



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Schedkonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

## Sprechstunden

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

## Insertionspreis:

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

## Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 18

Wien, den 20. Juni 1912.

20. Jahrg.

## Der neueste Verrat an den Eisenbahnern.

Der 17 Millionen-Antrag Tomšik 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 Tomšik 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. Koritowsky, zu entscheiden hatte. Er dirimierte für die Ablehnung des Antrages, so daß damit der Antrag Tomšik im Ausschusse 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 Tomšik den Antrag sofort als Minoritätsvotum anmeldete, so daß derselbe geschäftsmäßig in der Vollversammlung 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 Erzhasen der Eisenbahnerbediensteten, dem Nationalverbänder Dr. Steinwender, stimmten die Deutschnationalen Herzmansky, Markhl, Stölzl und Waldner, und natürlich auch die Christlichsozialen Fuchs, Kuhn, Schraffl und Lang, gegen den Antrag und dokumentierten damit vor aller Welt, daß sie viele Wochen hindurch eine elende, erbärmliche Komödie aufgeführt hatten. Offensiv und klarer ist wohl auch nie die innere Fundgrube 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 Votum, 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. Stölzl, der Abgeordnete von Salzburg, befindet, der im September des Vor-

jahres, als das nationalverbänderische Schwindel-mänöver um die Eisenbahner anhub, sich als permanenter Türschnallenputzer bei allen Ministerzimmern herumdrückte, um nach außen den Eisenbahnern 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 Mittwochausgabe der „Oesterreichischen 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 Beträge eine Bedeckung gegenwärtig nicht vorhanden ist und ohne weitere Erhöhung der Eisenbahntarife oder Fahrpreise oder gar eine Restringierung der Staatsbahnauslagen zuzugunsten der Bediensteten in diesem Jahre nicht erreicht werden kann, die Annahme des Antrages daher nur eine Belastung des Budgets darstellen würde, welche die ganze parlamentarische Erledigung desselben 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 Reiner, 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 vorerwähnten 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 Behergehaltungs-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 hemänteln 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 Bedeckungsfrage 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 Antrageingebracht hat, der den klaren Weg vorzeichnet, 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 Ab-schlag gebracht werde; denn es ist unbillig, das Arbeitslohn 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 decken: Zunächst soll die Steuerfreiheit des Kaisers, der Erzherzoge 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 Vollzugsvorschrift 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 Augenauswischerei“ nennt das fromme Leichenschänderblatt den Antrag Tomšik, weil, „da die sozialdemokratischen Steuerverweigerer hierfür keine Bedeckung vorsahen, die Regierung dann, wenn der Antrag angenommen worden wäre, genötigt gewesen wäre, das Budgetprovisorium mit dem § 14 zu machen“. Daß das eine der schamlosesten Lügen ist, die je von dem Christlichsozialen und nationalverbänderischen Geschmeiß vorgebracht wurde, ist an dem Antrag Renner zu ersehen, bei welchem es die bürgerlichen Parteien in der Hand haben, die Mittel herbeischaffen zu helfen, die zur Bedeckung der Kosten der Eisenbahnerforderungen nötig sind. Aber freilich sozialdemokratische Steuerpolitik, die das Geld dorthin nehmen will, wo es zu haben ist, kann man von den Knechten des christlichen und jüdischen Geldsacks nicht verlangen.

Für diese Lumperei gibt es also keine Entschuldigung. Die Eisenbahner Oesterreichs 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 schmachvoll zusammengebrochen ist, wird den Eisenbahnern aufs neue beweisen, daß sie mit allen Sonderbündeleien aufräumen müssen, um in machtvoller 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 Tomšik, der die Sicherung der vom Hause beschlossenen Erhöhungen der Bezüge der Eisenbahner und der Löhne der staatlichen Arbeiter im Gesetze bezweckt, Stimmengleichheit ergab (17 Stimmen für und ebenso viele gegen den Antrag) und der nur durch die Stimme des Obmannes zur Ablehnung gelangte. Die Debatte und Abstimmung nahmen folgenden Gang:

## Gisäfel

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 trüben Lage dieser Arbeiterkategorien verlangen, war dies sicherlich eine beachtliche 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 Subcommittees überhaupt nicht möglich, eine kündenlose 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, kleinliche Art der Ausführung selbst der ohnedies beschiedenen Aufträge der Regierung. Es ist unbedingt notwendig, die Einreichung der Tabakfabriken in die verschiedenen Distrikte nach den Beschlüssen des Hauses durchzuführen. In dem Umstand allein, daß es dreizehn Distrikte gibt, zeigt sich das große Unrecht. Die Erbauung von Arbeiterwohnhäusern muß endlich ernstlich in Angriff genommen werden; vor lauter Studieren vergißt 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 Mißernte von Kartoffeln und Mais ist die Regierung berechtigt, die Beteiligung der Brennereien mit Kontingent und landwirtschaftlichen Kontributionen einzustellen, oder, wenn es die Ernährungsmöglichkeit der Bevölkerung erfordert, die Spiritusfabrikation aus Nahrungsmitteln gänzlich zu unterlagen.

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 Kontributionen aus der Staatskasse erhalten oder in dem Wahl unmittelbar vorausgegangenen Jahre genossen haben, sind von dem Wahlrecht und der Wählbarkeit in das Abgeordnetenhaus ausgeschlossen.

## Die Abstimmung.

Der § 1 der Vorlage wird nach der Regierungsvorlage angenommen.

Der § 2 wird in folgender vom Berichterstatter vorgelegten Fassung zum Beschluß erhoben:

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

Dazu wird folgender Zusatzantrag des Abgeordneten Schraffl angenommen:

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

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

Die Abstimmung erfolgt namentlich, für den Antrag stimmen Choc, Gungl, Diamand, Dulic, Ellenbogen, Glöckl, Koroscher, Matk, Masaryk, Anton Remeš, Pacher, Schreiner, Seiz, Stanek, Tenzel, Tomšič und Zuzar. Gegen den Antrag stimmen: d'Elvert, Fink, Friedmann, Viktor Fuchs, Gruber, Herzmansky, Kolischer, Kuhn, Lang, Marchl, Ducul, Rosner, Schraffl, Steinwender, Stölzel und Waldner.

Es ist also Stimmengleichheit; für und gegen den Antrag siebenzehn Abgeordnete. Der Obmann drinnert im Sinne der Ablehnung des Antrages. Tomšič 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 Brot, 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

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 Wahnvorstellung leiden. Aber sobald die christliche Gewerkschaft aus einem Hirngespinnst 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 Bann tun. Das Christentum verlangt vom Arbeiter Anspruchlosigkeit, Enthaltensamkeit, Entagung, 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 Schein 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 austoben 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 Schwindeleien. 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 schroffsten 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 Eigenschaften, 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 ebensowenig Raum, wie für die Betätigung christlicher Tugenden.

Ein christlicher (oder nationaler) Gewerkschafter (oder Sozialist) ist ein ebensolches Un Ding, 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 Güteraustausch 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 Gedeihens. 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 Betriebsmittel und in dem ihrer Anlagen gestundene Fortschritte 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. Zudem steht es um die österreichischen Eisenbahnen.

Als wenn auf dem Gebiet der österreichischen Staatsbahnverwaltung kein grünes Gras wachsen sollte und als wenn dieses überall dort verdorren müßte, wo die Staatsbahnverwaltung 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 fortbewegt und die sich fremder, schädlicher Einflüsse nicht verwehren kann, ein Bild des Niederganges. Die Wirtschaft der österreichischen Staatsbahnen, deren Reiz das ganze Reich umspannt, ist derart verunreinigt, daß man sich schon an den maßgebenden Stellen mit dem Gedanken einer Veräußerung der Staatsbahnlinien 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 Öster-

## 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 erblickte: 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 Ueberfahrt über das zu dieser Feier vorgelegte Material gewonnen haben wird.

Es ist in der Tat sehr zu beklagen, daß die Geschichte in unbegreiflicher Weise geögert hat, die dunklen, faszinierenden mysteriösen Punkte aufzuheben, die Rousseau mit begründeter Abneigung in seinen „Bekenntnissen“ angemerkt hat. Wir erachten, daß es nicht genug ist, seine Werke kritisch zu untersuchen, ihnen Anerkennung zu verschaffen und ihren Durchbruch zu konstatieren, damit aufzuzeigend, daß die Richtlinien ihrer wissenschaftlichen Ergebnisse sich zur festgestellten Grundlage der modernen Probleme der Sozialpolitik, sowie auch jener einer Gesellschaftswissenschaft überhaupt unerschütterlich zusammenfügten. Es wird festgestellt, daß Rousseau der erste war, der in aufseherregender, jeden Zweifel vorwegnehmender, in künstlerisch-vollständiger und in wissenschaftlich-straffer Form die Gesellschaft als jenen Faktor aufstellte, 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 müßte. Er hat somit die Gesellschaft, die Summe aller Individuen, schon als Masse nach unseren Begriffen aufgefächert, 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; nacheinander ist, daß Rousseau die Schriften Platon's, Roms, Machiavelli's und andere gelesen haben wird, allein seine auf wissenschaftlichen Grundrissen aufgebauten Abhandlungen: „Hat die Wiederherstellung der Wissenschaften und Künste zur Läuterung der Sitten beigetragen?“, „Ueber die Ungleichheit unter den Menschen“, und endlich das großangelegte Werk: „Der Gesellschaftsvertrag“ legten doch erst den

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 Treishe die Definition schöpfte: „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 unserer geistigen Auge. Das Zwein- anderstehen dieser so jäh emporgeschossenen Ideen lassen es uns auch begreiflich erscheinen, wie die Gärung sich zu einer immer mächtiger werdenden Bewegung verdichtete und unaufhaltsam hindrängte zur großen französischen Revolution. Und dennoch hat man Rousseau's Verdienste stets zu verkleinern 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 überließ, daß gerade diese Einleitung so vertieft werden mußte, um den kühnen Schlussfolgerungen eine unauffällige Passage zu verleihen, weil es sich sonst nicht vermeiden ließ, die Autorität der 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“ urplötzlich in das Publikum zu werfen, ohne vorher den Boden durch die Preisschrift vorbereitet zu haben. Aber man schmäht „in dem einsamen Schweifen des selbstherrlichen Individuums im Urwald“ Rousseau selbst, der die Einsamkeit und Schönheit der Natur liebt; man schmäht ihn, wenn man ihn „auf allen Vieren kriechend“ darstellt, gerade so, wie man etwa Schiller einen „Kerker“ schimpft, weil dieser den „Graf von Salsburg“ gedichtet hat. Leichtfertig und anmaßend ist das Treiben solcher sich aufdrängenden und geltendmachenden Behauptungen, weil sie nicht auf den Grund der Dinge sehen. Ein Urteil abzugeben, ist doch immer nur erst der berechtigt, der den Stoff vollständig durchdrungen hat und sich über die Parteien kühl und objektiv erheben kann.

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

\*) Siehe die Schriften Marx', Engels und Lassalles.

\*\*) 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 Hingebung anzupassen, um im weiteren Verlauf der Erziehung eine Führung des Kindes mit Erfolg zu erzielen. Rührt 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 Rousseau's ein „abstraktes“ Ideal; allein Rousseau war der FINDER überaus wichtiger Grundsätze und die Wissenschaft der Pädagogik hat sich nach ihm sehr rasch entwickelt, in welchen die großen Pädagogen Pestalozzi und Herbart beinahe gesehnd gewirkt haben, während Schiller in seinen Briefen „Ueber 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 Singpiel: „Der Dorf- wachter“, zu welchem Rousseau selbst die Musik schrieb, hervorheben. Was immer aber Rousseau schreiben mochte, sei es ein didaktisches, philosophisches oder musikalisches Werk, alles erregte ungeheure Sensation, obwohl diese niemals von Rousseau beabsichtigt war. Diese Wirkung lag jedoch in der eigenartigen, meisterlich beherrschten, hinreißenden Sprache, in dem Aufbau des Gedankens und der straffen Logik, kühl 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, Materialist nicht sein wollte, so müssen wir andererseits konstatieren, daß Rousseau aus Gründen, welche tiefer liegen als der ihm von dieser Seite zugeordnete „Fanatismus“, Materialist nicht sein konnte. Vielleicht weniger die Rücksichtslosigkeit, mit welcher sie der Materialismus zum Verrücken der christlichen Welt durchzuführen bedacht war und aus welchem Grunde Voltaire einen ablehnenden Standpunkt einnahm, würde bei Rousseau maßgebend gewesen sein, sich mit Feuerzifer anzuschließen. Aber Rousseau war eine zu religiöse Natur, als daß er die Materie und die Bewegung als die einzigen Grundlagen hätte anerkennen können. Seine „Bekenntnisse“ legen auch hier ein gültiges Zeugnis ab. Darum soll aber nicht angenommen werden dürfen, die Schriften Rousseau's geradezu als einen Feldzug gegen die materialistische Richtung der Aufklärungsphilosophie zu stempeln, um sich so einen Fanatismus Rousseau's zu konstruieren. Gerade die Schriften Rousseau's hätten an der Kulturarbeit der Aufklärung das meiste getan; sie allein waren derart vollständig und begeistert geschrieben, daß sie zur Massenverbreitung geeignet waren und allein imstande, das ganze französische Volk zu unterwühlen.



reichs das Eisenbahnwesen bei uns mehr als sonst in einem Staate der wichtigste Wirtschaftsfaktor. Dies ist aber auch äußerlich bedauerlich vom Standpunkt des Interesses der Eisenbahnbiensten, 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 Verwaltungsergebnisses der k. k. 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 andererseits wiederum zu unentgeltlichen Leistungen für andere staatliche Verwaltungszweige oder zu Preisermäßigungen 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 Vorwärtsschreiten unmöglich macht.

Man wird sehr bedenkliche Anzeichen eines heran nahenden Verfalles der Eisenbahnbetriebe dort konstatieren können, wo nicht eine planmäßige, der Abnutzung entsprechende Neubeschaffung der Fahrbetriebsmittel und eine der Verkehrserweiterung entsprechende Vermehrung derselben stattfindet, wo nicht ständig eine der Verkehrsverdichtung entsprechende Erweiterung der Anlagen vorgenommen wird und wo nicht die Instandhaltungen von Fahrbetriebsmitteln und Anlagen vom Standpunkt der möglichststen Erhaltung der Gebrauchsfähigkeit, sondern vom Standpunkt der momentan möglichst geringen Instandhaltungskosten ausgeführt werden. Eine derartige Eisenbahnbetriebswirtschaft, die nicht die Erfordernisse der nächsten Jahre in den vorangehenden Jahren zukäufte beschafft und die lediglich von dem Bestreben geleitet ist, im gegenwärtigen Zeitpunkt mit den geringsten Kosten auszukommen, muß zu Zuständen eines rapiden Verfalles der gesamten Betriebsmittel führen. Es ist ferner das Gedeihen jenes Eisenbahnbetriebes in Frage gestellt, dessen innerer dienstlicher Organismus krankt und der einseitig, an den Zentralstellen, auswächst. Alle diese Unheilverkündenden Merkmale trägt der österreichische Staatsbahnbetrieb.

Einige Ursachen unserer Staatsbahnbetriebswirtschaft bespricht das soeben erschienene Buch: „Die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre Reform“, das den Sektionschef a. D. Dr. Alfred Freiherr v. Buschman zum Verfasser hat und aus dem wir nachstehend Stellen zitieren. Freiherr v. Buschman weist in diesem Buche die Schäden nach, die die nationale Politik dem Staatsbahnbetrieb zuzufügt, indem sie auf notwendige organisatorische Reformen Einfluß nimmt und diese Reformen verdirbt oder verhindert. Mit der Materie vollkommen vertraut — Freiherr v. Buschman 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

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 andererseits die Geschäftsführung bei der Generaldirektion entlasten wollte, führt Freiherr v. Buschman 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 getreten. 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 möglichstes Entgegenkommen zu bezeigen.

Infolgedessen bewegten sich dann die Eisenbahnbetriebsdirektionen in jener Novelle zugestandenen, nicht unbedeutenden Kompetenzerweiterungen 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 Rechnungserstellung eingeräumten größeren Selbstständigkeit, wurden denselben hauptsächlich in Ansehung des Personalwesens der Herstellung von Bauten an der Bahn, des Fahrplanwesens, des Reklamationswesens, der Gewährung von Frachtgebührenerbitten, der Bewilligung von Nebenbetrieben und der Materialbeschaffung ein beträchtlich erweiterter Wirkungskreis zugestanden.

Da aber hierbei prinzipiell an der tagelangen 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 abzuschießen gewesen wären, nach wie vor der Generaldirektion angeliefert.

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 beklagten Schwerfälligkeit zu funktionieren vermochte, bei dem sich die Aktenmenge (rund 240.000 Geschäftsnummern) förmlich staute und die infolgedessen die Befürchtung rege machte, ob es bei weiterer Vermehrung jener Arbeiten lokaler Natur im Falle fortwährender Verstaatlichung größerer Bahnkomplexe überhaupt noch imstande sein werde, seiner eigentlichen leitenden Aufgabe auch nur halbwegs gerecht zu werden.“

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

Staatsbahnbetriebes nach Reformierung der Organisation seines leitenden Dienstes wurde keinerlei Rechnung getragen. Mehrfache 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 Schen vor möglichen nationalpolitischen Komplikationen eine mangelhafte Ausführung dieses Statuts. Die in diesem Statut ausdrücklich vorgeschriebene Umbildung der konzentrischen Verwaltungsbezirke nach dem Prinzip, Verwaltungsbezirke zu bilden, die große Verkehrsrouen und ihre Nebenlinien umfassen, unterblieb, und damit wurde auch der Wert dieser Organisationsform hinfällig. Freiherr v. Buschmann erläutert ausführlich die Notwendigkeit der Bildung von Verwaltungsgebieten nach dem Verkehrsrouensystem. Die Abgrenzung der Verwaltungsbezirke der k. k. 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 Gruppierungen der zu einem und demselben Bezirke gehörenden Strecken um den Direktionsort Rücksicht genommen ist, ist von den ehemaligen „k. k. Eisenbahnbetriebsdirektionen“ übernommen, die mehr die Funktion von Inspektoraten, die Vorstufe für eine zweckmäßige und ökonomische Leitung und Ueberwachung des Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienstes, des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes sowie des Zugförderungs dienstes 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 selbständig wahrgenommen werden können. Die Folge daran ist die Belastung der höheren Verwaltungsinstanzen wegen der Einheitlichkeit der Betriebsdispositionen mit Betriebsagenden rein lokaler Natur. Diese Belastung erschwerte 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 gedeihliche Wirtschaft auf den k. k. Staatsbahnen. Freiherr v. Buschman schreibt hierüber in seinem Buche:

„Eben mit Rücksicht darauf, daß den Staatsbahndirektionen auch weiterhin statt möglichst selbständiger Verkehrsrouen nur Teile der letzteren als Direktionsbezirke zugewiesen 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 hinzuwirken und überhaupt den kommerziellen Bedürfnissen des Bezirkes eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.“

Es fehlt ihnen zum großen Teil jedes Interesse, ja selbst die Möglichkeit zum kaufmännischen Umsicht durch Ent-

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

Der Lebensweg, den Rousseau durchmachte, 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 verkehrte 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 Wanderleben 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 verzeichnen läßt, so war doch alles für den empfindsamen Rousseau mit Leiden verbunden. In Paris auf sich selbst gestellt, entwickelte er unerbittlich 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 Montaignes heranreichten: deshalb nur der wütendste Haß und die heftigste Wut 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 ausgedenkt gesucht, sie ist vielmehr allen Prüfungen sorgsam 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 anheimzufallen zu schildern, ohne aber den Umstand hervorzuheben, daß Rousseau, der sozusagen aus den ärmsten Verhältnissen emporgestiegen war, seine Bescheidenheit, Anspruchslosigkeit und Schüchternheit auch im Verkehr mit den höchsten Kreisen nicht ab-

streifen konnte, in diese Kreise eben nur als Mensch hineintrat, der, unbeweglich und eilig 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 Schliffes bürgerlicher und adeliger Verschlagenheit herbeiführen 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 deckt sich nur allzu natürlich mit seinen persönlichen Eigenschaften. Unnatürlich ist es hingegen, daß alle anderen, sich der Aufklärung rühmenden und in dieser Beziehung sicherlich verdienstvollen und genialen Männer gerade mit dem Geist Rousseaus in Kollision kamen und die Leidenschaft des Hasses und Reides 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 Alexismasus und Geistlichkeit verbeden 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 Gönner d'Alembert, Lueburg, 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 Frömmlicher war — wir erinnern uns hier der Steinwurzeln in seinen „Bekenntnissen“, und sehen ihn mit Schauern einem dämonischen Aberglauben verfallen, der von Seiten des Klerus doch überall und intensiv genährt wird — so wurde er doch trotz dieser Eigenschaften in unerhörter Weise verfolgt. Auf allen Kanälen wurde gegen ihn gepredigt und geäußert, so lange, bis alle tierischen Instinkte der Frömmsten und Andächtigsten gereizt wurden zu wilder, bestialischer Entschlossenheit. Man schürte und schürte den Haß zur gräßlichsten Leidenschaft, so daß Rousseau nicht nur von allen Seiten angepöbelt und mit Steinen bombardiert wurde, es wurde selbst sein Haus, seine Wohnung bombardiert und seine Möbel zerstört. Dieser Christenheit wird nachgerühmt, daß „ihre der

tieferer Urquell des Offenbarungsglaubens, das reuige Sündenbewußtsein, das Bedürfnis nach Versöhnung und Gewißheit der Gottesgemeinschaft erschlossen“ war, Dinge, die in der heutigen christlichen Zeitströmung 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 hehre Einfalt des Evangeliums, die Reinheit seiner Moral und die göttliche Erscheinung des Stifteres zu preisen“, dadurch, bei der natürlichen Religion stehen bleibend, in der aufrichtigen Ueberzeugung, daß „er mit ihren Grundsätzen auch das Wesentliche vom Christentum erfasst hat“. Sündhaft wäre dies indessen 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 Hauptache 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 umfah, Widersprüche erblickte und verunsichernde Dogmen, das war es, daß er einen unversöhnlichen 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 übermächtig war, denn Schiller selbst bringt dies in seinem Gedicht „Rousseau“ in wehmütig trauriger Lage zum Ausdruck:

„Wann wird doch die alte Wunde narben?  
Einst war's finst' und die Weisen starben.  
Nun wird's lichter und der Weise stirbt.  
Socrates 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. Furchtbar war die Anklage, die Schiller erhebt, doch ist es noch nicht alles: Schiller hat es eben nicht mehr erlebt. Im 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 Zeiten Schande!

Franz S. W. o. d. a.



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

Selbst die tüchtigsten der Staatsbahndirektoren konnten das Hauptgewicht ihrer persönlichen Tätigkeit lediglich einer möglichst rationalen und ökonomischen Verwaltung der betriebsfachlichen Seite ihres Dienstes widmen und dieser ihr ganzes Augenmerk zuwenden, abgesehen 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 umsichtige, von kaufmännischem Geiste getragene Pflege der kommerziellen Seite des Dienstes zu erzielen vermag.

Soweit die gewiß freimütige Darstellung der Sachlage durch Freiherrn v. Buschman, Jedem Kenner der österreichischen Eisenbahnverhältnisse ist es sofort klar, was unter der „rationalen und ökonomischen Verwaltung der betriebsfachlichen Seite des Dienstes der Staatsbahndirektionen“ zu verstehen ist. Bei der Materialbeschaffung und dem Materialverbrauch sind der Defonomie der Staatsbahnverwaltungen enge Grenzen gesetzt. In der rationalen Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft und in der Defonomie bei der Entlohnung derselben bleibt dagegen denselben viel Spielraum. Die Verschlechterungen der Dienstverhältnisse, die Personalreduzierungen oder Nichtvermehrungen des Personalstandes bei intensiverem Verkehr, die Nichtnormierung notwendiger Dienstposten und die Besetzung normierter Dienststellen mit Bediensteten einer niedrigeren Besoldungsstufe, als diese für den Dienstposten vorgesehen ist, die Einführung für die Bediensteten ungünstigerer Verrechnungsmodalitäten der Nebengebühren u. s. w. sind die Maßnahmen einer „rationalen und ökonomischen Verwaltung der betriebsfachlichen Seite“ bei den Staatsbahndirektionen. Das österreichische Staatsbahnpersonal hat es den nationalen politischen Parteien zu danken, wenn es der „rationalen und ökonomischen Verwaltung“ der Staatsbahndirektionen überantwortet wurde, weil man diesen die Pflege der anderen, der kommerziellen Seite des Dienstes unmöglich machte. Um so geringer die Möglichkeit großer finanzieller Erfolge bei der „ökonomischen“ Personalwirtschaft ist, um so intensiver muß diese Defonomie 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 verhindert und daß sie damit die Möglichkeit der notwendigen Dezentralisierung der Staatsbahnverwaltung zerstört, 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 entstanden sind, haben eine radikale Lösung dieser Reformfrage verhindert, und diese Reform scheint in einer Reihe nebenständlicher Einzelmaßnahmen auszufließen, die vielleicht manche Verbesserung herbeiführen werden, die aber keineswegs die allgemein erwartete Neuordnung der Staatsbahnverwaltung durchzuführen 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 Vergebung von Lieferungen zu vergrößern, zeigt der unter anderem propagierte Reformvorschlag nach Vermehrung der Staatsbahndirektionsbezirke Böhmens um drei neue, national abgegrenzte Bezirke, wovon zwei im deutschen Gebiet und nur Kompensation einer im tschechischen Gebiet liegen soll. So wären die bürgerlichen Parteien gerne bereit, auch aus der Notlage der Staatsbahnverwaltung Vorteile für sich herauszufinden.

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 geschäftsfremde Person als Leiter vorziehen, anders ist dies beim österreichischen Staatsbahnbetrieb. Die politischen Konstellationen bringen sehr häufig Männer an die Spitze dieses ausgedehnten staatlichen Betriebes, die vor dieser ihrer Ernennung 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 Auslieferung 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 Lokalbahnlinien, und was sich im großen vollzieht, vollzieht sich auch im kleinen. Jeder bürgerliche Abgeordnete weiß bei den Direktionen und Eisenbahnämtern seinen Einfluß zugunsten der Wünsche einzelner Interessenten und Interessentengruppen geltend zu machen. Die österreichischen Staatsbahnen werden nicht vom Standpunkt volkswirtschaftlicher Notwendigkeiten aus verwaltet, sie sind ein Politikum. Mit Zugeständnissen 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 deren unheilvolle Wirkungen die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen mitzutragen. Die ungeheure Staatsbahnwirtschaft erübrigt keine Mittel für die Verbesserung der Sicherheitsvorkehrungen und für Hygiene in den Werkstätten, Nüchtlungs- und Diensträumen, und die Staatsbahnverwaltung hält die Entlohnung ihres Personals so knapp, als dies bei den Löhnerverhältnissen nur irgendwie möglich ist. Wann der österreichischen Staatsbahnwirtschaft Gesundung werden wird, ist nicht voraussehbar. Das eine ist aber voraus bestimmbar: Wenn hier je Wandel eintreten wird, wird die Wandlung von unten herauf, unter dem Druck der Bedienstetenmasse 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 anschießen, gegen ihre Peiniger aufzutreten, da muß auch Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin zu finden sein. Denn der Ausbeuter und Herrenmenschen sind gegenüber den besitzlosen Massen nicht viele, aber um so größer ist ihre Macht. Den Besitz an 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 Ausgebeuteten und Unterdrückten, sobald diese nur Mienen machen, den Ungerechtigkeiten und Scheußlichkeiten 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. Aber 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 Machthabern noch häufig genug gelingt, bei wirtschaftlichen Kämpfen Angehörige der arbeitenden und besitzlosen Klassen für einen Judaslohn zu kaufen, so soll das erst recht ein Ansporn sein, die Massen mit solidarischen Tugenden zu durchdringen und sie zu solidarischen 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 Waffen, die Aushungerung kämpfender Arbeiter, aus der Hand. Sie erschüttert die fundamentalste Forderung der kapitalistischen Moral: Wer Anecht ist, der soll Anecht bleiben. Und das Höchste ist, daß die Solidarität die organisierte Arbeiterklasse 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 Arbeiterklasse das bedeutendste Element des Erfolges zu erschüttern und zu vernichten zu machen. Voller Mut müssen die Arbeiterklasse und Unternehmer erkennen, daß die arbeitenden Klassen von einem starken Zusammengehörigkeitsgefühl immer mehr durchdrungen werden; daß Opferfreudigkeit und Disziplin in dem Maßstabe bedeutendere Formen annehmen, in dem die Kämpfe um Besserstellung und Gleichberechtigung den Arbeitern erspart werden.

Je mehr die besitzlosen Massen vom Massenbewußtsein, 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 aus, zwingen absichtslos 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 anspruchlos, 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 scharfmacherischen Forderungen, den gewerkschaftlichen Kampf durch neue Ausnahmegeetze zu unterbinden. Und die angestrebten Bemühungen sind nicht umsonst. Mehr denn je pflegen die Unternehmer den Herrenstandpunkt in allen Fragen des Arbeitsvertrages hervorzuführen; selbst die Vermittlerrolle der Regierung lehnen sie als unberechtigten Eingriff in die Rechte der Unternehmer ab. Zudem hat

ihr Geschrei nach neuen Ausnahmegeetzen 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 scharfmacherischen Forderungen der isolierten Arbeiterseinde sind so im Grunde erfüllt worden, ohne daß aber für die Deffektivität der üble Eindruck neuer Ausnahmegeetze damit verbunden ist. Freilich, die von den Folgen der beispiellosen Sege der Arbeiterseinde und Scharfmacher betroffenen Arbeiterkreise haben dennoch die Gewißheit, daß sie einer ausnahmegesellschaftlichen Behandlung unterworfen werden, die den Machtverhältnissen der kapitalistischen Gesellschaft entspringt.

Aus alledem aber müssen die Ausgebeuteten und Entrechteten die Lehre ziehen, daß es die oberste Pflicht ist, die Geschlossenheit, Opferfreudigkeit und Kampftätigkeit 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 angestachelt und damit die Ausbreitung und die Fortschritte der modernen Arbeiterbewegung gefördert werden. Gewiß die erstarkenden Unternehmerorganisationen haben eine erhebliche Erschwerung 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 scharfmacherisches und provokatorisches Verhalten in weiten Kreisen der bisher untätigen 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 Augenblickserfolge davon abzuhalten, den Kampf gegen Ausbeutung, Ungerechtigkeit und Unterdrückung unbeirrt weiterzuführen. Ihr Streben nach wahren Menschentum, das auf solidarischer Arbeit und solidarischem Lebensgenuss beruht, gibt ihnen eine unanfechtbare Ueberlegenheit 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 Arbeiterseinde durch einen Mangel an Solidarität und Opferfreudigkeit zu untergraben. Ein Mangel in dieser Hinsicht bedeutet Stärkung des Gegners. Darum: Hoch die proletarische Solidarität, Opferfreudigkeit und Disziplin!

## Eine Ungeheuerlichkeit.

Mährisch-Odrau, Odersfurt im Juni.

Wenn wir unseren Aufsatz mit dieser Ueberschrift 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 Gebarung beschuldigen. Das haben die verantwortlichen Vertreter der Kaufmannschaft und der Gewerbetreibenden in Odersfurt bei Mährisch-Odrau getan. Der Sachverhalt ist folgender:

Am 29. Mai 1912 tagte im Hotel „Zentral“ in Odersfurt eine Versammlung der Genossenschaft der Kaufleute in Odersfurt, an der auch die beruflichen Vertreter des Gewerbevereines in Odersfurt teilgenommen haben. In dieser Versammlung ergriff nun der Kaufmann und mehrfache Hausbesitzer Max Groß in Odersfurt das Wort, um in einer unerhörten Weise über die Eisenbahnbediensteten loszuziehen. Er führte aus, daß der Arbeiter-Konsumverein und das Lebensmittelmagazin der k. k. Nordbahn die größten Schädiger der Odersfurter Geschäftswelt sind, und daß alles versucht werden muß, um diese zu beseitigen. Der Herr Max Groß, welcher nur von Eisenbahnern 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 Odersfurt einwanderte, heute als reicher Mann und Besitzer von sechs Häusern bezeichnet werden kann, meinte, daß, wenn diese Konsumvereine nicht bestehen würden, in Odersfurt 25 Kaufleute mehr existieren könnten und daß die Odersfurter Geschäftswelt um mindestens 60 Prozent sich besser stellen würde. Als einen großen Uebelstand bezeichnete Herr Groß, daß die Eisenbahner zu viele dienstfreie Zeit haben und über weitgehende Fahrbegünstigungen verfügen; dadurch werden die Eisenbahner in die Lage versetzt, billigere Landesprodukte einzukaufen und mit diesen Waren dann in Odersfurt zu handeln; ebenfalls benützen sie diese lange freie Zeit dazu, um verschiedene Artikel zu erzeugen, was ihnen, da sie sonst alle gelernter Professionsisten 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 deutsch-nationale Vorsteher des Gewerbevereines, Herr Bud, Griseur, begrüßte die







die Vergrößerung der zu Rangierzwecken bestimmten Geleiseanlagen, der Bau neuer Rangieranlagen und Geleiseanlagen zur Aufstellung des Wagenparkes, Remisen für die Lokomotiven und Ausgestaltung der Heizhausanlagen. Es ist die Erweiterung des Wiener Westbahnhofes und Nordwestbahnhofes sowie der Stationen Penzing und Baumgarten, Floridsdorf und Marchegg, die Erweiterung des Donauuferbahnhofes, des Raibachhofes, die Ausgestaltung der Stationen Wien-Brigittenau und Rennweg sowie die Errichtung einer Haltestelle in Maßleinsdorf geplant. Ebenso sollen die Bahnhöfe in Linz, Innsbruck, Selzthal, Klagenfurt, Graz, Raibach, Pilsen, Prag, Labor 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 Tunneln und Galerien, durch Stützkungen und sogar durch Viniervierungen. Ferner sollen eiserne Brückenkonstruktionen verstärkt und ausgetauscht, einige Tunnel mit Lüftungsanlagen ausgerüstet und einzelne Niveauüberführungen durch Herstellung schienenfreier Kommunikationen ersetzt werden. Hierbei kommt hauptsächlich in Betracht die Verstärkung der Donaubrücke der Nordbahn, die Rekonstruktion der Trisnabrücke zc. Weiter sollen in verschiedenen Stationen Wohn- und Kasernengebäude errichtet, elektrische Anlagen und Starstromarbeiten 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 Vorjahres erschien in 313.400 Exemplaren. Dann schnellte die Auflage durch das Hinzutreten der Stuckateure 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 diesem Wachsen der Auflageziffer drückt sich ein entsprechendes Wachstum der Mitgliederzahl aus, deren Höhe auf 335.000 geschätzt werden kann. Für uns Oesterreicher gilt: A a c h a n e!

### Ueber Rechte und Pflichten der Staatsbahnbediensteten.

Auf dem zweiten Verbandstag des Zentralverbandes deutscher Eisenbahnhandwerker und Arbeiter (Eberfeld, 16. bis 19. Mai) hielt Graf Pofadowsky einen beachtenswerten Vortrag über die Stellung der Eisenbahnbediensteten in Staat und Gesellschaft, in dem er unter anderem ausführte, daß mehr noch als die anderen Staatsbediensteten die Eisenbahnbediensteten 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 Staatsbediensteten kann nicht nur der formale Arbeitsvertrag maßgebend sein. Zwischen dem Staat und allen, die ihm dienen, besteht vielmehr ein Treueverhältnis, ohne das der Staat seine Aufgaben dauernd und wirksam nicht erfüllen kann. Wer hier seine Pflicht nicht erfüllt, verjüngt sich an den Pflichten, die er seinen Mitbürgern gegenüber hat. In ganz besonderer Weise trifft das alles auf die Eisenbahnbediensteten zu. Ueber die vertragmäßig umschriebenen Pflichten hinaus haben sie ihre ganze Kraft für das Wohl des Betriebes einzusetzen. Die ständige Pflicht läßt sich eben nicht in beschränkte Verordnungen zusammenfassen, sie ist eine Gewissenspflicht, die sich aus den nicht voraussetzbaren Bedürfnissen des Betriebes ergibt. Aus den höheren Pflichten der Bediensteten 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 Bediensteten ergibt sich unter diesen Umständen als eine Notwendigkeit. Es müssen sich Vermittlungsorgane 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 Pofadowsky anerkennt, auch erinnern würde.

### Der Transportarbeiterstreik 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 angekündigten nationalen Streik zu proklamieren. Die Zahl der Arbeiter, die direkt oder indirekt durch diesen Streik in Mitleidenschaft gezogen werden, wird zwischen 700.000 bis 800.000 betragen. In dem Transportarbeiterverband sind organisiert 314.000 Mann. Die wichtigsten Organisationen, die dem Verband angeschlossen sind, sind die Gewerkschaft der Matrosen und Seizer (90.000), die Gewerkschaft der Dockarbeiter (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 Fährmänner und Lichterschiffer (8000) und die der Stauer (8000). Die Matrosen und Seizer werden laut ihren Statuten eine Abstimmung aller in den Häfen befindlichen Mitglieder vorzunehmen 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 Dresden tagt gegenwärtig der achte Verbandstag des Deutschen Transportarbeiterverbandes. Der vierte Verbandstag brachte ein mehrstündiges Referat des Vorsitzenden Schumann über „Das Koalitionsrecht der Transport- und Verkehrsarbeiter im Entwurf zum Strafrechtsentwurf“. Der Extrait 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 Hinderungs- 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 Dienstzweige der preussischen Staatsbahnverwaltung“ aufgenommen worden sind, stellen sich als Ausfluß eines brutalen Unterdrückungsstrebens und als eine folgenschwerere Mißachtung der Reichsgesetzgebung seitens der Eisenbahnverwaltung dar, denn diese Verbote verstoßen gegen die Reichsverfassung und gegen das Vereinsgesetz.“

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 Angesicht ist.

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

Die Delegierten des Verbandstages erklären, aus Anlaß solcher unerbörten behördlichen Gewalttate noch mehr als bisher aufklärend unter den Arbeitern und Bediensteten der Staatsbahnen 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 Gebrauchs des gesetzlichen Koalitionsrechtes aus den Betrieben herausmaßregeln. — Die Resolution wurde dann einstimmig angenommen.

## Aus dem Gerichtssaal.

**Zugzusammenstoß in Kirchbühl.** Am 23. November 1911 abends hatte in der Station Kirchbühl der Güterzug 146 nach dem Vorfahren des Schnellzuges 6 Kreuzung mit dem aus der Richtung Ruffstein kommenden Zuges 33 und 83. Der Verkehrsbeamte Mayer setzte in Gegenwart des ganzen Zugbegleitungspersonales des Zuges 146 die Art der durchzuführenden Verschiebung auseinander, die dahin gehen sollte, daß drei Wagen, die der Zug 146 gebracht hatte, auf Geleise 6 zu bringen seien, während vier Wagen aus Geleise 6 auf Geleise 4 zu stellen waren. Der Beamte löste, nachdem er die Nummern des Zuges 33 aus der nächsten Station erhalten hatte, den Signalverschuß, der dem Stellwerkswächter Oberhauser ermöglichte, das Einfahrtssignal auf frei zu stellen. Das Zeichen zum Freistellen 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 Aufnahmestände dem Stellwerk zu bewegte, glaubte der Verschiebepartieführer 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 Verschiebes betraut war, sieben Güterwagen, die zwischen den auf Geleise 4 und 6 abzustellenden Wagen waren, auf Geleise 2 abzustößen, weil er glaubte, der betreffende Zugbegleiter werde die Wagen auffangen. Die Stöße 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 Weichen für den Zug 83 aus Ruffstein auf Geleise 1 gestellt worden. Die auf Geleise 2 zurückrollenden Wagen schnitten jedoch den Weichen 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 Zugführer dieses Zuges verletzt, mehrere von den zurückrollenden Wagen wurden zertrümmert, aus dem Geleise geworfen und eine Wächterhütte umgerissen.

Wegen dieses Vorfalles hatten sich beim Bezirksgericht Ruffstein der Verkehrsbeamte Mayer, Stellwerkswächter Oberhauser, Verschiebepartieführer Kaiser, Verschiebeteiler Karner, Weichenwächter Engel und Kondukteur Turnwalder zu verantworten.

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

Mayer gab zu, den Signalverschuß vorzeitig gelöst zu haben, gab jedoch an, daß der Stellwerkswächter Oberhauser zufolge der zwischen ihnen getroffenen Vereinbarung nicht schon nach Freigabe des Signalverschlusses, sondern erst nach dem Hochheben der Laterne die Einfahrt des Zuges 83 hätte freigeben dürfen, weil dies so zwischen ihnen vereinbart war. Stellwerkswächter gab die instruktionswidrige Vereinbarung zu, behauptete jedoch, das vereinbarte Heben der Laterne gesehen zu haben, so daß er freigeben durfte.

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

Kaiser gab an, daß der Verschieb, den der Beamte nur im großen Ausnahmefalle, im Detail nur so ausführbar gewesen sei, wie er ihn ausführte. Es dürfe auch unfahrbare Waggonen abgerollt werden, auch mehr wie sechs, wenn die Wagen am Endpunkt aufgefangen und unterlegt werden. Daß das Licht, welches er in der Ferne sah, das Licht des Beamten und nicht das eines Kondukteurs sei, konnte er nicht voraussetzen, da eine Abkommandierung des beim Verschieb benötigten Zugbegleiters zum Verladen beim Magazin nicht geschehen durfte.

Der Weichenwächter Engel gab an, daß er im Auftrag des Beamten den Weichen stellte.

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

Das Bezirksgericht Ruffstein beurteilte den Beamten Mayer zu vier Tagen strengen Arrest, den Stellwerkswächter 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 Schuldprüche, der staatsanwaltschaftliche Funktionär gegen den Freispruch.

Bei der Verhandlung, welche beim Landesgericht Innsbruck unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Doktor Stefani stattfand, trat der Staatsanwalt — ein sehr seltener Fall — für den Freispruch des Stellwerkswächters 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. Bezüglich 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 von vier Tagen strengen Arrests auf 48 Stunden einfachen Arrests und bestätigte bezüglich aller anderen Angeklagten die Freisprüche des Bezirksgerichts Ruffstein, unter Verwerfung der Berufung der Staatsanwaltschaft.

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

Im Anschluß an diesen Unfall stellte sich bei Klier Blutspucken 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 verließ dieselbe bis Ende Juni 1909. Um diese Zeit mußte er sich wiederum wegen der Folgen krank 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 Heilverfahrensrente zuerkannt, seine seit Ende Juni 1909 bestehende neuerliche Erwerbsunfähigkeit jedoch nicht mehr als Folge seines Unfalles 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, auftraten, und daß er nach seinem neuerlichen Eintreten in den Krankenstand im September 1909 im Bezirkskrankenhaus in Komotau mit der Diagnose Neurasthenie in Pflege stand. In dem Darmkatarrh, mit welchem Klier angeblich Juli 1909 in den Krankenstand trat, wußte sich niemand, auch der behandelnde Bahnarzt nicht, zu erinnern.

Bei der Schiedsgerichtsverhandlung, die über die Klage im Oktober 1910 stattfand, gab der Sachverständige Professor Dr. Chvojek zu, daß bei Klier wohl ein Lungenleiden vorliege und daß der Unfall ziemlich schwerer Natur gewesen sei, erklärte jedoch, daß der Zustand Kliers nach seinem neuerlichen Eintreten in den Krankenstand im Juli 1909 nicht mehr als Unfallsfolge anerkennen könne, weil die Lungenerkrankung schon vor dem Unfall vorhanden gewesen sein dürfte, wofür der Umstand spreche, daß Klier zehn Jahre (!) vor dem Unfall durch vier Tage und elf Jahre (!) vor dem Unfall durch fünf Tage mit Lungenkatarrh im Krankenstand gewesen sei. Der Unfall hätte somit in diesem Belang 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, kämen 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 Befragen des klägerischen Vertreters an, daß er das Lungenleiden 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 Ueberzeugung gewinnen können, daß die Lungenerkrankung Unfallsfolge sei. Was die nervösen Erscheinungen betrifft, so habe das Schiedsgericht im Hinblick auf das Gutachten des Professors Chvojek nicht als festgestellt angesehen, daß dadurch überhaupt eine Einbuße der klägerischen Erwerbsfähigkeit bedingt sei.

Infolge dieses Schiedsgerichtserkenntnisses, 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 Unfalles Kliers nachgewiesen worden war, sowie im Hinblick auf das Gutachten des Dozenten Dr. Erben, daß für den Fall, als unmittelbar nach dem Unfall Blutspucken bei Klier auftrat, sein Lungenleiden 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.

Nach Durchführung der neuen Beweise beschloß das Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap die Wiederaufnahme des Verfahrens, hob das frühere Schiedsgerichtserkenntnis auf, erkannte die Lungenerkrankung als Unfallsfolge an, und sprach dem Kläger für die verfließene Zeit einen Betrag von Fr. 984.84 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 „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ unter den Leichenhändlern. In der an Rohheit alles über-treffenden Verleumdungskampagne, die von der christlich-sozialen Presse gegen den Grundstein 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 „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ folgendes von Gemütsroheit ärgster Sorte zeugendes Inserat, das man tiefer hängen muß:

**Er ist auferstanden! Er lebt!**

Der von den Genossen Wiens und Umgebung mit Kriobolischen Beweisen und mit orientalischem Wehklagen betrauerte

**Reichsratsabgeordnete**

**Genosse Franz Silberer**

ist nach angeblicher Verunglückung auf einer Skitour drüber überm Ozean aufgetaucht und hat sich die Atmosphäre von Neuhort zu weiteren Aufenthalt erwählt, erwählt.

Kranzspenden werden dankend abgelehnt, doch Geldspenden auch fernerhin angenommen. Für ein Daueranden des teuren Gerechten wird Frau Justitia sorgen. Seine Verdienste folgen ihm als Reise-gepäck nach.

Die schwer getroffenen Genossen von Wien und Umgebung.

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

Ein Eisenbahnunglück im Revolutionsjahr 1848. In der nach den erfolgreichen Märztagen gegründeten „Wiener Gassen-Zeitung“ finden wir die Schilderung eines Eisenbahnunglücks, 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:

„Ueber das große Unglück, welches am 27. auf der Eisenbahn zwischen Kapageld und Gullein sich ereignete, berichtet ein Augenzeuge folgendermaßen:

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

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

Das Personal vom Lastzuge 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 Flehen von ihnen.

Der Feizer, welcher 5 Kinder und ein todkrankes Weib hatte, lebte noch bis abends. Von dem Maschinistführer Nischlad, 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 Stücke 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 haben. Es wäre zu wünschen, daß auch die Eisenbahndirektion einen Rippenstoß 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 Kondukteur hat monatlich 25 fl. und der Packer 20 fl. C. M. und davon zieht man ihm 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 Feuerungsbeitrag einkommen, so wird er ihnen gegeben, allein das Zugspersonal wird von der schwarzen gelben Direktion immer und immer abgewiesen. Ich bitte ergebenst, diesen Brief in Ihrem Blatte zu veröffentlichen.

Ergebenster

X. R.

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

**Berechtigte Beschwerden der Rangleidner der Südbahn.** Seit einer Reihe von Jahren streben die Rangleidner der Südbahn analog ihren Kollegen auf den k. k. Staatsbahnen eine Reihe von Verbesserungen zu erreichen, die bei einigem 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 Rangleidner noch mehr verschlechtert wird.

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

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

Die Rangleidner 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 Rangleidner endlich zu einem befriedigenden Abschluß zu bringen.

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

1. Bei Beherrschung auf der Forderung der Einreihung in den Beamtenstatus seien die Signalmeister unverzüglich in die Gruppe A der Unterbeamten zu überstellen. 2. Die Signalfloßer sind bei Erlangung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. in das Unterbeamtenschema zu überstellen. 3. Die Prämiensfrage ist ordnungsgemäß so zu regeln, daß auch für die Erparungen bei den mechanischen Modararbeiten Erparungsprämien 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 Signalfloßern bestehende Deputation gewählt, die im k. k. Eisenbahnamt vorzusprechen und dort die Wünsche ihrer Kategorien vertreten soll. Der Deputation gehören an: Pleischinger (Prag), Ernst (Steier), Kubisa (Lemberg), Schillbach (Wien), Dembosty (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 Signalfloßer 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 Brodsky machte diesbezügliche Vorschläge. Nachdem die Umrisse der Taktik, nach welcher in Zukunft vorgegangen werden soll, durch beraten und bestimmt waren, wurde die Konferenz geschlossen. Sie hat allen in Betracht kommenden Faktoren Arbeit gebracht, von deren entsprechender Durchführung es abhängen wird, ob die Signalmeister und Signalfloßer schon in naher Zukunft eine festgeschlossene Phalanx bilden werden.

**Die Unfallverhütung auf den k. k. 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 geschützt werde. Nur bei den k. k. 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 Stützen zum Aufsteigen der Anschlaglaternen nicht mehr am Dach, sondern auf den Fußtritten, wie bei den Stadtbahnwaggons, angebracht werden sollen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen und es wurde von der k. k. Direktion sogar zugesagt, daß derselbe auch durchgeführt werde. Aber leider ist gerade das Gegenteil der Fall. Immer werden neue Waggons gebaut und immer noch sind die Stützen am Dach, ja womöglich noch ungünstiger placiert als früher. Wir möchten

einmal einen Herrn Ingenieur vom Wagenbau ersuchen, er solle es versuchen, bei den neuen großen Personenwagen, Serie C, bei schlechtem Wetter die schweren Laternen aufzufrieden. Speziell im Winter bei Matteis ist dies ohne Gefährdung des Lebens unmöglich. Daß es einem dieser Herren möglich wäre, auf der Straße, angezogen wie ein Eskimo, bei Nacht Signal 43 oder 44 aufzustocken 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 Kondukteuren sowie den Dampfisten vorbehalten. Müßen denn wieder einige Bedienstete zu Krüppeln gemacht werden, bevor hier eine Aenderung eintritt, und bevor der Antrag Schöber durchgeführt wird? Was sagt hierzu die k. k. Generalinspektion?

**Gefahrverirrungen der Versammlungsbredner.** Ueber dieses auch in unseren Eisenbahnerkreisen beachtenswerte Thema schreibt die „Deutsche Metallarbeiter-Zeitung“: Die Frage: Wie gestalten wir die Propaganda für die Ziele der Arbeiterbewegung am erfolgreichsten? rührt an ein schwieriges und selten erörtertes Problem. Seiner Natur nach läßt dieses Problem eine Erörterung auch wenig fruchtbar erscheinen. Denn seine tausendfachen Seiten, von denen jede einzelne wiederum Verschiedenheiten aufweist, die jeder Agitator, sei er im Angestelltenverhältnis oder nicht, nach seiner Weise, Befähigung 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 Unart der Agitationsmethode.

Das charakteristische Merkmal dieser Spezies 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 nichtsagendsten Bemerkung ungeteilter Beifall gezollt wird. Sie mögen 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 aufgeklärte 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 Eingeweihte kann ihn deuten. Denn ein Kampf bis aufs Messer oder mit dem Messer gegen die bürgerliche Gesellschaft ist nicht nur undenkbar und unmöglich, er wäre auch unsozialistisch, 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 auseinanderzusetzen 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 siegreichend 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 Redensarten nicht nur gelegentliche Entgleisungen sind, sondern immer wiederkehren. Eine gewissenhafte Agitation jedoch wird sie stets verschmähen, um so mehr, weil sie aufgeklärten Arbeitern nur ein Kopfschütteln abnötigen, den Lernenden und nach Erkenntnis Suchenden aber Schwierigkeiten in den Weg legen.

Das gleiche gilt den Redewendungen von der Zerkümmern 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 hinreichender Verehrtheit die Arbeitererschaft aufrufen 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 firebame, nach höherer Kultur lechzende Arbeitererschaft kann nichts daraus entnehmen, nichts Reales 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 nerbengerrütten den 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 Schwall, 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.

**Vom Güterzugspersonal der k. k. Nordbahn.** Als die Nordbahn verstaatlicht und der Sektionschef Herr Baron Banhans zum Direktor dieser Bahn designiert wurde, atmete das unter der Aute des kaiserlichen gesandene Personal auf, in der Hoffnung, daß es jetzt nicht nur menschlich behandelt, sondern daß auch die Schäden, die das Güterzugspersonal unter dem Regime Zeitelles erfuhr, behoben, und daß sich das Los der Zugbegleiter menschenwürdiger gestalten werde. Mit fast kindlicher Erwartung haben die Güterzugbegleiter zum Baron Banhans aufgeschaut, von dem sie die Erlösung erwarteten. Die Erwartungen des Personals wurden getäuscht. Es wird alles unternommen, nur um den Güterzugbegleitern einen Schaden zuzufügen, wenigstens dabei auch die Nordbahn keinen Vorteil hat. Die Juristen, von denen es bei der Direktion nur so wimmelt, verstehen von der Ausübung des praktischen Eisenbahndienstes absolut nichts und die Herren Ver-



Lehrmeister sind nur bestrebt, Diäten zu machen. Wir wissen den Wert einer vernünftigen Kontrolle gewiß zu schätzen; zu was allem aber die Verkehrsinspektoren bei der 1. f. Nordbahn verwendet werden, das übersteigt aber wirklich die Grenzen einer vernünftigen Dienstgebarung. Es gibt da Kontrolloren — und alle diese Leute sind in höheren Rangsklassen — die die Bücher auf der Strecke Lundenburg—Zellerndorf über die Zugseinfahrten revidieren, ob dieselben von den Weichenwächtern unterschrieben sind; andere, die die Signalfahnen revidieren, ja sogar solche, die herumstreifen, um einen Zugbegleiter zu erwischen, der entweder auf der Bremse sein Essen wärmt, oder der sich in der Restauration ein Stück Wurst kauft. Seit kurzer Zeit bestehen auf der Nordbahn sogenannte Güterzugsrevisoren; dieser Dienst hat die vornehmlichste Aufgabe, festzustellen, ob alle Zugbegleiter bei der Durchfahrt in den Stationen die Köpfe bei den Bremsen hinstellen, oder ob in den Stationen sie den Zug nicht verlassen. Dabei rapportieren einzelne Zugsepedienten ohnehin jeden derartig vorkommenden Fall. In der Station Lundenburg zeigte der Zugsepedient in 24 Stunden 42 Zugspartien an, daß nicht alle vier oder fünf Mann bei der Durchfahrt die Köpfe aus den Bremsen herausgesteckt 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 Akt Nr. 69.702 — V ex 1911. Da steht: 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 Schalenränder, der Achsen, Lagerkuppelungen und Bremsen ist erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Dem Laubholz, Langleisen, Brettern sowie außergewöhnlich schweren und umfangreichen Gegenständen und dergleichen ist das größte Augenmerk zuzuwenden. Ein zweiter Erlaß 18.224 ex 1912, 6/4, Sammelnummer 133, verlangt ebenfalls auf das genaueste 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 hinzuwirken, daß in letzterer 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 Erlasse befolgt und durchgeführt werden sollen, soll auch das Eisenbahnministerium und die 1. f. Nordbahndirektion das hierzu notwendige Personal beistellen. In den Zwischenstationen, speziell auf den Flügelbahnen, besteht seit den Erlässen der 3. 117.981 ex 1911 und Zirkular Nr. V. Z. 2734, nach welchen die Verschiebungen auf dem Brünnner und Zellerndorfer Flügel durch zwei Zugbegleiter besorgt werden, ein mörderisches Gassen. Selbst unter Zeiteltes ist so was nicht vorgekommen, die Ausbeutung und die Schikanierung der Güterzugbegleiter hat jetzt die höchste Stufe erreicht.

Das Eisenbahnministerium und die 1. f. Nordbahndirektion könnten es sich ersparen, solche Erlasse auf die Strecke hinauszugeben, denn durchgeführt wird von den Erlässen nicht viel. Oder macht man vielleicht die Erlasse 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 Zirkular 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 Aufenthaltzeiten in den Fahrplänen sind; da wird auf Leber und Tod bis zur Erschöpfung der beiden Zugbegleiter 30 und 40 Minuten über den Aufenthalt verschoben. Speziell in der Station Mikoltsburg. Herr Knöpfelmacher, Herr Inspektor Benhart und der Sachbeamte Müller haben diesem mörderischen Treiben beim Inkrafttreten des Zirkulars 2734 durch längere Zeit selbst beigewohnt und dabei ziemlich viel an Diäten gemacht. Daß der Herr Knöpfelmacher wenig berührt, dafür dient nachstehender Beweis. Was dato haben die beiden Zugbegleiter auf dem Zellerndorfer Flügel die Aus- und Zuladungen bei sämtlichen Zügen selbst besorgt. Auf einmal hat der Herr Betriebsinspektor Knöpfelmacher gefunden, daß es bedeutend vorteilhafter wäre, die Aus- und Zuladung von den Verschiebarbeitern besorgen zu lassen. Hier muß bemerkt werden, daß die Stationsverschieber speziell in den Stationen, wo Fabriken und Industrien sind, von jedem Wagen gewußt haben, wo derselbe steht und wo er beim Abstellen hingehört. Jetzt vergehen aber oft zehn Minuten oder mehr, bis man den Versuch beginnt. Dann kommen jeden Tag frische Zugbegleiterpartien auf die Flügelbahnen, und sind 89 Prozent Zugbegleiter gar nicht vom Verschiebdienst. 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 seitteles 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 Eisenbahntatstrophe in Trzebinia im Gedächtnis haben. Die Nordbahnverwaltung erhielt auch vom Gerichtshof unter dem Voritz des Oberlandesgerichtsrates Gezel v. Mittersfeld am 25. Februar 1912 in Brünn eine moralische Ordege, als sämtliche fünf Angeklagte freigesprochen wurden. Wenn die Herren sparen wollen, warum fängt man nicht bei der Direktion zu reduzieren an? Warum befristet man nicht das ganz überflüssige Betriebsinspektorat? Eine andere Kalamität für das Güterzugspersonal ist die Beförderung des Verschiebes durch die Zugbegleiter. Bei Regen und Wetterstürmen werden sie bis auf die Haut naß, und müssen sich durchdrückt wieder auf die offene Wank 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 Zugspartien abgesetzt 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 Beförderung des Erlässes Akt Nr. 81.872 — V ex 1909 — Herr Knöpfelmacher? Es muß gepart werden, wenn auch auf der anderen Seite durch Materialschaden und Entschädigungen Millionen zum Teufel gehen!

## Korrespondenzen.

**Freiheit-Johannisbad.** Die letzte Woche vor Ostern teilte der Bahnmeister dem Vorarbeiter und Bahnwagenführer mit, daß es notwendig sei, auf dem Schleppgleise der Firma G. T. r. i. ch zehn Schwellen auszuwechseln und daß es am besten wäre, diese Arbeit am Samstag zu verrichten, weil an diesem Tage nur vormittags gearbeitet werde und weil er nach den Feiertagen die Leute wieder zu anderen Arbeiten benötige. Der Bahnmeister hatte mit der Firma vereinbart, elf Mann zu schicken und hatte für dieselben eine Aufzahlung von 150 Ausbezahlungen. Der Vorarbeiter machte er hievon Mitteilung, damit sich dieser vorbereiten könne und damit er die Leute verstände. Der Vorarbeiter nahm aber nicht elf Mann, sondern nur einige feiger Protektionstinder zu dieser

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

**Pragerhof.** (Mehrenwäse der „Reichsbündler“.) Schon wiederholt haben wir uns mit dem unqualifizierten Vorgehen des hiesigen Stationschefs Schneider, der vom deutschen „Vollrat“ 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 Verkehrsinspektor J. A. K. o. u. f. a. l teil. Herr Schneider kennt den Dienst nur mehr dem Namen nach. Aber auch die „framdenbütschen“ Beamten, denen Herr Schneider eine starke Stütze ist, leisten ihm bei solchen Anlässen samt ihren Frauen Gesellschaft. Wir haben weiters erwähnt, daß er gegenüber den ihm unterstellten Bediensteten sehr parteiisch vorgeht und daß er die deutschnationalen 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.

Jedermann, und wenn er auch kein Stationschef ist, würde beim Gericht oder wenigstens unter den Fittichen des berüchtigten § 19 Genußnahme 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 wahrlich, 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 verripen 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 Dienste 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 verripet, und daß er schon sehr viel Gutes für die Bediensteten getan habe. Diese Komödie wiederholte er auch am 26. April mit den übrigen Bediensteten. Hierbei vergaß aber Herr Schneider zu sagen, daß er zehn slowenische Arbeiter auf die Straße geworfen und sie durch Deutschgelbe ersetzt hat. Um deutsche Arbeiter zu finden, wandte er sich nach Graz und Marburg sowie an das 27. Infanterieregiment, welches ihm deutsche Unteroffiziere zur Verfügung stellen sollte. Er sagte auch nicht, daß die einheimischen Arbeiter, die schon jahrelang im Dienste der Eisenbahn stehen, die schlechtesten Posten innehaben, während seine „deutschen“ Diebsteine, 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 erzählte aber Herr Schneider, daß seine Schande die Sozialdemokraten verschuldet haben und diesen schwur er Rache. Wir können es ihm aber getrost sagen, daß seine Schande nur er selbst mit samt seinen schlechten Ratgebern verschuldet hat. Er glaubte den Beamten, daß sie ihren Dienst tadellos versehen, während einige von ihnen wegen ihrer Dienstverrichtung wohl ins Kriminal, nicht aber zur Eisenbahn gehören. Doch davon ein andermal.

Am 28. April beriefen die Reichsbündler eine Protestversammlung ein, die beim Razborset stattfinden sollte. Aber trotz ihrer zigeunerhaften Rellame gegen Nord und Süd kam kein einziger Versammlungssteilnehmer. Sogar die Einberußer sind nicht erschienen. Denselben Abend haben unsere Genossen eine Versammlung zum Plakat 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 einmündlich, daß wir nicht die Gewissenhaftigkeit haben, uns unter das Scheitern zu verziehen 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 ließ am 24. März l. J. den Personenzug Nr. 35, welcher um 8 Uhr 45 Minuten in Pragerhof ankommt, einfahren, obwohl auf dem Hauptgleise die Lokomotive Nr. 429-04 des ungarischen Personenzuges stand, um Wasser zu nehmen. Wenn der Lokomotivführer des Personenzuges nicht rechtzeitig die Lokomotive auf Hauptgleise bemerkt und den Zug rechtzeitig zum Stehen gebracht hätte, so hätten wir ein zweites Ufersko erleben können. So was kann aber sehr leicht geschehen, da der „goldene“ Novak mit den anderen Beamten die vorhergehende Nacht bis 5 Uhr früh geschlafen hatte. Daß er bis 8 Uhr früh nicht ausgeschlafen sein konnte, ist selbstverständlich. Der „goldene“ Novak war es auch, der den Genossen W. a. r. d. i. e. nur deshalb aus dem Dienste 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 ausschläft? Herr Schneider, haben Sie was unternommen, damit dergleichen in Zukunft nicht mehr geschieht? Uns ist hiebei nichts bekannt. Der Herr Stationschef schickte den Genossen T. r. e. n. k. o. v. i. c aus dem Dienste, weil er den Schnellzug nicht eine Viertelstunde vorher vorbeigen ließ. Der „goldene“ Novak, der schon mehrere Male 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 außerst selten im Dienste, 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 fehlte es nicht an Urlaub, damit sie leichter an Saufgelagen teilnehmen konnten.

Also, Herr Stationschef, mit der Erklärung, die Sie bei einigen „Germanen“ und Speichellebern beifließen haben, haben Sie Ihre Seele nicht reinwaschen! Wenn Sie reines Gewissen haben, so gehen Sie vor die Schranken des Gerichts und schnüffeln Sie nicht nach Korrespondenten herum. Am Schluß des Blattes ist ja der verantwortliche Redakteur gezeichnet. Wenn Sie ein bißchen Selbstachtung haben, so werden Sie das tun. Also, wählen Sie!

**Wien-Penzing.** (Rangierbahnhofs.) In Nummer 17 des „Eisenbahner“ erschien ein Artikel über die Beschaffenheit der Reserverezimmer und sonstigen Unterkunftsräume der Zugbegleiter in Wien-Penzing. Damit aber die Sache nicht den Anschein hat, als ob die dort geschilderten Zustände nur am Wiener Westbahnhof beständen, wollen wir uns heute diesbezüglich mit der Station Penzing-Rangierbahnhof befassen. Für die Kondukteure und Bremser ist auch auf diesem Bahn-

hof 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 Lokal hätten, wo sich dieselben vor der Witterung schützen und eventuell auch mitgebrachte Speisen wärmen könnten. Im Transitlokal ist nicht einmal für die Zugführer 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 Zugführer auf einmal mit der Bruttoabrechnung beschäftigt sind, ist die Aufstellung eines größeren Tisches, und zwar bei einem Fenster, mit den dazu nötigen Stühlen längst schon notwendig. Da also der Transitlokal wegen Mangel an Platz absolut nicht als Unterkunftsraum für die Kondukteure und Bremser in den Zugspausen 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 Bedarfsartikel die Zugbegleiter ohnehin Künftler 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 Unterkunftslokales direkt verleitet werden, erfahrungsgemäß nur in ungünstiger Weise auf jeden einzelnen einwirkt.

Auf demselben Bahnhof ist der Zustand des Abortes 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 Sitzes in sehr sinnreicher Weise einen Bretterverschlag anbringen lassen, welchen wir hier nicht näher beschreiben wollen, welcher aber gewiß für jeden Initialateur 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 neueste, wohl einzig dastehende Aborttype zu besichtigen, und es werden dieselben über den Fortschritt der Technik nur ihr Erschauern aussprechen können. Bisher hofften wir, daß der Herr Vorstandsvizepräsident, welcher sich doch sonst im allgemeinen sehr dienstbefähigt zeigt, auch vorstehende Mängel bemerken 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 obgeschiedener, für das Bahnamt als Schande dastehender Mängelstände.

### Die organisierten Zugbegleiter.

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

**Graz, Südbahn.** (Die Erholungsurlaube.) Seit dem Bestande der allgemeinen Dienstordnung für das angestellte 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 sichern, jedoch geschah es unter ähnlichen Umständen wie für das angestellte 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. Hierbei tritt die eigentümliche Erscheinung zutage, daß den Urlaubswerbern 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 Gefälligkeit. Solche Erscheinungen treten fast in allen Stationen zutage, am häufigsten aber bei dem Grazer Zugbegleitungspersonal, obwohl es bei einigem guten Willen gerade in Graz sehr leicht möglich wäre. Man kann nicht behaupten, daß das Personal bei allen Vorgesetzten auf Widerstand stößt, 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 Grundsatze leiten lassen, daß es der Dienst der Zugbegleiter nie zuläßt, einen Urlaub erteilen zu können. Insbesondere dann, wenn der Urlaubswerber dem betreffenden Herrn nicht recht zu Gesicht steht. Das Personal sieht selbst ganz gut ein, daß es Zeiten gibt, wo es fast ausgeschlossen erscheint, Urlaub zu erhalten. Das tritt besonders in den Perioden der Wasserübungen ein, wozu ja eine Reihe von Bediensteten alljährlich einberufen wird. Das Personal sieht ganz gut ein, daß nicht alle Bediensteten und Arbeiter auf 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 Gefälligkeit oder Bosheit aufzufassen und führt schließlich zu Komplikationen. Eine Erholung für das Bahnpersonal ist notwendig, wenn der verantwortungsvolle Dienst flaglos abgewickelt werden soll, und ist 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 verkehrte Aspirant Hauptmann werden. Dieser angehende Jüngling will selbständig, ja sogar ohne Mithilfe seiner Amme die Sozialdemokratie bei Fuß und Stängel vernichten. So hat er, als er einstens unbeaufsichtigt in ein Gasthaus geriet und statt Milch mit Zucker die Bierflasche vorgelegt erhielt, folgende Drohung ausgesprochen: „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 in meiner Station werde ich nur mit Deutschnationalen besetzen.“ Bei diesem fürchterlichen Nachschwur trugte 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 Advokatur besitzenden und im Egerlande gewählten deutschradikalen Nationalverbändlers Dr. Ritter v. Mühlwirth.

Der Vorgang und die Ursache dazu war folgende: Die schon einige Jahre hier bediensteten Hilfsarbeiter, welche zu Kondukteur-, Verschieber- und Wächterdiensten verwendet werden und noch immer auf die Aufnahme als Hilfskondukteure, Hilfsverschieber und Hilfswächter warten, wurden darauf aufmerksam gemacht, daß am 16. Mai 1912 mit Zug 303 oder 315 der Präsident des Abgeordnetenhauses Herr Dr. Schließer kommen wird, welchem sie ein Gesuch um



Intervention beim k. k. 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. Sylvestri nicht gekommen. Nachdem Zug 315 direkten Anschluß an die Waghau hat und die Zeit zur Ueberreichung des Gesuches zu kurz ist, erbot sich der Herr Bahnbediensteteninspektor Rospichal 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 Waghau mitzufahren gedenkt. Der Herr Inspektor Rospichal sprach den Herrn v. Mühlwerth in äußerst höflichem Tone an und bat ihn, das Gesuch der Hilfsarbeiter für den Herrn Präsidenten zu überreichen und es demselben, entweder beim Empfang oder später zu übergeben. Als der Herr Inspektor ausgesprochen hatte, sagte Herr v. Mühlwerth wortwörtlich: „Ja, Herr Inspektor 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 gemeinlich, ich kann solche Sachen nicht übernehmen!“ Sprach und drehte dem Herrn Inspektor den Rücken.

Der Herr Inspektor war momentan ganz verduht 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!“ Woran ihm der Arbeiter in seinem und im Namen seiner Kollegen herzlich für die Bemühung, die sich der Herr Inspektor 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 sehen, 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 Unterstützung des Herrn Inspektors wissen. Wir aber danken Ihnen für die Agitation, die Sie für uns hiermit geleistet haben. Dafür werden wir Ihnen das nächste Mal wieder hilfsweise erlauben, im ganzen Coupé II. Klasse alle von Passagieren für das hiesige Krankenhaus zurückgelassenen Zeitungen zusammenzuheften und einzusenden. Nochmals besten Dank.

Von den Notizen von Krems a. d. Donau.

**Lobositz.** In Nr. 13 vom 1. Mai unseres Fachblattes haben wir uns mit den ganz eigentümlichen Umständen befaßt, unter denen in unserer Station Regiefohle abgegeben wird. Wir haben angefragt, wie es kommt, daß der Gastwirt Max Böhm, Besitzer des Hotel „Germania“, einen ganzen Waggon Regiefohle bezog.

Die Direktion hat nun eine Untersuchung angeordnet. Wie diese Untersuchung durchgeführt wurde, sei hier berichtet. Am 27. Mai erschien Herr Kontrollor Zepnit in unserer Station und ordnete die Aufnahme eines Protokolls an. Das Wichtigste für den Kontrollor und für den Vorstand Schleif 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 Schleif ließ Genossen Radl und noch einige organisierte Genossen kommen und die wurden nun verhört. Der Schluß war: Kontrollor Zepnit erklärte den Fall für „beendet“ und jagte unserem Genossen Prohl, 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 eifrig zu tun ist, wollen nicht ruhig zusehen, wie man der Direktion Sand in die Augen streut. Sie behaupten nach wie vor, daß in Lobositz Regiefohle an Unbefugte abgegeben wird. Ihnen wird man nicht einreden können, daß ein Kanjst und zwei Kanjstinnen (alle drei unverheiratet), die im Gasthaus Böhm wohnen, waggonsweise Kohle brauchen. Wenn die Direktion die Wahrheit wissen will, so muß sie eine unparteiische Untersuchung anordnen und Kontrolloren entsenden, die sich nicht ohne weiteres abgeben lassen. Zu einer objektiven Protokollaufnahme wären zu vernehmen: Adjunkt Warhe, Lokomotivführer Sadraha und Lokomotivführer Schwab. Dann wird die Untersuchung wahrscheinlich einen anderen Verlauf nehmen als die letzte.

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

**Brünn I. (Stationsaufseher.)** Am 9. Juni l. J. wurden von dem Brünn I. Stationsaufseher Kella die Stationsaufseher der Strecken Brünn bis Olmütz, Brünn bis Ofitzko, Brünn bis Tschinowitz, zu einer Besprechung mittels Einladung des „Vereines der Stationsaufseher der Staatsbahnen“ einberufen, wobei ein Vertreter des erwähnten Vereines als Referent angekündigt wurde. Die Besprechung fand in Strahns Gasthaus in Brünn statt. Zu derselben waren trotz der entfalteten Agitation samt Einberufung 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 gewisser Herr Jung aus Wien, erstattete nun sein Referat, indem er einige Bogen, die die Begründung, 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 Sch. auf 1 Kr. erhöht werden muß, da der Verein keinen Rechtsschutz den Mitgliedern leisten kann. Weiters verkündete Herr Jung mit großartiger Betonung, daß Herr Sekretionschef Noll dem Verein, respektive den Vereinsdeputationen das größte Wohlwollen entgegenbringe und die Erfüllung der Forderung (Ernennung der Stationsaufseher zu Unterbeamten mit Endgehalt 2400 Kr.) im Laufe des Jahres 1912 sicher zu erwarten sei. Referent betonte aber sofort, daß diese Erregung sich wieder einzelne große Gewerkschaften (?) als ihren Erfolg in die Welt hinausposaunen werden, und schloß sein Referat mit dem Wahlspruch des Vereines: „Einigkeit führt zum Ziel.“ Da nur einige kleine Bemerkungen ohne Belang seitens der Anwesenden gemacht wurden, ersuchte unser anwesender Genosse Zapletal ums Wort. Nach einer kleinen Anspielung auf das bisherige verborgene Blühen des Vereines zergliederete Zapletal die Schändlichkeit der Standesorganisationen im allgemeinen und konnte den Anwesenden den Vorwurf nicht ersparen, daß sie erst jetzt zur Einsicht kommen, einer Organisation beizutreten. Weiters hielt er ihnen die von unseren

Genossen durch die Organisation des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines bereits erkämpften, also erfüllten und teilweise erfüllten Forderungen vor, bekräftigte das Fernbleiben der Indifferenten 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 Zapletal 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 Verein mehr in Koalition tritt. Von den Ausführungen unseres Genossen ganz niedergedrückt und keiner Entgegnung oder Widerlegung fähig, endigte diese mit so viel Geschrei in die Welt gesetzte Besprechung, die nur auf Mitgliedersang berechnet war, mit einem vollständigen Fiasko, nämlich mit der Bekanntgabe, daß nächsten Monat den Mitgliedern (welchen?) mehr mitgeteilt wird.

**Neufattl bei Elbogen.** (Von der k. k. Staatsbahn.) Es ist notwendig, daß wir uns einmal mit den hiesigen Stationsmeistern der k. k. Staatsbahn, den Herren Wessjta und Heppler, beschäftigen. Diese deutschnationalen Herren glauben, daß es eine deutsche Kulturleistung ist, die unterstellten Bediensteten recht brutal zu behandeln. Herr Heppler behandelte seit einiger Zeit den Stationsdiener Stephan Fischer in einer solchen Art und Weise, daß dieser, dem Verhältnis nicht länger Stand haltend, seinen Dienst kündigt, zuvor jedoch protokolllarische Einvernahme durch ein Organ der Direktion verlangte. Nachdem Herr Heppler dem Stationsdiener alle möglichen Beleidigungen aufstufte, denselben in der unfähigsten Weise beschimpfte, ja ihm sogar Ohrfeigen anbot, gab Herr Wessjta dem Ansuchen Fischers keine Folge, worauf Fischer sein Anliegen bei der Direktion mündlich vorbrachte. Nachdem die Direktion die Kündigung Fischers zurüchnahm und ihn weiter im Dienste belassen wollte, hielt der Stationsleiter die Kündigung aufrecht und Fischer mußte gehen. Und so geht es jedem, der sich nicht zum willenslosen Sklaven dieser Herren ergibt. Für die deutschnationalen Arbeiter und Bediensteten der Strecke Neufattl-Elbogen ist dies ein Schulbeispiel. Zum Zahlen für den Reichsbund sind sie eben gut genug, doch als Untergebener darf sich keiner erheben, an der Herrschaft diverser Paschas rütteln zu wollen, falls er nicht gleich die Existenz riskieren will. Durch den Anschluß aller Arbeiter und Diener an die einheitliche internationale Eisenbahnerorganisation kann jedoch der Machtbündel solcher Herren bald auf das mindeste beschränkt werden.

**Falkenau 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 Falkenau wegzukommen, und auch der größte Teil des Personals wird nicht allzu lange um ihn weinen. Allerdings die Nationalen und die Pietätsvereiner, Rogel- und Taubenhändler konnten sich keinen besseren Dienstortstand wünschen. Daß wir ihn einmal recht unangenehm angreifen mußten, daran war er in erster Linie selber schuld. Diese 17 Jahre, die er in Falkenau als Dienstvorstand fungierte, hätten sich für ihn selbst als auch für das Personal viel günstiger gestalten können, wenn er ein wenig mehr Rücksicht befehlen hätte und den Schmeicheleien gewisser Personen nicht so zugänglich gewesen wäre. Ein jeder Mensch hat gewisse Qualitäten, aber ein Beamter, der als erster Vorgesetzter einer Dispositionsstation wie Falkenau fungiert, darf es nie so weit kommen lassen, daß gewisse Lieblinge derart ausarten, daß man sich einen ganzen Trupp von servilen Speichellekern und Schmeichlern erzieht, die dann bei jeder Gelegenheit spezielle Begünstigungen beanspruchen. Hätte er sich diese Zuträger und Liebediener vom Gasse gehalten, dann hätte er sich selbst und auch uns viele Unannehmlichkeiten erspart. Dadurch hat sich Herr Simon sein Ansehen bei dem größten Teil des Personals verwirkt, sich selber den Dienst außerordentlich erschwert und so ein Verhältnis in der Station Falkenau heraufbeschworen, das geeignet war, mitunter die Sicherheit des Dienstes zu gefährden. Nun rufen seine Lieblinge zu einer solennen Abschiedsfeier. Die zusammengetrommelte Pietätsmusik wird konzertieren, die Herren Patwig, Tausch, Diener und Konfanten werden zum letztenmal ihren Vorstand loben, die ewigen Speichellekder werden mit ihren blank polierten Tabaksdosen zum letztenmal sich mit ihrem heuchlerischen „Hi's g'sällig, Herr Vorstand!“ anbieten und dann werden all diese Liebediener schon wieder daran denken, auf welche Art und Weise sie sich bei dem neuen Vorstand Herrn Reichenauer einschmeicheln sollen. Zene, denen er gewisse Gefälligkeiten erwies, die er protegierte, werden seiner bald vergessen, weil sich ihr verwegenes Spiel nunmehr um den Herrn Reichenauer drehen wird, und die anderen, die werden sich mit einem stillen Groll im Herzen seiner erinnern. Wir gönnen ihm seine Ruhe und seinen Inspektorengelhalt und wünschen uns nur, daß sein Nachfolger Herr Reichenauer sich nicht beeinflussen lasse, diese Bahnen wie sein Vorgänger zu beschreiten.

**Linz.** (Ehrung eines wackeren Parteigenossen.) Ueber Einladung der Vertrauensmänner der Linzer Eisenbahnerorganisation versammelte sich am Donnerstag den 8. Juni nachmittags eine große Zahl von Genossen im Garten zur „Stadt Salzburg“ zu einem recht familiären Arbeiterfeste. Es galt den 60. Geburtstag unseres lieben und bewährten Genossen Johann Jakubek zu feiern. Unser Freund war im Kreise seiner Familie erschienen und war Gegenstand der herzlichsten Begrüßung.

Schon am Vorabend wurde ihm eine Ueberraschung zuteil. Der Arbeiter-Sängerbund war nach 8 Uhr beim Wohnhaus des Genossen Jakubek (bei den Personalsäusern) erschienen, wo man ihm ein Ständchen darbrachte. Der gemischte Chor sang wirkungsvoll den „Lindenbaum“, worauf der Männerchor mit der „Hymne an die Nacht“ folgte.

Sämtliche in Linz bestehenden Organisationen hatten Delegierte entsendet, die mit vom Herzen gehenden Worten auf die großen Verdienste des Genossen Jakubek für die Arbeiterbewegung in Linz, ja ganz Oberösterreichs hinwiesen.

Als erster Redner feierte Genosse Kurtag in Jakubek den Begründer der Linzer Metallarbeiterorganisation, in welcher sich vor 20 Jahren auch die Eisenbahner vereinigt hatten, bis sie zu einer großen Organisation gekommen waren. Kurtag hob dann die großen Verdienste des Jubilars um die Eisenbahnerorganisation hervor und pries ihn als den Mann, der durch seine feurige, überzeugende Rede so viel für die Verbreitung der Organisationsidee gewirkt hat. Der Redner schloß mit dem Wunsche, daß sich Jakubek noch viele Jahre in voller Gesundheit im Interesse seiner Familie und seiner Arbeitsgenossen betätigen möge und brachte auf ihn ein „Hoch“ aus, in das alle begeistert einstimmten. Dem Jubilär wurde hierauf ein hübsch ausgeführtes Gruppenbild sämtlicher Vertrauensmänner der Linzer Eisenbahnerorganisation überreicht.

Unter anderen sprachen noch Reichsratsabgeordneter Weiguny, Romahatsky, Kollinger, Michl und die Genossen Deutlmayr.

Von allen Seiten lebhaft begrüßt, erhob sich nun Genosse Jakubek zu einer Dankesrede, in welcher er erklärte, es sei ihm unmöglich, allen so zu danken, wie er es sollte und heute alles das zu sagen, was er auf dem Herzen habe. Genosse Jakubek besprach die großen Schwierigkeiten, die am Anfang der Organisation im Wege standen, besonders bei den Eisenbahnern. Nach dem Ausnahmezustand hatten die Genossen schon eine große Freude, wenn es einer Branche ge-

lungen war, einen Verein zu bilden. Im März 1902 wurden die Statuten des Linzer Metallarbeitervereines bei der Behörde eingereicht, nachdem in einem kleinen Stübchen sieben Kollegen in einer § 2-Versammlung die Gründung beschlossen hatten. Und erst im Oktober, nach fünfmaliger Zurückweisung, erfolgte die Genehmigung. Bei der Konstituierung aber war von den sieben Kollegen nur mehr Jakobek dabei. Im weiteren kam der Jubilar auf die Aufgaben der Arbeiterkraft in der Zukunft zu sprechen und führte aus, daß uns die größten Kämpfe erst bevorstehen. Der Entscheidungsschlachtfeld zwischen Sozialismus und Kapitalismus müsse erst ausgefochten werden. Dazu bedürfen wir der Kraft. Die Arbeiter, die Sozialdemokraten müssen eindringen in den Kern der Sache, müssen die Organisation groß und stark machen. Jakobek sprach dann zum Schluß den Veranstaltern und allen Erschienenen den herzlichsten Dank aus.

**Komotan.** (K. k. Staatsbahn.) Schon vor einiger Zeit berichteten wir über die in unserer Station geübte Protektion und es herrschte noch immer die gleichen Zustände. Am 1. Mai 1912 wurde ein neuer Personenzug nach Badenbad eingereicht, zu welchem zwei Revisionskondukteure benötigt wurden. Obwohl die ältesten, geprüften Bediensteten hätten zu diesem Dienste bestimmt werden sollen, kamen wieder zwei jüngere Bedienstete an die Reihe und dies zeigt von der ungerechten Behandlung des Personals. Am Oberbau tritt die geübte Protektion noch deutlicher zutage. Arbeiter, die schon 4 bis 6 Jahre ihre schwere Arbeit verrichten, warten noch immer darauf, auf einen Posten zu kommen, während ganz junge Arbeiter zu Substitutionen verwendet werden oder im Stationsdienst Anstellung erhalten. Es wäre an der Zeit, wenn sich die k. k. Staatsbahndirektion Prag um die hiesigen Verhältnisse kümmern würde, damit einmal die dringend notwendige Aenderung eintritt.

**Wetz in Steiermark.** Am 8. d. M. hat der Bahnrichter Alois Starb aus Kränkung über seine Entlassung seinem Leben freiwillig ein Ende bereitet. Genosse Starb war zwölf Jahre bei der Südbahn bedienstet 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 Bahndirektion ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Bahndirektion hat mit Rücksicht auf den Umstand, daß Sie für den Eisenbahndienst nicht mehr geeignet befunden werden, verfügt, daß Sie vom Dienst entlassen werden. Es wird Ihnen hiemit auch die Wohnung im Wälderhaus Nr. 4 einmonatig gekündigt.“ Diese Entlassung brachte den Kranken in große Aufregung, und noch am gleichen Tag fuhr er nach Graz, um sich, wie er angab, bei der Bahnerhaltung über den wahren Grund der Entlassung zu erkundigen. In Graz war ihm nur der gleiche Bescheid zuteil geworden, den er schon schriftlich erhalten hatte: Starb 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 Strazgang, nahm in einem Gasthaus noch eine kleine Pause zu sich, dann hat er die Phosphorlösung zubereitet und dieselbe getrunken. Als man ihn aufsuchte, lag er mit dem Körper über dem Bahngelände 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. Starb ist jenen Verletzungen im Städtischen Krankenhaus in Graz erlegen.

Bei dem Toten wurde folgendes Schreiben vorgefunden:

„Mein Motiv.

Ein unheilbares Nervenleiden und arbeitsunfähig und um der Gemeinde keine Kosten zu machen, und um meine arme Frau und Kinder nicht betteln schiden zu müssen.

Darum, liebe Frau, arme Kinder und liebe Schwester, meinet nicht, es muß so sein. Ich bin nicht der erste und auch nicht der letzte, der auf diese Weise seinem Leiden ein Ende bereitet.

Ich bedaure alle meine Leidensgenossen, die den schweren Kampf ums Leben noch durchzuführen haben.

Gruß an alle Bekannten und Verwandten sowie dem Herrn Chefarzt in Wien.

Wir haben uns nie gesehen und werden uns auch niemals sehen.“

Wie aus dem hinterlassenen Schreiben hervorgeht, hat also der Herr Chefarzt in Wien bei dem Bahnrichter Starb, ohne denselben gesehen, geschweige untersucht zu haben, dessen Dienstuntauglichkeit herausgefunden. Das Vorgehen der Südbahnverwaltung gegen den kranken Bahnrichter, der stets seine Pflicht voll und ganz erfüllte, ist geradezu empörend.

Das Leidenbegründnis des Unglücklichen fand unter zahlreicher Beteiligung der Beamten und Arbeiter statt. Die trauernden Hinterbliebenen sprechen auf diesem Weg allen jenen, die sich am Leidenbegründnis beteiligten sowie für die zahlreichen Kranzspenden den herzlichsten Dank aus.

**Linz.** (Richtigstellung.) In unserer Nr. 17 vom 10. Juni d. J. hat sich unter den Korrespondenzen auf Seite 9, 1. Spalte, ein Druckfehler eingeschlichen. In der Korrespondenz Rittfeld-Linz soll es richtig heißen: Weichs-böck und nicht Weichs-böck.

**Leogang.** (Ein pflichteifriger Bahnarzt.) Am 26. April d. J. erkrankte plötzlich der Oberbauarbeiter Johann Wimmer in Leogang. Samstag den 27. April ging man das erste Mal zu Herrn Dr. Haas, Bahnarzt in Leogang, dem gesagt wurde, daß tags vorher der Arbeiter Johann Wimmer wegen schwerer Erkrankung von der Arbeit weg nach Hause mußte und zugleich der Besuch des Arztes verlangt wurde. (Er kam nicht.) Sonntag den 28. April ging Marie Wimmer nochmals zum Arzt, jedoch der ärztliche Besuch kam nicht! Montag den 29. April wurde er wieder verlangt, nun fand Herr Dr. Haas es endlich der Mühe wert, gegen 3 Uhr nachmittags zu erscheinen. Am 1. Mai wurde er wieder verlangt, nachdem der arme Mann furchtbare Schmerzen hatte; an diesem Tag kam Herr Dr. Haas um 6 Uhr abends. Am 2. Mai ging Johann Wimmer abermals zum Bahnarzt und verlangte ihn dringend zu Besuch; wer nicht kam, war der Doktor. Als Antwort hatte Dr. Haas: Mehr als Tropfen eingeben könne er nicht (?) und das können die Angehörigen auch. Er sagte jedoch daß er am 3. Mai früh kommen werde. Wer nicht kam, war der Dr. Haas. Als man die Gefahr des Kranken erkannte, schickte man wieder zu Dr. Haas; er kam nicht, bis man mittags wieder einen Boten sandte und den Herrn Doktor fragten, ob er überhaupt kommen wolle oder nicht? Hierauf kam Herr Doktor Haas wohl, aber leider zu spät, nachdem Wimmer um 2 Uhr nachmittags gestorben ist und Dr. Haas zehn Minuten später kam und nur den Tod feststellen konnte. Nun muß man sich das Vorgehen des Arztes vor Augen halten: Freitag erkrankte der Arbeiter, am Samstag früh wurde der Arzt gerufen, fand es aber erst der Mühe wert, am Montag nachmittag zu erscheinen, hierauf mußte man wieder warten, bis zum 1. Mai abends. Am 2. Mai verschlimmerte sich der Zustand derart, daß man auf das Schlimmste gefaßt sein mußte, und dann mußte man noch dreimal um den Doktor schiden, der endlich kam, als der arme Teufel ausgeblutet hatte. Nun fragen wir: Ist denn unseren Herren Bahnärzten alles erlaubt und wird die k. k. Staatsbahndirektion den Arzt befehlen, welche Pflichten er gegenüber Kranken hat, oder sind die armen Teufel nur zum Zählen, da? Uebrigens beschwert sich



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 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 Zählstelle Bernhardsthal des Reichsbundes deutscher Eisenbahner geworden ist. Herr Schultes pflegt bei seiner Kontrolle die Laterne 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 Oberbauarbeiter (Verschieber) 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 Knabukeln vor den Vorgesetzten. Heute wollen wir nur ein einziges Beispiel von den vielen, welche wir auf Lager haben, veröffentlichen.

Das Stellwert Nr. 4 in Lundenburg hat 42 Gebele, darunter zehn Doppelweiden und fünf „Engländer“; zur Bedienung werden zwei Wochensignaldienner verwendet. Der die Verkehrsverhältnisse der Station Lundenburg kennt, der weiß, daß diese zwei Wochensignaldienner während der Dienstreise 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 Stellwert Nr. 4. Der die Rangierung bedienende Wochensignaldienner hatte die Verschlussschloßmotive auf Geleise 30 fahren lassen und wartete, bis diese herauskam und setzte sich auf einen Sessel. In diesem Augenblick kam der Platzmeister Schultes und fragte den zweiten Wochensignaldienner, warum der Sessel den Kopf hängen lasse, das bedeute so viel, daß er schlafe. Der Betroffene erwiderte selbst, daß niemand den Kopf hängen lasse, daß er auf die Ausfahrt vom Geleise 30 warte. Nachdem der Wochensignaldienner Schultes genau kennt und weiß, daß er an der Bestrafung ein Vergnügen findet, sagte ihm dieser, warum ihn Schultes gar so sehr 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 Mannen ist Schultes aber viel nachsichtiger, da macht er nicht nur ein Auge, sondern beide Augen zu.

Kurz vor dem 1. Mai sind ein Verschieber und ein Weichenwärter, beide „Reichsbündler“, im Dienst gestanden; beide sind den ganzen Tag im Gasthaus „Liliet“ gewesen, haben dort 27 Liter Wein ausgespielt und auch ein diensthabender Verschiebaufseher ist dort angetroffen worden. Sie haben ihren Vorgesetzten Schultes nicht vergessen und haben ihm von dem ausgespielten Wein ein Quantum auf den Platz geschickt; darüber kann Herr Minarik nähere Auskunft geben.

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

**Salzburg.** (Werksstättenbilder.) Das Personal ist nicht gewohnt, mit jeder Kleinigkeit die Doffentlichkeit in Anspruch zu nehmen. Dadurch scheint auch in Eisenbahnerkreisen sich die fixe Idee gebildet zu haben, die Salzburger Werksstättenarbeiter leben in einem Eldorado und ihre Vorgesetzten sind die reinsten Engländer.

Daß dem durchaus nicht so ist, müssen wir heute wieder einmal aufzeigen. Mit dem Sparen an Freizeiten wird bei uns der Mordord geschlagen. Jeder Bedienstete muß erst von Pontius zu Pilatus und zum Schluß zum Herrn Oberinspektor laufen. Zum Beispiel einem Bediensteten, der neuer noch keine Karte angesprochen hatte, wird, weil die Begründung nur Lebensmittelaufschlag ist, die Karte nur ganz ausnahmsweise, und weil er ein guter, braver Arbeiter ist, ausgestellt. Urlaube zu den dringenden Anlässen, auch wenn selbe nur einen halben Tag ausmachen, erhält man nur, wenn man sich vom Erholungsurlaub abziehen läßt. Nun existiert darüber doch ein eigener Erlass, der das Abziehen ausdrücklich ausschließt, und man wird ja sehen, ob sich die Ganzgeistes der Werksstättenleitung so ganz über die Dienstbefehle ihrer vorgesetzten Behörden hinwegsetzen können. Einen Strafmodus legen sich die Allgewaltigen jetzt zurecht, der angestrichelt werden muß. Neben einer Geldstrafe müssen die Delinquenten am Samstag nachmittags strafweise ohne Entgelt 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 nachweisbar. Wir raten den Herren, die einschlägigen Bestimmungen der Dienstordnung zu studieren, die von wohlwollender gerechter Behandlung der Untergebenen handeln, und sich ehestens zu bessern, sonst müßten andere Abwehrmittel ergriffen werden. Ueberhaupt die 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 Ohrbläsern leiten läßt. Wir raten Herrn Oberinspektor Höpflinger, sich seinen Vorgänger Herrn Holz zum Vorbild zu nehmen und nach Abschüttelung seiner diversen Zuträger sich über die Leistungsfähigkeit und sonstige Beschaffenheit seiner Arbeiter selbst ein Urteil zu bilden und gerecht vorzugeben, sonst könnten die Zeiten der Aufsehung des Personals unter Brischar eine Neuaufsehung erfahren.

Die tolle Jagd nach Lantien und das aufgepöppelte Strebertum zeitigt auch die sonderbarsten Blüten. Antreiberei, gepaart mit Anstuferei, bringt den Vorgesetzten das entsprechende Taschengeld ein, sehr oft auf Kosten und Gefahr der Eisenbahnverwaltung, weil bei diesem System nie so voll und ganz zweckentsprechende Arbeit geleistet werden kann. Die Unfähigkeiten leisten in dieser Richtung gerade das Meiste. 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 Hauptkasseler hin und her laufen. Soviel kann es doch unmöglich mit dem Herrn Chef zu besprechen geben. Also dürften die meisten dieser Gänge der Vernachlässigung des Personals oder dem Totschlag der Zeit gewidmet sein.

In der Abteilung I besorgt diese Geschäfte der Herr Blaher, dessen Gleitungen schon wiederholt Stoff zu öffentlichen Erörterungen gaben. Seine Arroganz und Geschäftshuberei grenzt nachgerade an 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 reiflich anerkennen wollte.

## Versammlungsberichte.

### Die Jubiläumsversammlungen der Wiener Eisenbahner.

Außer den Jubiläumsversammlungen, über die wir bereits ausführlich berichtet haben, fanden auch dertartige 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 Gesangsverein „Elektra“, in Stadlau der dortige Arbeiter-Gesangsverein sowohl bei der Eröffnung als auch zum Schluß der Versammlungen Freizeitschöre vor. In diesen beiden Versammlungen, welche gut besucht waren, referierte Genosse Dusek zur Tagesordnung: „Zwanzig 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 altes, seit der Gründung der Organisation angehörendes Mitglied Genosse Habicht. In Stadlau hielt Genosse Babovsky ein warm gehaltenes und aufmunterndes Schlusswort. Würdig und imposant verlief die Festversammlung in Baumanns Stadtkapitalen in Rudolfsheim am 5. d. M. Der Eröffnungsschör der Gesangssektion Wien-Westbahn und Hütteldorf feierte die von echt sozialistischem Geiste getragene Festimmung. Nach Konstituierung des Präsidiums, in das die Genossen Jedlicka, Wabitsch und Maher entsendet wurden, schloß der Festredner Genosse Rudolf Müller in großartiger Rede den Werdegang der Organisation. Rechtsanwält Dr. Kabz erörterte sodann in ungemein fesselnder Weise die Wichtigkeit der Institution des Reichsbundes für Bedienstete öffentlicher Betriebe und überbringt der jubelnden Organisation die besten Glückwünsche des Anwaltes Dr. Harpner, an welche er die seinen anschloß. (Beifall.) Nachdem die Gesangssektionen in meisterhafter Weise den „Sozialistenmarsch“ zum Vortrag brachten, schloß der Vorsitzende Genosse Jedlicka die denkwürdige Versammlung. Unter den Klängen des Liedes der Arbeit leerte sich der Saal.

**Schredenstein.** (Die öffentliche Eisenbahnerversammlung), die am 28. Mai in Fischersaal in Krammelfeld stattfand und in welcher das Zugbegleitpersonal der Station Schredenstein gegen die Reduzierungen der zwei Zugspartien und eines Manipulanten Stellung nahm, hatte einen sehr starken Besuch aufzuweisen. Genosse Paul besprach die Ursachen des sich neuerlich auf den f. l. Staatsbahnen bemerkbar machenden Sparsystems, 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 1908 und 1909 günstigere Turnusse zu verzeichnen waren, als der gegenwärtige ist. Seit dieser Zeit ist aber die Dienstleistung viel in sich über 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 Wortsbruch seitens der Verwaltung, welcher in der Versammlung ganz zutreffend als Tarnopolser Moral bezeichnet wurde. Ein solcher Vorgang muß zu Folge haben, daß das Personal gegenüber der Verwaltung jedes Vertrauen verliert. Nach Genossen Paul sprach Genosse Grünauer aus Bodenbach, welcher mit großer Sachkenntnis die bestehenden Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten des Zugpersonals besprach und an die Versammlung die Aufforderung richtete, die Ausdauer nicht zu verlieren, ebenso auch sehr zusammenzufassen, denn nur so kann ein Erfolg erzielt werden. Zum Schluß der Versammlung wurde einstimmig der Antrag angenommen, anlässlich der erfolgten Reduzierung der Parteien eine Eingabe an die Direktion zu richten, in welcher gegen die vorchriftsmäßigen Bestimmungen des dem Personal aufgestellten Turnus Einspruch erhoben und zugleich erklärt 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 gesät hat. Es wird uns noch weiter mitgeteilt, daß seitens der Verwaltung dem Bahnbetriebsamt Schredenstein der Auftrag erteilt wurde, 11 Mann vom Zugpersonal zu reduzieren, trotzdem heute schon ein starker Mangel an diesem Personal besteht. Diese Schädlichkeit wird wohl am meisten beitragen, daß die Erbitterung des Personals gemindert wird.

**Wien IX.** Am 23. Mai fand im „Hotel Union“ eine massenhafte Versammlung des Verschiebersonals unter dem Vorsitz des Genossen Decker statt, welche sich mit der vom f. l. Eisenbahnministerium beabsichtigten Einführung von Verschiebepremien 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 probeweisen Einführungen in den hierzu bestimmten Stationen abzuwarten, und im Herbst dieses Jahres eine allgemeine Reichskonferenz einzuberufen.

Genosse Müller verwies auf die schweren Nachteile dieser Reform, welche die Unfallsschranke des Verschiebersonals 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 Verschiebersonal eine Minimalprämie gesichert werden muß. Nachdem sich noch viele Redner zum Wort gemeldet, wurde im Sinne des Referenten beschlossen, die Wirkungen der Neueinführung zu studieren, und endgültige Beschlüsse in einer Reichskonferenz zu fassen.

Es wurde ferner eine Deputation gewählt, welche im f. l. Eisenbahnministerium wegen der anderthalbfachen Dienstzeit vorzusprechen hat. Zum Schluß der imposanten Versammlung führte der Vorsitzende, Genosse Decker, noch an, daß es lobenswert sei, daß sich das Verschiebersonal 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 könne aber nur im Rahmen der allgemeinen Organisation geschehen.

**Teichern.** (Eisenbahnerversammlung.) Am 13. Mai 1912 fand in der Städtischen Schießstätte in Teichern eine glänzend besuchte Versammlung der Eisenbahner der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (für die österreichische Strecke) statt, in welcher Genosse Müller aus Wien das Referat erstattete. 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 Gemeindefachsekretär 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 Eisenbahnern der Kaschau-Oderberger Eisenbahn endlich einmal zu lagen 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 Verfügung der Lohnreduzierung im Vormonat. Es ist dies eine direkte Probotation 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 dertartige Machinationen wehren, denn es geht nicht an, daß anstatt der verprochenen Lohnerhöhungen Reduzierungen Platz greifen.

Wenn jedoch etwas geschehen soll, so muß die Kollegenchaft zusammenhalten, in einer einheitlichen Kampforganisation muß der Wille der Gesamtkollegenchaft zum Ausdruck kommen. Was seitens der Zentralorganisation bis jetzt geschehen konnte, ist geschehen; der Abgeordnete Genosse Tomisch war beim Eisenbahnministerium; 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 gedanken.

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

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

**Ungmarkt.** Am 6. Juni sprachen hier in einer sehr gut besuchten Versammlung die Genossen Göpfhard und Besendorfer über die letzte Lohnerhöhung und über die neue Arbeitsordnung.

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

**Krems an der Donau.** Am 2. Juni sprach Genosse Adolf Müller in einer gut besuchten Versammlung in Sadersdorf am Kamp.

**Wien-Marggrund.** Am 4. Juni fand in Kritzsch' Weinhalle eine sehr stark besuchte Lokomotivbeizerverversammlung statt, zu der sich auch Mitglieder des Heizervereines einfanden. Zum ersten Punkt sprachen die Genossen Gutmann und Drewo sowie der Kandidat Frühauf, welche in klarer Weise die noch ausstehenden Forderungen der Beizer präsentierte. Es sprachen noch mehrere Beizer sowie der Anwärter Stumpf, welcher in überaus warmer Weise für die Kandidatur eines Beizers in die Personalkommission eintrat. Speziell an die Anwärter wurde die Bitte gerichtet, geschlossen die Genossen Fröhlich zu stimmen. Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wurde die Kandidatur Fröhlich und Stumpf einstimmig angenommen. Die anwesenden Heizervereiner stimmten ebenfalls für den Kandidaten der Gewerkschaft.

Beim dritten Punkt besprach Genosse Zinnerhuber 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 Mitkämpfer der Organisation werden. (Beifall.) Genosse Hofhaus resümierte in bekannter schneidiger Weise den Gang der Verhandlung und schloß mit einem fernigen Appell um 10 Uhr abends die Versammlung.

**Wiese.** Dienstag den 11. Juni fand in Herrn Wolfans Gasthaus in Wiese eine Massenprotestversammlung statt, die einen sehr stürmischen Verlauf nahm. Nicht genug, daß die Arbeiter der Station und Sektion Wiese, Streda Jglau und Brangaus gegen die nach langen Jahren endlich erlangte Arbeitsordnung — da selbe 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 Jglau erhielten den Nachtrag für die Zeit vom 1. Jänner 1912 rückwirkend ausbezahlt. Die Oberbauarbeiter der f. l. Bahnerhaltungssektion Jglau wurden in verschiedene Gruppen geteilt. So erhielten jene von Kretschsch und Orlato den Nachtrag rückwirkend ab 1. Jänner und die der Station Jglau den Nachtrag ab 26. April ausbezahlt. Die Arbeiter von Wiese und Brangaus erhielten überhaupt keinen Nachtrag. Haben diese Arbeiter etwa das ganze Jahr nicht ihre Arbeiten geleistet? Oder sind das verschiedene Arten von Kindern oder Steffinder einer und derselben Sektion? Die Not der Arbeiter ist groß, und es darf unser Eisenbahnministerium nicht wundernehmen, wenn die Arbeiterkraft zu den äußerst zulässigen Mitteln greifen wird, um im Wege ihrer einheitlichen internationalen Organisation sich eine bessere Lebenslage zu erzwingen. Nach einem ausführlichen Referat des Genossen Horowich schlossen sich die vollzählig versammelten Arbeiter in der Versammlung am 9. Juni in Brünn beschlossenen Resolution einstimmig an, worauf die äußerst erregte Versammlung geschlossen wurde. So mancher Versammlungsteilnehmer dachte über die einst gegebenen schönen Worte unseres jetzigen Eisenbahnministers 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 Kopac aus Trieste gekommen. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Jakob Uršič, Obmann, Rudolf Gale, Stellvertreter; Franz Kopitar und Stephan Georgjanc, Schriftführer; Josef Kregar und Matthias Treps, Kassiere; Bartholomäus Vilhar und Johann Kokoč, Revisoren; August Mežic und Anton Klun, Bibliothekare; Kaspar Strmzel, Franz Pogacar, Albin Jerin, Josef Rupar, Johann Stojc, Johann Gic und Ernst Kobil, Ausschussmitglieder.

Sämtliche Zuschriften sind zu richten an: Jakob Uršič, Oberkondukteur in Laibach, Bahnhofgasse 32; in Geldangelegenheiten an: Josef Kregar, Admat bei Laibach, Sallöcher gasse 11.

**Gannsdorf.** Am 26. Mai 1912 wurde die Generalversammlung der Ortsgruppe Gannsdorf abgehalten. Bei der-



selben wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Josef Kriß, Obmann, Emil Nowotny, Stellvertreter; Anton Kupka, Kassier, Alois Dvorak, Stellvertreter; Alois Kottler, Schriftführer, Wilhelm Langer, Stellvertreter; Johann Winter, Bibliothekar, Josef Uher, Stellvertreter; Franz Knapper und Eduard Weiser, Revisoren; Josef Lindenthal, Wilhelm Vogel, Franz Effenberger und Robert Pfläger, Ausschussmitglieder. Nach Erledigung der Neuwahlen erhielt Genosse Kuranda das Wort, welcher über den Zweck und Nutzen der Organisation referierte. Die Mitglieder werden ersucht, alle Vereinsangelegenheiten an den Obmann Genossen Josef Kriß, Halbselt Nr. 82, in Geldangelegenheiten an Genossen Anton Kupka, Halbselt Nr. 42, zu senden. Als Subkassiere wurden für die Strecke Heinrichthal bis Ransau Genosse Ignaz Kottler, Bahnrichter, und für die Strecke Grulich bis Wagnitz-Schilberg Genosse Franz Schilder bestimmt. Die Vereinsversammlungen werden immer im „Eisenbahner“ bekanntgegeben und sind dieselben von den Genossen nach Diensteszulässigkeit zu besuchen.

**Deutsch-Magaram.** Unsere Mitglieder werden aufmerksam gemacht, daß wir mit unserer Zählstelle in Herrn Karl Pöckels Gasthaus, Postleierstraße, übersiedelt sind, wo auch jeden Samstag nach dem ersten im Monat die Einzahlungen entgegengenommen werden.

Samstag den 29. Juni I. J. findet in Herrn Karl Pöckels neuerbautem Prachtfaal und Gartenlokalitäten von unserer Gewerkschaft ein Sommerfest (Eröffnungsfest) statt, wo der neugegründete Arbeiter-Gesangverein „Zukunft“ sowie die Salonkapelle Neger aus Floridsdorf mitwirken werden! Eintritt im Vorverkauf 70 H., an der Kasse 1 Kr. Genossen und Kollegen, agitiert für dieses Fest und erscheint in Massen.

**Klattau.** In der ma 2. Juni I. J. abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Ortsgruppe Klattau wurde Genosse Franz Sindelar, Magazinsmeister, als Obmann, Genosse V. Gramel als Schriftführer, und Genosse B. Hermánek als Stellvertreter gewählt. In Vereinsangelegenheiten sind die Briefe an den Obmann, in Geldangelegenheiten an den Kassier Genossen Ferdinand Wotaba, Bahnrichter, „Villa Eliska“, Klattau, zu richten.

**Schärding.** Am 19. Mai fand hier die diesjährige Generalversammlung statt, bei welcher Genosse Ehart aus Linz referierte. In den Auswärtigen wurden folgende Genossen gewählt: Ferdinand Kaufner, Obmann, Franz Walch, Stellvertreter; Alois Wiesner, Kassier, Josef Langgüß, Stellvertreter; Ludwig Kirischberger, Schriftführer, Franz Stadlmeier, Stellvertreter; Johann Weger, Revisor, Johann Pirnmayr, Stellvertreter; Reisinger, Friedrich, Maierhofer, Höller, Schiffmann und Huber, Ausschussmitglieder. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an den Obmann Kaufner, Allersheiligen Nr. 22, in Geldangelegenheiten an den Kassier Wiesner, Brunwies Nr. 17, zu richten. Weiters diene den werthen Genossen zur Kenntnis, daß am ersten Sonntag jeden Monat um halb 7 Uhr abends in Herrn Schreiners Gasthaus die Monatsversammlungen stattfinden.

**Marchegg.** An Stelle des nach Feldsberg vertriebenen Genossen Fuchs wurde Genosse Mädrich als Vertrauensmann und Subkassier nominiert. Die Genossen Wächter der f. l. Nordbahn können ihre Mitgliedsbeiträge an Genossen Josef Mädrich übergeben.

**Wien-Penzing.** Wir erhalten folgende Zuschrift: Auf Grund der Notiz „Wien-Penzing“ unter „Organisation“ des letzten „Eisenbahner“ Nr. 17 vom 10. d. M. bitte ich Sie, um zahlreichem Irrtümern vorzubeugen, in der nächsten Nummer des „Eisenbahner“ folgende Aufklärungsnotiz 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 Genossen Herzog, welcher von Wien-Penzing vertrieben ist. Ich bin noch immer auf meinem bisherigen Posten und habe auch noch immer meine alte Adresse. Mit Parteigrüß Franz W. Herzog, Verkehrsausschreiber der Südbahn, Wien XII/1, Mollingergasse 24, 3. Stock, Tür 13.

**Blansko.** Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an den Kassier abzugeben. Gleichzeitig geben wir bekannt, daß folgende Genossen als Subkassiere aufgestellt sind: Johann Šierba für Sellowitz und für die Strecke Brüslau Johann Balouet und Franz Kruschina.

## Verschiedenes.

**Wahres Geschickchen.** Im „Wesruf“, dem Organ der reichsdeutschen Eisenbahner lesen wir: Die Stelle eines Begleiters auf Strecke Nr. 3 der Straße von M. nach N. wird durch Ableben des bisherigen Inhabers frei. Nach erlangtem, öffentlichem Ausschreiben melden sich bei dem vorgesetzten Straßenmeister sechs Bewerber, worauf er die eingegangenen Gesuche mit folgendem Antrag seiner Dienstbehörde vorlegt:

„Laut angeschlossener Zeugnisse sind die Bewerber soweit gesund und zum Dienst befähigt, der geeignetste scheint aber der Ruprecht Mayer zu sein, da ihm die von den Hinterbliebenen an der zurückgegebene Dienstmütze, Seite 65, 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: „Altelei von Herrn Murks“. Weitere Schilderungen aus dem Geschäftsleben von L. Schermann. „Murks und Schnapper“. Weitere Schilderungen aus dem Geschäftsleben von L. Schermann. „Neues von Murks und Schnapper“. Humoristische Schilderungen aus dem Geschäftsleben von L. Schermann. „Die Witze und andere Wiener Skizzen“. Schilderungen aus der Großstadt von Hans Pilz. „Pepi Kramlinger“. 19 Skizzen aus dem Wiener Leben von Hans Pilz. Die drei Erstangeführten sind geradezu eine Ansammlung von Witz und Satire. In den weiteren Bänden reichen sich Humor und Ernst die Hände. Kleine, gemüthvolle Skizzen aus dem Wiener Leben, voll anheimelnder Poesie. Der Preis per Bändchen mit nahezu 150 Seiten beträgt statt Kr. 1.20 nur 70 H. Bezogen können diese Bücher werden von der Wiener Volksbuchhandlung 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 Jenschitz) erschienen. In einer Reihe von Artikeln werden nationale Probleme in leicht verständlicher Weise erörtert. Jedes Leseblatt ist für sich abgeschlossen, alle sind aber vom Herausgeber so aneinandergereiht, daß sie ein inhaltlich zusammenhängendes Ganzes ergeben. Eingestreute Gedichte und Aitae 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 Wisjaf. — Fürst und Volk. — Vaterlandslose Gejellen. — Nationalismus und Internationalismus. Von Josef Straffer. — Warum sind unsere Gewerkschaften international. Von Julius Deutsch. — Die „nationale Arbeit“ und die Jugendorganisation. Von Karl Kreibitz. — Die Ziele der deutschen nationalen Jungmannschaften. — Deutschnationale Herzensergüsse. — Bismard. Von Adolf Braun. — Schwarzrotgold und Schwarz. — Wie für die Volksbildung sorgen. — Blutgeld. — Nationale Irreführung. Von Geirösch. — Unsere Klassiker 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 Pfg.) beträgt, bereichert unsere gegen den Nationalismus gerichtete Propagandaliteratur 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 Nutzen stiften. Einzelne Exemplare sind gegen Einzahlung von 60 H. (60 Pfg.) in Briefmarken durch den Verband der jugendlichen Arbeiter Österreichs, Wien V, Rechte Wienzeile 97, zu beziehen.

**Vorwärts-Bibliothek.** Unter diesem Sammelnamen erscheint im Verlag der Buchhandlung Vorwärts Paul Singer & m. b. H., Berlin SW. 68, 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 Preczang. Im Mittelpunkt dieser Erzählung steht ein ideal veranlagter Arzt, dessen Patienten der Arbeiterklasse angehören. Namentlich die chemische Industrie mit ihren zahlreichen Unfällen und Berufsrisiken stellt hohe Anforderungen an seine Arbeitskraft und seinen seelischen Gleichmut. Er kommt sich schließlich vor wie Sisyphus, der sich vergebens quält, die heißersehnten dauernden Erfolge zu erlangen. Die kapitalistische Welt hat kein Verständnis für seine hochmüthigen 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 einzig möglichen Ausweg mit harten Kämpfen demonstrieren: die Vekennerschaft zum Sozialismus, dessen sieghafte Ideen ihm neuen Lebensmut und neue Lebensfreude bringen. Der Preis des gebundenen Bandes beträgt nur 1 Kr. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Noch in diesem Monat beschließt die in unserem Berliner Parteiverlag erscheinende Zeitschrift „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 Schlüssel zu diesem Roman — der die Leiden und Kämpfe der Bergarbeiter schildert — gibt der Verlag den Abonnenten der Zeitschrift mit dem letzten Heft eine gute Reproduktion des Kunstblattes von Walter Crane, „Der Triumph der Arbeit“, gratis. Das Bild dürfte einen schönen Zimmerschmuck in jedem Arbeiterheim bilden. „In Freien Stunden“ kostet per Heft 12 H. und wird durch alle Buchhandlungen, Spektateure und Kolportageur geliefert. Auf Wunsch stehen auch Probehefte kostenlos zur Verfügung.

## Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Der I. österreichische Stenographen-Korrespondenzverein „Gabelberger“ in St. Joachimstal in Böhmen veranstaltet ein Preis-Schön- und Nichtigkeitswettbewerb, woran sich auch Nichtmitglieder beteiligen können. Die Arbeiten können nach Wiener oder Berliner Beisetzungen ausgeführt werden. Die Eingaben der mit „vorzüglich“ oder „lobenswert“ beurteilten Arbeiten erhalten Anerkennungskarten. Die sechs besten Arbeiten werden außerdem mit Preisen bedacht und durch Diplome ausgezeichnet. Der Text der Uebersetzung ist vom Obmann Herrn Franz Schrödl, Fachlehrer in St. Joachimstal, gegen Einsendung von 13 H. in Marken erhältlich. Der Termin der Anmeldung läuft mit 15. Juli I. J. ab. Einer recht zahlreichen Beteiligung sieht entgegen Die Vereinsleitung.

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

## Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“, Wien.

An 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.—, Pürkersdorf 30.—, Raasdorf 20.—, Aulsee 20.—, Franz Adinger, Graz, 20.—, Josef Kuranda, Brünn, 20.—, Karl Niebler, St. Pölten, 20.—, A. Fenzl, Gollersdorf an der Eger 10.—, Szegeatowa 20.—, Aufstien 20.—, Friedrich Zurek, Wien-Nordbahn, 20.—, Villach I, erste Rate.

## Mitteilungen der Administration.

Wir bringen den Ortsgruppen- und Zählstellenleitern zur gefälligen Kenntnis, daß die Vereinsabzeichen mit politischem Text angefertigt sind, und können dieselben durch die Administration bezogen werden.

Weiters ersuchen wir, den bereits eingekommenen Betrag für die verkauften Abzeichen an uns einzusenden.

## Sprechsaal.

Unser Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Aus unserem Hinterbliebenenunterstützungsfonds wurden für folgende Sterbefälle Unterstützungen ausbezahlt:

- 68. Pözl Maria in Bad Gastein;
- 72. Langner Anna in Reichenberg;
- 74. Wobenis Josef in Saldenhofen;
- 75. Kroupa Maria in Mautsitz;
- 76. Zirkisch Lucie in Teplitz;
- 77. Artner Kaspar in Kuttelsfeld;
- 78. Nitz Theodor in Prohnsitz;

- 79. Vinz Wenzel in Röniggrätz;
- 80. Novák Maria in Mährisch-Neudorf;
- 81. Kamper Johann in Graz I;
- 82. Amadeo Katharina in Floridsdorf II;
- 83. Fiebekauer Karl in Zieleser;
- 84. Dell Fabro Josef in Leoben;
- 85. Schaloudet Anton in Teichsen;
- 86. Monader Elise in Villach I;
- 87. Khodl Anna in Wessels-Regimont;
- 88. Sejpta Josef in Waghleinsdorf;
- 89. Fickler Johann in Trieben;
- 90. Schifferer Franz in Rudolfswerth;
- 91. Sajbl Franz in Sudweis;
- 92. Sebedl Anton in Unter-Schiffach;
- 93. Kaudic Anna in Trieste III;
- 94. Frehmayer Johann in Linz;
- 95. Uhrer Johann in Steyr;
- 96. David Michael in Mürzschlag;
- 98. Hanns Leopoldine in Hütteldorf;
- 99. Stöckl Heinrich in Favoriten II;
- 100. Reimer Josef in Favoriten II;
- 101. Speher Rudolf in Villach II;
- 102. Hubrecht Anna in Aulfig;
- 103. Mally Josef in Reulengbach;
- 104. Stummer Katharina in Selztal;
- 105. Eihella Franziska in Prerau II;
- 106. Wiesinger Franz in Penzing;
- 107. Mayer Alois in Linz;
- 108. Rorel Walbert in Pöggörze;
- 110. Stefia Katharina in Klagenfurt;
- 112. Paul Maria in Wörgl II;
- 113. Baier Barbara in Fünfhaus;
- 114. Sentner Robert in Innsbruck I;
- 115. Krejci Antonia in Braunau am Inn;
- 116. Wollner Franz in Bregenz;
- 117. Leisinger Barbara in Herzogenburg;
- 119. Finkl Albin in Faltanau;
- 120. Kaleta Sufanna in Velsitz;
- 121. Steppan Friedrich in Aulfig;
- 122. Bervida Matthias in Zitzföw;
- 123. Berla Maria in Tannwald;
- 124. Gentel Johann in Floridsdorf II;
- 125. Kottler Josef in Zägerndorf;
- 126. Weber Franziska in Eger;
- 127. Infeld Magdalena in Rudolfsheim;
- 128. Brizler Josef in Fünfhaus;
- 129. Schade Maria in Wobersbach;
- 131. Galla Anna in Landstraße;
- 132. Haas Anna in Waghleinsdorf;
- 133. Gaddl Maria in Krems;
- 134. Wurm Juliana in Stadlau;
- 135. Schwenk Paul in Rudolfsheim.

## Achtung, Wiener Genossen!

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

## Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Gaisfeld, Am 23. Juni um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus Zechmeier, freie Eisenbahnerversammlung.  
Lobositz, 23. Juni, 3 Uhr nachmittags, im Gasthause „zur Traube“, Monatsversammlung.  
Turnau. Nächste Monatsversammlung 22. Juni um 8 Uhr abends im Vereinslokal Ohrogenc.  
Aulfig. Am 7. Juli gemeinsamer Ausflug nach Dug, Abfahrt 2 Uhr 12 Minuten. Nächste Monatsversammlung am 14. Juli um 8 Uhr abends im „Volkskeller“.  
Oberberg den 4. Juli um 1/2 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 reitenden Beiträge nachzuschaffen, da gegen die säumigen Mitglieder nach den Statuten vorgegangen wird. Nach sechs Wochen erlischt der Bezug des Fachblattes, nach dreimonatlichem Rückstand verliert der Schuldner sämtliche Ansprüche und Rechte.

## Inhalt der Nummer 17 vom 10. Juni 1912.

Artikel: „Da überschätzen Sie uns sehr!“ Die Vorbereitung der Handelsverträge. Die Arbeiter und die Nation. Die Jubiläumsversammlungen der Wiener Eisenbahner. Die Personalkommission der f. l. Staatsbahnen II. Von der Kaskau-Oberberger Eisenbahn.  
Beuilleton. Inland. Ausland. Streiflichter. Korrespondenzen. Versammlungsberichte. Aus den Organisationen. Verschiedenes. Mitteilungen der Zentrale. Sprechsaal. Offene Anfragen. Freie Eisenbahnerversammlungen.

## Briefkasten der Redaktion.

Zalau. 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 „Vorwärts“ erschienene Artikel war schon zum Teil im „Eisenbahner“ enthalten gewesen. — L. S. 134. Ab. 1. Rein. 2. entfällt. Werden später im „Eisenbahner“ veröffentlicht. 3. und 4. Rein. — M. W. Sie rufen am 1. Juli 1912 in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. vor. — J. W. in L. Der Personaleinkommensteuer unterliegt das gesamte dienstliche Einkommen, insofern es den Betrag von 1200 Kr. übersteigt. Zu dem steuerpflichtigen dienstlichen Einkommen wird nicht nur der Gehalt, sondern auch das Quartiergeld und alle anderen im vorhinein festgesetzten Bezüge gerechnet. Bezüge, die für den Dienstaufwand bestimmt sind (Nachdienstzulage, Kilometer- und Stunden-geld 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 je ein Zwanzigstel vom Einkommen des Haushaltungsvorstandes bei der Steuerbemessung in Abzug gebracht. Besondere, die Leistungsfähigkeit eines Steuerpflichtigen wesentlich beeinträchtigende Umstände (dauernde Krankheit, Unglücksfälle, Waisenkinden, Vorsorge für krüppelhafte 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.



