecke begingen, aufgefunden hätten. Stark ist seinen Verlebungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

Wels in Steiermark. Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Stark aus Krankheit über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Stark war zwölf Jahre bei der Südbahn bedient und im Dienst immer sehr tüchtig. Die Krankheit, ein Nervenleiden, hatte er sich im Dienst zugezogen. Am 20. Jänner mußte er sich krank melden, und am 7. Juni erhielt er von der Baudirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Baudirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entbunden werden. Es wird Ihnen hiermit auch die Wohnung im Wächterhaus Nr. 4 einmonatig gefündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnernhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte. Stark nahm sich die Entlassung derart zu Herzen, daß er beschloß, seinem Leben ein Ende zu machen. Er kaufte sich in Graz einen Revolver und Phosphorhölzer, dann ging er gegen Straßgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Tasse zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsband, lag er mit dem Körper über dem Bahngleise und hatte sich außerdem eine Schußwunde beigebracht. Der Lebensmüde wäre zweifellos auch noch vom Zug überfahren worden, wenn ihn nicht Bahnbedienstete, die die Strecke begingen, aufgefunden hätten. Stark ist seinen Verlebungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

Wels in Steiermark. Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Stark aus Krankheit über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Stark war zwölf Jahre bei der Südbahn bedient und im Dienst immer sehr tüchtig. Die Krankheit, ein Nervenleiden, hatte er sich im Dienst zugezogen. Am 20. Jänner mußte er sich krank melden, und am 7. Juni erhielt er von der Baudirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Baudirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entbunden werden. Es wird Ihnen hiermit auch die Wohnung im Wächterhaus Nr. 4 einmonatig gefündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnernhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte. Stark nahm sich die Entlassung derart zu Herzen, daß er beschloß, seinem Leben ein Ende zu machen. Er kaufte sich in Graz einen Revolver und Phosphorhölzer, dann ging er gegen Straßgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Tasse zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsband, lag er mit dem Körper über dem Bahngleise und hatte sich außerdem eine Schußwunde beigebracht. Der Lebensmüde wäre zweifellos auch noch vom Zug überfahren worden, wenn ihn nicht Bahnbedienstete, die die Strecke begingen, aufgefunden hätten. Stark ist seinen Verlebungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

Wels in Steiermark. Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Stark aus Krankheit über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Stark war zwölf Jahre bei der Südbahn bedient und im Dienst immer sehr tüchtig. Die Krankheit, ein Nervenleiden, hatte er sich im Dienst zugezogen. Am 20. Jänner mußte er sich krank melden, und am 7. Juni erhielt er von der Baudirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Baudirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entbunden werden. Es wird Ihnen hiermit auch die Wohnung im Wächterhaus Nr. 4 einmonatig gefündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnernhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte. Stark nahm sich die Entlassung derart zu Herzen, daß er beschloß, seinem Leben ein Ende zu machen. Er kaufte sich in Graz einen Revolver und Phosphorhölzer, dann ging er gegen Straßgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Tasse zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsband, lag er mit dem Körper über dem Bahngleise und hatte sich außerdem eine Schußwunde beigebracht. Der Lebensmüde wäre zweifellos auch noch vom Zug überfahren worden, wenn ihn nicht Bahnbedienstete, die die Strecke begingen, aufgefunden hätten. Stark ist seinen Verlebungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

Wels in Steiermark. Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Stark aus Krankheit über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Stark war zwölf Jahre bei der Südbahn bedient und im Dienst immer sehr tüchtig. Die Krankheit, ein Nervenleiden, hatte er sich im Dienst zugezogen. Am 20. Jänner mußte er sich krank melden, und am 7. Juni erhielt er von der Baudirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Baudirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entbunden werden. Es wird Ihnen hiermit auch die Wohnung im Wächterhaus Nr. 4 einmonatig gefündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnernhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte. Stark nahm sich die Entlassung derart zu Herzen, daß er beschloß, seinem Leben ein Ende zu machen. Er kaufte sich in Graz einen Revolver und Phosphorhölzer, dann ging er gegen Straßgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Tasse zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsband, lag er mit dem Körper über dem Bahngleise und hatte sich außerdem eine Schußwunde beigebracht. Der Lebensmüde wäre zweifellos auch noch vom Zug überfahren worden, wenn ihn nicht Bahnbedienstete, die die Strecke begingen, aufgefunden hätten. Stark ist seinen Verlebungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

Wels in Steiermark. Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Stark aus Krankheit über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Stark war zwölf Jahre bei der Südbahn bedient und im Dienst immer sehr tüchtig. Die Krankheit, ein Nervenleiden, hatte er sich im Dienst zugezogen. Am 20. Jänner mußte er sich krank melden, und am 7. Juni erhielt er von der Baudirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Baudirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entbunden werden. Es wird Ihnen hiermit auch die Wohnung im Wächterhaus Nr. 4 einmonatig gefündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnernhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte. Stark nahm sich die Entlassung derart zu Herzen, daß er beschloß, seinem Leben ein Ende zu machen. Er kaufte sich in Graz einen Revolver und Phosphorhölzer, dann ging er gegen Straßgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Tasse zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsband, lag er mit dem Körper über dem Bahngleise und hatte sich außerdem eine Schußwunde beigebracht. Der Lebensmüde wäre zweifellos auch noch vom Zug überfahren worden, wenn ihn nicht Bahnbedienstete, die die Strecke begingen, aufgefunden hätten. Stark ist seinen Verlebungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

über diesen Arzt ein jeder, welcher mit ihm zu tun hat, denn sein Wahlspruch lautet: „Wenn ein Eisenbahner kommt, so hat er halt die Eisenbahnergicht.“

Lundenburg. Das Muster eines Vorgesetzten nach treu-deutscher Art ist der Platzmeister Leopold Schultes in Lundenburg. Wir haben die Manieren dieses Herrn schon in diesem Blatt beleuchtet. Herr Schultes leidet an Größenwahn, besonders seit er der Leiter der Bahnhofsstelle Bernhardsthal des Reichsbundes deutscher Eisenbahner geworden ist. Herr Schultes pflegt bei seiner Kontrolle die Laternen unter dem Mantel zu tragen oder gar auszulöschen. Wir Sozialdemokraten stehen auf dem Standpunkt, daß jeder Bedienstete seine Pflicht erfüllen muß und anerkennen auch eine Kontrolle durch berufene Organe. Das System der Kontrolle, welches sich aber Herr Schultes zurechtgelegt hat, müssen wir entschieden bekämpfen.

Er ist vom Oberbauerbeiter (Vorschreiber) bis zum Platzmeister avanciert und da sollte man doch meinen, daß er auch bestrebt sein wird, sich den Umgang mit Menschen halbwegs anzueignen, von einer Bildung wollen wir gar nicht reden, da für ihn die Welt in Bernhardsthal beginnt und in Lundenburg endet. Sein einzige Fähigkeit ist das verächtliche Käppchen vor den Vorgesetzten. Heute wollen wir nur ein einziges Beispiel von den vielen, welche wir auf Lager haben, veröffentlichen.

Das Stellwerk Nr. 4 in Lundenburg hat 42 Hebel, darunter zehn Doppelschleichen und fünf „Engländer“; zur Bedienung werden zwei Blocksignaldienner verwendet. Wer die Verkehrsverhältnisse der Station Lundenburg kennt, der weiß, daß diese zwei Blocksignaldienner während der Diensttour keine Zeit finden, um sich kommod zu machen, geschweige denn zu schlummern. Abwechselnd bedient einer die Rangierung, der zweite die Ein- und Ausfahrten. In der Nacht vom 14. zum 15. Mai kontrollierte Schultes das Stellwerk Nr. 4. Der die Rangierung bedienende Blocksignaldienner hatte die Verschublokomotive auf Gleise 30 fahren lassen und wartete, bis diese herauskommt und setzte sich auf einen Sessel. In diesem Augenblick kam der Platzmeister Schultes und fragte den zweiten Blocksignaldienner, warum der Sitzende den Kopf hängen läßt, das bedeute so viel, daß er schlafte. Der Betroffene erwiderte selbst, daß niemand den Kopf hängen läßt, daß er auf die Ausfahrt vom Gleise 30 warte. Nachdem der Blocksignaldienner Schultes genau kennt und weiß, daß er an der Bestrafung ein Vergnügen findet, sagte ihm dieser, warum ihn Schultes gar so scharf ins Auge fasse, ob er ihn und seine Kinder um das Brot bringen will? Darauf erwiderte der feingebildete Unterbeamte: „Deine Kinder sollen Dreck fressen, ich habe sie dir nicht gemacht!“ Gegen seine Männer ist Schultes aber viel nachsichtiger, da macht er nicht nur ein Auge, sondern beide Augen zu.

Kurz vor dem 1. Mai sind ein Vorschreiber und ein Weichenwärter, beide „Reichsbündler“, im Dienst gestanden; beide sind den ganzen Tag im Gasthaus „Zillertal“ gesessen, haben dort 27 Liter Wein ausgespielt und auch ein diensthabender Vorgesetzter Schultes nicht vergessen und haben ihm von dem ausgespielten Wein ein Quantum auf den Platz geschüttet; darüber kann Herr Minister in nähere Auskunft geben.

So sieht der Platzmeister Schultes aus, der auch den Ausspruch getan hat: „Wer nicht zum Reichsbund beitritt, wird entlassen!“

Salzburg. (Werktätenbilder.) Das Personal ist nicht gewohnt, mit jeder Kleinigkeit die Daseinlichkeit in Anspruch zu nehmen. Dadurch scheint auch in Eisenbahnerkreisen sich die fixe Idee gebildet zu haben, die Salzburger Werktätenarbeiter leben in einem Eldorado und ihre Vorgesetzten sind die reinen Engerln.

Dass dem durchaus nicht so ist, müssen wir heute wieder einmal aufzeigen. Mit dem Sparen an Freitagen wird bei uns der Rekord gesetzt. Jeder Bedienstete muß erst von Pontius zu Pilatus und zum Schluss zum Herrn Oberinspektor laufen. Zum Beispiel einem Bediensteten, der heuer noch keine Karte angesprochen hatte, wird, weil die Begründung nur Lebensmittelkauft ist, die Karte nur ganz ausnahmsweise, und weil er ein guter, braver Arbeiter ist, ausgesetzt. Urlaube zu den dringendsten Anlässen, auch wenn selber nur einen halben Tag ausmachen, erhält man nur, wenn man sich's vom Erholungsurlaub abziehen läßt. Nun existiert darüber doch ein eigener Erlaß, der das Abziehen ausdrücklich ausschließt, und man wird ja sehen, ob sich die Ganzgescheiten der Werktätenleitung so ganz über die Dienstbefehle ihrer Vorgesetzten Behörden hinwegziehen können. Einen Strafmodus legen sich die Allgewaltigen jetzt zurecht, der angenagelt werden muß. Nebst einer Geldstrafe müssen die Delinquenter am Samstag nachmittags strafweise ohne Entgeld arbeiten. Wer dies nicht will, wird statt mit 3 Kr. mit 5 Kr. bestraft. Ein Abteilungsleiter straft wieder einen Bediensteten um 1 Kr., weil er sich mit dem Arbeiter nicht ärgern und mit den anderen Beamten nicht herumstreiten will, obwohl der betreffende Bedienstete schuldlos ist und dies auch nachwies. Wir raten den Herren, die einschlägigen Bestimmungen der Dienstordnung zu studieren, die von wohlwollendem Gerechtigkeitssinn der Behandlung der Untergebenen handeln, und sich ehestens zu bessern, sonst mühten andere Abwehrmittel ergriffen werden. Überhaupt wie ganze Leitung scheint ziemlich verfahren zu sein. Nicht der Herr Oberinspektor, sondern die diversen wirklichen und „Titular-Ober“ führen das Szepter. Wir sehen in Herrn Kaiserl. Rat Höpflinger erst einen selbständigen humanen Vorgesetzten, müssen jedoch jetzt bemerken, daß er sich ganz von seinen Ohrenbläsern leiten läßt. Wir raten Herrn Oberinspektor Höpflinger, sich seinen Vorgänger Herrn Holt zum Vorbild zu nehmen und nach Abschüttelung seiner diversen Bauträger sich über die Leistungsfähigkeit und sonstige Verhältnisse seiner Arbeiter selbst ein Urteil zu bilden und gerecht vorzugehen, sonst könnten die Zeiten der Auflehnung des Personals unter Prischka eine Neuauferstehung erfahren.

Die tolle Jagd nach Tantienmen und das aufgepäppelte Strebetum zeitigt auch die sonderbarsten Blüten. Antreiberei, gepaart mit Sklaverei, bringt den Vorgesetzten das entsprechende Taschengeld ein, sehr oft auf Kosten und Gefahr der Eisenbahnverwaltung, weil bei diesem System nie so voll und ganz zweidimensional Arbeit geleistet werden kann. Die Unfähigen leisten in dieser Richtung gerade das Beste. Der Herr „Titularober“ vom Wagenbau scheint mit ernstlichen technischen Arbeiten sehr wenig Freude zu haben — wenigstens hat ihn noch niemand dabei gesehen. Das Personal sieht ihn im Tag mindestens zwanzig bis dreißigmal zwischen Wagenbau- und Hauptkanzlei hin und her laufen. Soviel kann es doch unmöglich mit dem Herrn Chef zu besprechen geben. Also dürfen die meisten dieser Gänge der Bernaderung des Personals oder dem Totschlagen der Zeit gewidmet sein.

In der Abteilung I besorgt diese Geschäfte der Herr Blaier, dessen Glanzleistungen schon wiederholt Stoff zu öffentlichen Törichtungen geben. Seine Arroganz und Geschäftshuberei grenzt nachgerade ans Lächerliche.

Es wäre also höchste Zeit, daß ein etwas humanerer Kurs eingeschlagen wird. Zeit wäre es, wenn das gesamte Personal selbst den Wert der Organisation einmal restlos anerkennen wollte.

Versammlungsberichte.

Die Jubiläumsversammlungen der Wiener Eisenbahner.

Außer den Jubiläumsversammlungen, über die wir bereits ausführlich berichtet haben, fanden auch derartige Versammlungen in Rudolfsheim, in der Leopoldstadt und in Stadlau statt. Wir unterlassen es mit Rücksicht auf die ausführliche Berichterstattung, über die ersten Versammlungen neuerlich umfangreichere Berichte zu bringen. In der Leopoldstadt trug der Gesangverein „Elektra“, in Stadlau der dortige Arbeiter-Gesangverein sowohl bei der Eröffnung als auch zum Schlusse der Versammlungen Freiheitsschöre vor. In diesen beiden Versammlungen, welche gut besucht waren, referierte Genosse Dusek zur Tagesordnung: „Zwanig Jahre Eisenbahnerorganisation und ihre Bedeutung.“ Seine Ausführungen wurden mit großem Beifall aufgenommen. In der Leopoldstadt sprach auch der Obmann unserer Organisation, Genosse Schwab, sowie unser alter, seit der Gründung der Organisation angehörendes Mitglied Genosse Habicht. In Stadlau hielt Genosse Babosch ein warm gehaltenes und aufmunterndes Schlußwort. Würdig und imponierend verlief die Festversammlung in Baumanns Stadtgäßen in Rudolfsheim am 5. d. M. Der Eröffnungsdor der Gesangsektion Wien-Westbahn und Hütteldorf steigerte die von echt sozialistischem Geiste getragene Feststimmung. Nach Konstituierung des Präsidiums, in das die Genossen Fedlitzka, Wabitsch und Mayer entsendet wurden, schilderte der Festredner Genosse Rudolf Müller in großzügiger Rede den Werdegang der Organisation. Rechtsanwalt Dr. Käß erörterte sodann in ungemein fesselnder Weise die Wichtigkeit der Institution des Rechtschutzes für Bedienstete öffentlicher Betriebe und überbringt den jubilierenden Organisation die besten Glückwünsche des Anwaltes Dr. Käß, an welche er die seinen anschloß. (Beifall.) Nachdem die Gesangsektionen in meisterhafter Weise den „Sozialistenmarsch“ zum Vortrag brachten, schloß der Vorsitzende Genosse Fedlitzka die denkwürdige Versammlung. Unter den Klängen des Liedes der Arbeit leerte sich der Saal.

Schredenstein. (Die öffentliche Eisenbahnerversammlung), die am 28. Mai in Fidlers Saal in Krammel stattfand und in welcher das Zugbegleitungspersonal der Station Schredenstein gegen die Reduzierungen der zwei Zugsparten und eines Manipulanten Stellung nahm, hatte einen sehr starken Besuch aufzuweisen. Genosse Paul besprach die Ursachen des sich neuerlich auf den f. f. Staatsbahnen bemerkbar machenden Sparstoffs, dessen Folge auch die letzten Turnusverschlechterungen sind, für die Art, in welcher Weise in den letzten Jahren diese Verschlechterungen durchgeführt wurden, diene der Beweis, daß selbst in den Jahren 1898 und 1899 günstigere Turnus zu verzeichnen waren, als der gegenwärtige ist. Seit dieser Zeit ist aber die Dienstleistung viel intensiver geworden. Am meisten erregte der Umstand die Erbitterung des Personals, daß der ab 1. Mai d. J. gültige Turnus vollständig im Rahmen der Vorschläge der Verwaltung gehalten war. Die jetzige Reduzierung der Parteien bedeutet somit einen direkten Wohlbruch seitens der Verwaltung, welcher in der Versammlung ganz zutreffend als Tarnopoler Moral bezeichnet wurde. Ein solcher Vorgang muß zu Folge haben, daß das Personal gegenüber der Verwaltung jedes Vertrauen verliert. Nach Genosse Paul sprach Genosse Grünziger aus Bodenbach, welcher mit großer Sachkenntnis die bestehenden Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten des Zugpersonals besprach und an die Versammlungen die Aufforderung richtete, die Ausdauer nicht zu verspielen, ebenso auch sich zusammenzustellen, denn nur so kann ein Erfolg erzielt werden. Zum Schlus der Versammlung wurde einstimmig der Antrag angenommen, anlässlich der erfolgten Reduzierung der Partien eine Eingabe an die Direktion zu richten, in welcher gegen die vorschriftsmäßigen Bestimmungen des dem Personal aufgestropten Turnus Einspruch erhoben und zugleich erläutert wird, daß das Personal die Verantwortung für alle Folgen, welche aus der Dienstesüberbürdung anlässlich dieses Turnus entstehen können, ablehnt. Es dürfte in Schredenstein bisher wohl noch keine Zugbegleiterversammlung stattgefunden haben, in welcher in so heftiger Weise die Erbitterung des Personals zum Ausdruck kam, wie in dieser Versammlung. Nun, die Verwaltung soll die Früchte ernten, die sie mit dieser vollständig ungerechtfertigten Reduzierung gefäß hat. Es wird uns noch weiter mitgeteilt, daß seitens der Verwaltung dem Bahnbetriebsamt Schredenstein der Auftrag erteilt wurde, 11 Mann vom Fahrdienstpersonal zu reduzieren, trotzdem schon ein starker Mangel an diesem Personal besteht. Diese Schädigkeit wird wohl am wenigsten beitragen, daß die Erbitterung des Personals gemildert wird.

Wien IX. Am 23. Mai fand im „Hotel Union“ eine massenhaft besuchte Verschubpersonalversammlung unter dem Vorsitz des Genossen Decker statt, welche sich mit der vom I. I. Eisenbahnaministerium beabsichtigten Einführung von Verschubprämien befaßte. Als Vertreter der Zentrale war Genosse Adolf Müller erschienen.

Der Referent Genosse Kneidinger befaßte sich sehr eingehend mit den einzelnen Bestimmungen des allerdings provisorischen Erlasses, hob die Vor- und Nachteile hervor, und empfahl schließlich dem versammelten Personal, keine bindenden Beschlüsse zu fassen, sondern die Resultate dieser provisiven Einführungen in den hiezu bestimmten Stationen abzuwarten, und im Herbst dieses Jahres eine allgemeine Reichskonferenz einzuberufen.

Genosse Müller verwies auf die schweren Nachteile dieser Reform, welche die Unfallschranken des Verschubpersonals nicht verringern, sondern bedeutend vermehren wird. Er war ferner der Meinung, daß diese Reform, so wie sie uns vorliegt, ganz unannehmbar ist, daß absolut notwendig ist, daß dem Verschubpersonal eine Minimalprämie gesichert werden muß. Nachdem sich noch viele Redner zum Wort gemeldet, wurde im Sinne des Referenten beschlossen, die Wirkungen der Neuerführung zu studieren, und endgültige Beschlüsse in einer Reichskonferenz zu fassen.

Es wurde ferner eine Deputation gewählt, welche im I. I. Eisenbahnaministerium wegen der anderthalb Jahre Dienstzeit vorzusprechen hat. Zum Schlus der imposanten Versammlung führte der Vorsitzende, Genosse Decker, noch an, daß es lobenswert sei, daß sich das Verschubpersonal in dieser Weise um seine Interessen kümmere.

Er forderte die Versammelten auf, daß jeder einzelne dazu beitragen möge, wenn er will, daß sich die Lage des lange mißachteten Personals, das einen schweren, verantwortungsvollen Dienst zu versehen hat, bessern soll. Dies könnte aber nur im Rahmen der allgemeinen Organisation geschehen.

Teschen. (Eisenbahnerversammlung.) Am 13. Mai 1912 fand in der Städtischen Schießstätte in Teschen eine glänzend besuchte Versammlung der Eisenbahner der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (für die österreichische Strecke) statt, in welcher Genosse Müller aus Wien das Referat erstatte. Es handelte sich bei dieser Versammlung darum, Stellung zu nehmen gegen die in letzter Zeit seitens der Direktion in Budapest erfolgte Reduzierung der Kilometergelder. Ferner mußte auch das entschiedene Verlangen ausgesprochen werden, daß die Direktion die ihr im Februar v. J. überreichten Forderungen endlich einmal erledige.

Den Vorsitz in dieser Versammlung führte der Gewerkschaftssekretär Genosse Chobot, der gleich eingangs berichten konnte, daß auch die ungarischen Kollegen einen Delegierten zu unseren Beratungen entsendet haben.

Genosse Müller erörterte vor allem die wichtige Bedeutung der heutigen Versammlung, deren Massenbesuch schon beweise, daß es auch bei den Eisenbahner der Kaschau-Oderberger Eisenbahn endlich einmal zu tagen beginnt und sie begreifen, daß sie aus ihrer lethargie aufwachen müssen, wenn sie ein halbwegs menschliches Dasein sich erkämpfen wollen. Redner brandmarkt in scharfen Worten das Vorgehen der Direktion, namentlich bei Verfüzung der Lohnreduzierung im Bormontat. Es ist dies eine direkte Provokation und die Bediensteten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn sind nicht gewillt, diese sie äußerst schädigende Maßregel sich ruhig gefallen zu lassen. Die Eisenbahner müssen sich gegen derartige Machinationen wehren, denn es geht nicht an, daß anstatt der versprochenen Lohnerschöpfungen Reduzierungen Platz greifen.

Wenn jedoch etwas geschehen soll, so muß die Kollegenschaft zusammenhalten, in einer einheitlichen Kampforganisation muß der Wille der Gesamtorganisation zum Ausdruck kommen. Was seitens der Zentralorganisation bis jetzt geschehen konnte, ist geschehen; der Abgeordnete Genosse Tomisch ist war beim Eisenbahnaministerium; es wurde das Nötige veranlaßt, damit die österreichische Regierung Gelegenheit habe, einzuschreiten. Diese Schritte allein genügen jedoch nicht. Nur die bereits erwähnte einheitliche Organisation ist imstande, den Herren von der Direktion den Standpunkt klarzumachen. Und wenn die Herren von der Direktion unbedingt den Kampf haben wollen, so werden die Kaschau-Oderberger Eisenbahner schon demonstrieren müssen, daß sie nicht nur zu petitionieren und zu bitten verstehen, sondern, daß sie einen ihnen aufgezwungenen Kampf bis zur letzten Konsequenz auszufechten gedenken.

Genosse Müller fordert in zündenden Worten zum Anschluß an die Organisation auf und schließt mit dem Wunsche, die heutige Massenversammlung möge den Kollegen lange in Erinnerung bleiben.

Waibhofen an der Ybbs. Im Vereinslokal Arbeiterheim wurde für 6. Juni eine Versammlung sämtlicher Arbeiter der f. f. Staatsbahnen und der Ybbsthalbahn einberufen. Genosse Somsich erklärte eingehend die neue Arbeitsordnung. An der anschließenden Debatte beteiligten sich mehrere Redner, die sich in scharfen Worten gegen die geplanten Verschlechterungen wendeten.

Uzmarkt. Am 6. Juni sprachen hier in einer sehr gut besuchten Versammlung die Genossen Göpfhard und Pendorfer über die letzte Lohnerschöpfung und über die neue Arbeitsordnung.

Pöchlarn. Eine gut besuchte Versammlung fand am 2. Juni in Pöchlarn statt. Als Referent war Genosse Dusek gekommen.

Kremnitz an der Donau. Am 2. Juni sprach Genosse Adolf Müller in einer gut besuchten Versammlung in Hadersdorf am Kamp.

Wien-Aspergrund. Am 4. Juni fand in Kritsch Weinhalde eine sehr stark besuchte Lokomotivheizerversammlung statt, zu der sich auch Mitglieder des Heizervereins einsanden. Zum ersten Punkt sprachen die Genossen Guttmann und Dremow sowie der Kandidat Fröhlauf, welche in klarer Weise die noch ausständigen Forderungen der Heizer präzisierten. Es sprachen noch mehrere Heizer sowie der Anwärter Stumpf, welcher in überaus warmer Weise für die Kandidatur eines Heizers in die Personalkommission eintrat. Speziell an die Anwärter wurde die Bitte gerichtet, geschlossen für Genosse Fröhlauf zu stimmen. Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wurde die Kandidatur Fröhlauf und Stumpf einstimmig angenommen. Die anwesenden Heizervereinler stimmten ebenfalls für den Kandidaten der Gewerkschaft.

Beim dritten Punkt sprach Genosse Innerhuber den zwanzigjährigen Bestand der Eisenbahnergewerkschaft sowie die Kämpfe, welche bis zum heutigen Tage zur Verbesserung der Lage des Personals geführt wurden, und schloß mit der Bitte, jeder Anwesende möge ein treuer Mittämpler der Organisation werden. (Beifall.) Genosse Höhansl resumierte in bekannter schneidiger Weise den Gang der Verhandlung und schloß mit einem fernen Appell um 10 Uhr abends die Versammlung.

Wiese. Dienstag den 11. Juni fand in Herrn Wolfs Gasthaus in Wiese eine Massenprotestversammlung statt, die einen sehr stürmischen Verlauf nahm. Nicht genug, daß die Arbeiter der Station und Section Wiese, Strecke Iglau und Branaus gegen die nach langen Jahren endlich erlangte Arbeitsordnung — da selbst in der derzeitigen Fassung absolut unannehmbar ist — energisch protestieren mußten, waren sie auch gezwungen, über die weiteren Schritte zu beraten, die jetzt notwendig sind, allen Arbeitern den Nachtrag der Lohnregulierung ab 1. Jänner 1912 zu verschaffen. Die Arbeiter der Werkstätte, des Heizhauses und des Magazins Iglau erhielten den Nachtrag für die Zeit vom 1. Jänner 1912 rückwirkend ausbezahlt. Die Oberbauer der I. I. Bahnhaltungssection Iglau wurden in verschiedene Gruppen geteilt. So erhielten jene von Trebitsch und Kristo den Nachtrag rückwirkend ab 1. Jänner und die der Station Iglau den Nachtrag ab 26. April ausbezahlt. Die Arbeiter von Wiese und Branaus erhielten überhaupt keinen Nachtrag. Haben diese Arbeiter etwas das ganze Jahr nicht ihre Arbeiten gleich geleistet? Oder sind das verschiedene Arten von Kindern oder Steifkinder einer und derselben Section? Die Not der Arbeiter ist groß, und es darf unter Eisenbahnaministerium nicht wundernehmen, wenn die Arbeiterschaft zu den äußerst zulässigen Mitteln greift wird, um im Wege ihrer einheitlichen internationalen Organisation sich eine bessere Lebenslage zu erzwingen. Nach einem ausführlichen Referat des Genossen Horowitz schlossen sich die vollzählig versammelten Arbeiter der bereits in der Versammlung am 9. Juni in Brunn beschlossene Resolution einstimmig an, worauf die äußerst erregte Versammlung geschlossen wurde. So mancher Versammlungsteilnehmer dachte über die einstgegebenen schönen Worte unsres jetzigen Eisenbahnaministers nach. Ob dieser auch noch an seine Worte denkt?

Aus den Organisationen.

Laibach. Am 3. Juni hielt die Ortsgruppe ihre ordentliche Generalversammlung ab. Als Referent war Genosse Kopač aus Triest gekommen. In den Ausschüssen wurden folgende Genossen gewählt: Jakob Ursić, Obmann, Rudolf Gale, Stellvertreter; Franz Kopitar und Stephan Georganc, Schriftführer; Božek Regar und Matthias Trepšec, Kassiere; Bartolomäus Vilhar und Johann Kololi, Revisor; August Negić und Anton Klin, Bibliothekar; Kaspar Stremsel, Franz Bogacar, Albin Jerin, Josef Maršar, Johann Stoječ, Johann Eič und Ernst Pohl, Ausschusmitglieder.

Sämtliche Zuschriften sind zu richten an: Jakob Ursić, Oberkondukteur in Laibach, Bahnhofsgasse 32; in Geldangelegenheiten an: Josef Regar, Udmat bei Laibach, Salzgasse 11.

Hannsdorf. Am 26. Mai 1912 wurde die Generalversammlung der Ortsgruppe Hannsdorf abgehalten. Bei der

selben wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Josef Kriß, Obmann, Emil Novotny, Stellvertreter; Anton Kupka, Kassier, Alois Dwořák, Stellvertreter; Alois Rötter, Schriftführer, Wilhelm Banger, Stellvertreter; Johann Winter, Bibliothekar, Josef Uhrenherr, Stellvertreter; Franz Knapper und Eduard Weißer, Revisoren; Josef Lindenthal, Wilhelm Vogel, Franz Effenberger und Robert Pfläger, Ausschusmitglieder. Nach Erledigung der Neuwahlen erhielt Genosse Kurand das Wort, welcher über den Zweck und Nutzen der Organisation referierte. Die Mitglieder werden ersucht, alle Vereinsangelegenheiten an den Obmann Genosse Josef Kriß, Halbseit Nr. 82, in Geldangelegenheiten an Genosse Anton Kupka, Halbseit Nr. 42, zu senden. Als Subfassiere wurden für die Strecke Heinrichsthal bis Ramau Genosse Ignaz Rötter, Bahnhörter, und für die Strecke Grulich bis Mährisch-Schildberg Genosse Franz Schilder bestimmt. Die Vereinsveranstaltungen werden immer im "Eisenbahner" beanntgegeben und sind dieselben von den Genossen nach Diensteszulässigkeit zu besuchen.

Deutsch-Wagram. Unjere Mitglieder werden aufmerksam gemacht, daß wir mit unserer Zahlstelle in Herrn Karl Voelk's Gasthaus, Voelklerstraße, überseit sind, wo auch jeden Samstag nach dem ersten im Monat die Einzahlungen entgegenommen werden.

Samstag den 29. Juni 1. J. findet in Herrn Karl Voelk's neuverbautes Prachtal und Gartenlokalitäten von unserer Gewerkschaft ein Sommerfest (Gründungsfest) statt, wo der neugegründete Arbeiter-Gesangsverein "Zukunft" sowie die Salontapete Rieger aus Floridsdorf mitwirken werden! Eintritt im Vorberauf 70 H., an der Kasse 1 Kr. Genossen und Kollegen, agitieren für dieses Fest und erscheint in Massen.

Klattau. In der ma 2. Juni 1. J. abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Ortsgruppe Klattau wurde Genosse Franz Sindelar, Magazinsmeister, als Obmann, Genosse V. Stránek als Schriftführer, und Genosse V. Hermańek als Stellvertreter gewählt. In Vereinsangelegenheiten sind die Briefe an den Obmann, in Geldangelegenheiten an den Kassier Genosse Ferdinand Potava, Bahnhörter, "Villa Eliška", Klattau, zu richten.

Schärding. Am 19. Mai fand hier die diesjährige Generalversammlung statt, bei welcher Genosse Hart aus Linz referierte. In den Ausschüssen wurden folgende Genossen gewählt: Ferdinand Auscher, Obmann, Franz Walch, Stellvertreter; Alois Weißer, Kassier, Josef Langsüß, Stellvertreter; Ludwig Kirschbeger, Schriftführer, Franz Stadlmayer, Stellvertreter; Johann Weißer, Revisor, Johann Pirmajer, Stellvertreter; Reisinger, Krichbaum, Mariahofer, Höller, Schiffmann und Huber, Ausschusmitglieder. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an den Obmann Auscher. Allerheiligen Nr. 22, in Geldangelegenheiten an den Kassier Weißer, Brunnwies Nr. 17, zu richten. Weiters diene den werten Genossen zur Kenntnis, daß am ersten Sonntag jeden Monat um halb 7 Uhr abends in Herrn Schreiners Gasthaus die Monatsversammlungen stattfinden.

Marhlegg. An Stelle des nach Feldsberg versetzten Genossen Hudek wurde Genosse Mödritsch als Vertrauensmann und Subkassier nominiert. Die Genossen Wächter der L. Norbahn können ihre Mitgliedsbeiträge an Genosse Josef Mödritsch übergeben.

Wien-Penzing. Wir erhalten folgende Zuschrift: Auf Grund der Notiz "Wien-Penzing" unter "Organisationen" des letzten "Eisenbahner" Nr. 17 vom 10. d. M. bitte ich Sie, um zahlreiche Fertümer vorzubereiten, in der nächsten Nummer des "Eisenbahner" folgende Auflösungsnotiz zu bringen:

An das Personal der Südbahn! Ich teile allen Genossen und Kollegen mit, daß meine Person nicht zu verwechseln ist mit dem in der letzten Nummer des "Eisenbahner" genannten Genosse Herzog, welcher von Wien-Penzing versetzt ist. Ich bin noch immer auf meinem bisherigen Posten und habe auch noch immer meine alte Adresse. Mit Parteigrüß Franz W. Herzog, Verschubaufseher der Südbahn, Wien XII/1, Röllingergasse 24, 3. Stad., Tür 18.

Planst. Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an den Kassier abzugeben. Gleichzeitig geben wir bekannt, daß folgende Genossen als Subfassiere aufgestellt sind: Johann Stärba für Sellowitz und für die Strecke Brünnau Johann Valonet und Franz Kruschina.

Verschiedenes.

Wahres Gesichtchen. Im "Wiederuf", dem Organ der reichsdeutschen Eisenbahner lesen wir: Die Stelle eines Begwärters auf Strecke Nr. 8 der Straße von M. nach N. wird durch Ableben des seitherigen Inhabers frei. Nach vergangenem, öffentlichen Ausschreiben melden sich bei dem vorgesetzten Strafmeister sechs Bewerber, worauf er die eingegangenen Gesuche mit folgendem Antrag seiner Dienstbehörde vorlegt:

"Laut angeschlossener Zeugnisse sind die Bewerber so weit gesund und zum Dienst befähigt, der geeignete scheint aber der Ruprecht Mayer zu sein, da ihm die von den Hinterbliebenen anher zurückgegebene Dienstnütze, Weite 85, paßt. Es wird deshalb beantragt, ihm den Vorzug zu geben."

Literatur.

Witz und Humor. Wer von unseren Genossen für Witz und Humor Liebe hat, denen empfehlen wir nachstehende von zwei Genossen (Redakteure der "Arbeiter-Zeitung") verfaßte Bücher: "Allerlei von Herrn Mürks". Heitere Schilderungen aus dem Geschäftsleben von L. Schermann, "Mürks und Schnapper". Heitere Schilderungen aus dem Geschäftsleben von L. Schermann, "Neues von Mürks und Schnapper". Humoristische Schilderungen aus dem Geschäftsleben von L. Schermann, "Die Witwe und andere Wiener Stizzen". Schilderungen aus der Großstadt von Hans Pilz, "Pepi Kramlinger". 18 Stizzen aus dem Wiener Leben von Hans Pilz. Die drei erstgenannten sind geradezu eine Anhäufung von Witz und Satire. In den weiteren Bändchen reihen sich Humor und Ernst die Hände. Kleine, gemütvolle Stizzen aus dem Wiener Leben, voll anheimelnder Poetie. Der Preis per Bändchen mit nahezu 150 Seiten beträgt statt Kr. 120 nur 70 H. Bezugswürdig können diese Bücher werden von der Wiener Volksschulhandlung Ignaz Brand, Wien VI, Gumpendorferstraße 18.

Ein nationales Lesebuch für die deutsche Arbeiterjugend, zusammengestellt von Robert Danneberg, ist soeben im Verlag des Verbandes der jugendlichen Arbeiter (Anton Jensch) erschienen. In einer Reihe von Artikeln werden nationale Probleme in leicht verständlicher Weise erörtert. Jedes Lesestück ist für sich abgeschlossen, alle sind aber vom Herausgeber so aneinandergelebt, daß sie ein inhaltlich zusammenhängendes Ganzes ergeben. Eingestreute Gedichte und Zitate erhöhen die Wirkung. Den reichen Inhalt zeigen schon die Überschriften an:

"An mein Volk? — Wer ist das deutsche Volk? — Wie das deutsche Volk lebt. Von Max Winter. — Das Leid der

Kinder. Von Josef Luitpold. — Wie eine deutsche Mutter starb. Von Max Brodelmann. — Ganz in Gold getaucht. — Wer sind die Vertreter des deutschen Volkes? Von Heinrich Bissial. — Fürst und Volk. — Vaterlandslose Gesellen. — Nationalismus und Internationalismus. Von Josef Straßer. — Warum sind unsere Gewerkschaften international. Von Julius Deutsch. — Die "nationale Arbeit" und die Jugendorganisation. Von Karl Kreibich. — Die Ziele der deutsch-nationalen Jungmannschaften. — Deutsch-nationale Herzenergüsse. — Bismarck. Von Adolf Braun. — Schwarztrotzgold und Schwarz. — Wie sie für die Volksbildung sorgen. — Blutgold. — Nationale Irrsichterei. Von Geirrath. — Unsere Klassifizierung und der Nationalismus. Von Otto König. — Nationale Minderheiten. Von Oswald Wien. — Karl Renner: Das nationale Programm der Nationalisten. Das nationale Programm der Sozialdemokratie. Weltstaatsgedanken. — Otto Bauer: Nationale Autonomie. — Die neue Heimat. — Die Wiedergeburt der nationalen Einheit.

Die 80 Seiten starke Broschüre, deren Preis bloß 50 H. (50 Pf.) beträgt, bereichert unsere gegen den Nationalismus gerichtete Propagandalistatur in wirksamer Weise. Es wäre lebhaft zu wünschen, daß sie nicht nur bei den jungen, sondern auch bei den erwachsenen Arbeitern Eingang findet. Sie wird überall aufklärend wirken und reichen Augen stiftend. Einzelne Exemplare sind gegen Einsendung von 60 H. (60 Pf.) in Briefmarken durch den Verband der jugendlichen Arbeiter Österreichs, Wien V, Rechte Wienzeile 97, zu beziehen.

Borwärts-Bibliothek. Unter diesem Sammelnamen erscheint im Verlag der Buchhandlung Borwärts Paul Singer G. m. b. H., Berlin SW. 63, eine Serie volkstümlicher Romane und Erzählungen, die infolge ihres Inhalts, der guten Ausstattung und des billigen Preises allgemeine Beachtung verdienen.

Soeben erschien der II. Band. Er bringt eine Erzählung von Ernst Prezgang. Im Mittelpunkt dieser Erzählung steht ein ideal veranlagter Arzt, dessen Patienten der Arbeitervolksschicht angehören. Namentlich die chemische Industrie mit ihren zahlreichen Unfällen und Berufskrankheiten stellt hohe Anforderungen an seine Arbeitskraft und seinen seelischen Gleichmut. Er kommt sich schließlich vor wie Sisyphus, der sich vergebens quält, die heiserlebten dauernden Erfolge zu erringen. Die kapitalistische Welt hat kein Verständnis für seine hochmütigen Bestrebungen. Menschen sind ja so billig! Er ist nahe daran, zu verzweifeln, weil sich ihm kein Ausweg aus den seelischen Nöten bietet. Ein alter Proletarier versucht es, ihm den rettenden Weg zu zeigen, hat aber nicht eher Erfolg damit, als bis die erwachende Arbeiterbewegung und ein plötzlich ausbrechender Streik auch dem Arzt die Augen öffnen und ihm den einzigen möglichen Ausweg mit harten Tatsachen demonstrieren: die Bekennerschaft zum Sozialismus, dessen sieghafte Ideen ihm neuen Lebensmut und neue Lebensfreude bringen. Der Preis des gebundenen Bandes beträgt nur 1 M. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Noch in diesem Monat beschließt die in unserem Verleger-Parteiverlag erscheinende Beitschrift "In Freien Stunden" den ersten Halbjahresband 1912. Der in diesem zum Abdruck gelangende illustrierte Hauptroman "Germinal" von Emile Zola hat die Leser der "Freien Stunden" außerordentlich gefesselt. Gleichsam wie als Abschluß zu diesem Roman — der die Leiden und Kämpfe der Bergarbeiter schildert — gibt der Verlag den Abonnenten der Beitschrift mit dem letzten Heft eine gute Reproduktion des Jubiläates von Walter Crane, "Der Triumph der Arbeit", gratis. Das Bild dürfte einen schönen Zimmerschmuck in jedem Proletarierheim bilden. "In Freien Stunden" kostet per Heft 12 H. und wird durch alle Buchhandlungen, Spediteure und Postorteure geliefert. Auf Wunsch stehen auch Probehefte Postkarte zur Verfügung.

Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Der I. österreichische Stenographen-Korrespondenzverein "Gabelsberger" in St. Joachimsthal in Böhmen veranstaltet ein Preis-Schön- und Richtigschreiben, woran sich auch Nichtmitglieder beteiligen können. Die Arbeiten können nach Wiener oder Berliner Beischriften ausgeführt werden. Die Einsender der mit "vorzüglich" oder "lobenswert" beurteilten Arbeiten erhalten Anerkennungssachen. Die sechs besten Arbeiten werden außerdem mit Preisen bedacht und durch Diplome ausgezeichnet. Der Text der Übertragung ist vom Obmann Herrn Franz Schöpfl, Fachlehrer in St. Joachimsthal, gegen Einsendung von 13 H. in Marken erhältlich. Der Termin der Anmeldung läuft mit 15. Juli 1. J. ab. Einer recht zahlreichen Beteiligung sieht entgegen. Die Vereinsleitung.

Dauernde Gesundheit, eine Verlängerung des Lebens, ein rüstiges Alter ist nur dann möglich, wenn gesundes, reines Blut in den Adern fließt. Unreines Blut bewirkt unzählige Leiden. Man informiere sich durch den unserem heutigen Blatt beiliegenden Prospekt der Firma Dr. med. H. Schröder, Berlin W. 35, über das für Kranke so hochwichtige Mittel "Renascin", von dem eine Probodose gratis und franko jedem Leidenden auf Verlangen zugeht.

Ausweis des Vereines "Eisenbahnerheim", Wien.

Am Spenden für das "Eisenbahnerheim" sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 1. Juni bis 20. Juni 1912 eingelaufen: Bozen I Kr. 20 —, St. Peter in Krain 10 —, Purkersdorf 30 —, Raasdorf 20 —, Aussee 20 —, Franz Aichinger, Graz, 20 —, Josef Köranda, Blum, 20 —, Karl Niebler, St. Pölten, 20 —, A. Teng, Falkenau an der Eger 10 —, Szezakow 20 —, Kufstein 20 —, Friedrich Zurek, Wien-Nordbahn, 20 —, Villach 1, erste Rate.

Mitteilungen der Administration. Wir bringen den Ortsgruppen- und Zahlstellenleitern zur gefälligen Kenntnis, daß die Vereinsabzeichen mit polnischem Text angefertigt sind, und können dieselben durch die Administration bezogen werden. Weiters ersuchen wir, den bereits eingenommenen Beitrag für die verkaufsten Abzeichen an uns einzusenden.

Sprechsaal.

Unser Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Aus unserem Hinterbliebenenunterstützungsfonds wurden für folgende Sterbefälle Unterstützung ausbezahlt:

- 68. Panzl Maria in Bad Gastein;
- 72. Lindner Anna in Leichenberg;
- 74. Webenig Josef in Salzendorf;
- 75. Kroupa Maria in Aussig;
- 76. Jirschik Lucie in Teplice;
- 77. Ariner Kaspar in Knittelfeld;
- 78. Nill Theodor in Prohnitz;

- 79. Bins Wenzel in Königgrätz;
- 80. Novák Maria in Mährisch-Neudorf;
- 81. Kamper Johann in Graz I;
- 82. Amadeo Katharina in Floridsdorf II;
- 83. Fiedebauer Karl in Zedlitz;
- 84. Bell Fabio Josef in Leoben;
- 85. Schaloudek Anton in Teischnitz;
- 86. Monachus Elise in Villach I;
- 87. Khodl Anna in Weißbrieg-Mezimost;
- 88. Sejka Josef in Magleinstorf;
- 89. Pichler Johann in Trieben;
- 90. Schiffner Franz in Rudolfswerth;
- 91. Sajbl Franz in Budweis;
- 92. Sedlak Anton in Unter-Schischlitz;
- 93. Mandl Anna in Triest III;
- 94. Preßlmaier Johann in Vinz;
- 95. Ahret Johann in Steyr;
- 96. David Michael in Müllau;
- 97. Hanusik Leopoldine in Hüttdorf;
- 98. Stößl Heinrich in Favoriten II;
- 99. Reimer Josef in Favoriten II;
- 100. Sieher Rudolf in Villach II;
- 101. Aubrecht Anna in Aussig;
- 102. Mally Josef in Neulengbach;
- 104. Stummer Katharina in Selzthal;
- 105. Eichler Franziska in Bruck;
- 106. Wiesinger Franz in Penzing;
- 107. Mayer Alois in Linz;
- 108. Norek Adalbert in Podgorze;
- 110. Stefán Katharina in Klagenfurt;
- 112. Paul Maria in Wörgl II;
- 113. Baier Barbara in Fünfhaus;
- 114. Sennert Robert in Innsbruck I;
- 115. Krejci Antonia in Braunau am Inn;
- 116. Walner Franz in Bregenz;
- 117. Leisinger Barbara in Herzogenburg;
- 119. Kint Albin in Falfenau;
- 120. Kaleda Susanna in Bielitz;
- 121. Stepan Friedrich in Aussig;
- 122. Bervida Matthias in Zizkov;
- 123. Verla Maria in Tannwald;
- 124. Henkel Johann in Floridsdorf II;
- 125. Rötter Josef in Jägerndorf;
- 126. Weber Franziska in Eger;
- 127. Jusfeld Magdalena in Rudolfsheim;
- 128. Brigler Josef in Fünfhaus;
- 129. Schade Maria in Bodenbach;
- 131. Galla Anna in Landstraße;
- 132. Hans Anna in Magleinstorf;
- 133. Häßl Maria in Krems;
- 134. Wurm Juliana in Stadlau;
- 135. Schenkl Paul in Rudolfsheim.

Achtung, Wiener Genossen!

Dienstfreie schreitbürtige Genossen wollen sich für die Wahlarbeiten im III. Bezirke, Hauptstraße 101, II. Hof, 1. Stock, im Privatlokal melden.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich

Hainsfeld, Am 23. Juni um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus Beckmeier, freie Eisenbahnerversammlung.

Lobositz, 23. Juni, 3 Uhr nachmittags, im Gasthaus zur Traube, Monatsversammlung.

Turau, nächste Monatsversammlung 22. Juni um 8 Uhr abends im Vereinslokal Chräznic.

Aussig, Am 7. Juli gemeinsamer Ausflug nach Dug, Abfahrt 2 Uhr 12 Minuten. Nächste Monatsversammlung am 14. Juli um 8 Uhr abends im "Vollsteller".

Oberberg den 4. Juli um ½ 8 Uhr abends Generalversammlung mit Vortrag im Vereinslokal.

Ortsgruppe Mistel. Die Vereinsabende werden immer Montag nach dem 1. im Monat im Vereinslokal Hotel Deutscher abgehalten. Die Ausgabe von Bibliotheksbüchern findet jeden Montag von 7 bis 8 Uhr abends statt. Die Mitglieder werden ersucht, fleißig für den Besuch unserer Vereinsabende zu agitieren.

Zahlstelle Dahnitz. Jene Mitglieder, welche mit den Monatsbeiträgen im Rückstande sind, werden aufgefordert, die restirenden Beiträge nachzuzahlen, da gegen die säumigen Mitglieder nach den Statuten vorgegangen wird. Nach sechs Wochen erlischt der Bezug des Fachblattes, nach dreimonatlichem Rückstand verliert der Schildner sämtliche Ansprüche und Rechte.

Inhalt der Nummer 17 vom 10. Juni 1912.

Artikel: "Da überschämen Sie uns sehr!" Die Vorbereitung der Handelsverträge. Die Arbeiter und die Nation. Die Jubiläumsveranstaltungen der Wiener Eisenbahner. Die Personalkommission der I. I. Staatsbahnen II. Von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Euilleton. Inland. Ausland. Streiflichter. Korrespondenzen. Versammlungsberichte. Aus den Organisationen. Verschiedenes. Mitteilungen der Zentrale. Sprechsaal. Offene Anfragen. Freie Eisenbahnerversammlungen.

Briefkasten der Redaktion.

Ischl. Die Versammlungsanzeige langte am 8. d. M. bei uns ein und da war bereits die Nummer 17 gedruckt, da der 9. auf einen Sonntag fiel. — Tunnel. Tunnelzulagen können von den Direktionen bestimmt und auch entzogen werden. Für den genannten Tunnel ist noch keine Tunnelzulage bestimmt worden. — Reichenberg. Der im "Borwärts" erschienene Artikel war schon zum Teil im "Eisenbahner" enthalten gewesen. — L. S. 134. Ab. 1, Nein. 2 entfällt.

W. Sie rüden am 1. Juli 1912 in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. vor. — J. W. in T. Der Personaleinkommensteuer unterliegt das gesamte Einkommen, infofern es den Beitrag von 1200 Kr. übersteigt. Zu dem steuerpflichtigen dienstlichen Einkommen wird nicht nur der Gehalt, sondern auch das Quartiergehalt und alle anderen im vorhinein festgelegten Bezüge gerechnet. Bezüge, die für den Dienstauwand bestimmt sind (Nachdienstzulage, Kilometer- und Stundengehalt u. s. w.) sind nicht steuerpflichtig. Stehen in der Versorgung eines Haushaltungsvorstandes außer seiner Ehegattin noch mehr als zwei Familienmitglieder ohne selbstständiges Einkommen, so wird für selbe ein Sonderzuschlag vom Einkommen des Haushaltungsvorstandes bei der Steuerbemessung in Abzug gebracht. Besondere Leistungsfähigkeit eines Steuerpflichtigen wesentlich beeinträchtigende Umstände (dauernde Krankheit, Unglücksfälle, Waffenübungen, Vorjäge für kriegsgefährliche Kinder und mittellose Angehörige) werden berücksichtigt, so daß unter Umständen ein Bediensteter in einer höheren Gehaltsstufe frei von der Personaleinkommensteuer sein kann, während ein in einer niedrigeren Stufe stehender Bediensteter steuerpflichtig ist.

Für den Inhalt der **Illustrate** übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer gesetzte Verantwortung.

Illustrate

Für den Inhalt der **Illustrate** übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer gesetzte Verantwortung.

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.

Um meine Waschmaschinen zu 24 Kronen

mit einem Schlag überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselbe zu obigem billigen Eros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Durch Seifensparniss verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Grösste Arbeits erleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Zahltbar 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.

Nebenerwerb oder Existenz

sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltungsgebräuchssachen. Riesenverdienst zu gesicherter Nähers gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annonsenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9. 25

Für den Betrieb

patent. Neuheiten werden täglich. Vertreter gesucht. Hoher Verdienst. Georg Lohberger, Wien, Postamt 63.

1912 Brathähne

liefern unter Garantie lebender Ankunft jeder Station 20 Stück um 18 Kr. per Nachnahme

6. Ellenberg, Tarnopol.

Kaufe bei Kraus

wer edle, schöne Webwaren schätzt, die seit 45 Jahren

Weltfert haben,

Spezialität:

Leinenwaren

Zephire.

Muster kostenlos

Leinenfabrik

Jos. Kraus

Nachod VII

Böhmen.

Dankagung.

für die vielen Weisheitsgebungen anlässlich das Ableben meines verunglückten Gatten, Alp's Batoula, Jugendeidwächter in Greifendorf, St. G., sowie für die zahlreiche Teilnahme der Herren Mitglieder des Allgemeinen Rechtschutz- und Geschäftsschutzvereins der Obr. Alanslo, Bahlstieffl, Böltl und der Olmäger Straße, der Zuwendungen des Reichsbundes Greifendorf, endlich allen jenen, die dem verunglückten das letzte Geleit gaben und für die Krankenbedenken, jedem einzelnen zu danken, spreche ich allen auf diesem Wege meinen innigsten Dank aus. Nachdem allmählich gestorben.

Greifendorf, Mai 1912.

Witwe Marie Batoula.

1000fachen Dank

für Ihre vorzügliche Wahl-Teile (Stück Kr. 1,20), durch welche ich nach langem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich bereits 24 Jahre an sich und überzeugt war, dass ich mich nicht mehr auf diese Weise mehrere Jahre aufstellen kann.

Pohl-Seife
biegt auch bei Weinen, Fleisch, Süßen, Rhenen und Hautauschlägen vorsichtig benutzt, ist zu haben in Kartons à 4 Kr. direkt beim Fabrikanten A. G. Pohl, Braunau am Inn, Nr. 6. Depos in Wien: Apotheken: 1. Blankengasse 6, 2. Graben 7, 3. Fleischmarkt 1. Hoher Markt 8, XII, Weidlinger Hauptstraße 45.

MÖBEL Ausnahmsverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhauser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142
Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie Schwerda).

Polsterte Bimmereinrichtungen von 140 Kr. aufw., Küchen- einrichtungen von 28 Kr. aufwärts, complete Schlaf- und Sitzmöbel, artbeib und modern, Segeffon von 280 Kr. aufwärts. Moderne Küchen, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. alle Gattungen Möbel, Matratzen und Bettdecken billig. Kleiner Preislist für die Provinz gratis. Großer Möbel- katalog für so Heller in Böhmischen freit.

Brillenlese-Weisungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Gute zu allen Bahnhöfen und Begrünen Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden zu bewahren, durch Streßfahrung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Handelsmutter Möbelniederlage, um meine P. T. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Taschen vor dem Geschäftsport.

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

Euer Wohlgeboren!

Die Möbel sind in bester Ordnung angeliefert und sind wir sehr zu freien mit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, dass nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und volle Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen.

Hochachtungsvoll.

Johann Gaisch, Kondukteur.

Villach.

Barum kaufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Österreichs am besten?

Weil keine Brach, Röhr, Röhre wie bei ausländischen im Preise mitzuberechnen, den Händlern sparen.

Weil zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Blattensfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gelernt gegründet wurde, sondern seit 1888 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bittet.

Weil ich an solvente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 6 Kronen an liefern und 20 Monate Kredit gewähre.

Beführung ohne Auszugszahlung in der Fabrik.

Katalog gratis.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Österreichs

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

55