

Sonntag den 15. Oktober 1893.



Redaktion, Administration
und Expedition:
X., Van der Müllegasse 18
in Wien.

Erscheint jeden 1. und 15. eines jeden Monats.

Sprechstunden in der Redaktion von 11 Uhr vormittags bis 2 Uhr mittags und von 5 bis 6 Uhr abends, an Sonntagen von 10 bis 12 Uhr vormittags. — Manuskripte werden nicht retournirt. — Offene Reklamationen sind portofrei. Pränumerationspreis für Deutschland halbjährig M. 1.75, vierteljährig M. —.87 für das übrige Ausland vierteljährig Fres. 1.30. Bei allen Geldsendungen wolle man sich der Postanweisungen bedienen.

Pränumerations-Preise:
Ganzjährig fl. 1.80
Halbjährig „ —.90
Vierteljährig „ —.45
Einzelne Nummern 7 kr.

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

Freunde und Kollegen!

Wenn wir Rundschau halten über die verschiedenen Berufszweige, so werden wir die weitaus größte Zahl derselben bestrebt finden, bessere Lebensbedingungen zu erringen. Auch wir Eisenbahnbedienstete, deren Berufszweig sicher einer der aufreibendsten ist, haben es einsehen gelernt, daß wir gewiß Methusalems Alter erreichen müßten, wenn wir fernerhin auf das vielgepriesene Wohlwollen der Verwaltungen oder auf die Versprechungen einzelner Personen bauen würden. Wir wissen, daß wir ein Verbrechen an unserer Familie begehen, wenn wir noch länger die Hände ruhig in den Schooß legen, Alles über uns geduldig ergehen lassen und zusehen, wie unsere Frauen sich abhärten und sammt unseren Kindern blutarm frühzeitig dem Siechthume verfallen; wir wissen ferner, daß wir der Noth und dem Glende preisgegeben sind, sobald Unglücksfälle und andere Krankheiten an unsere Thüre klopfen — nicht unbekannt ist uns auch das traurige Schicksal unserer Familie, wenn wir als Opfer unseres Berufes fallen — wir erkennen ferner mit sachmännischem Blicke, wie mit unserem Leben täglich inurchbarer Weise Hazard gespielt wird: Alles dieses wissen, kennen und sehen wir. — Eine große Anzahl von Kollegen jedoch sind in dieser Frage noch von dem Wahne befangen, daß es so war und so wie es ist stets sein wird! — Kollegen seid keine Kinder!! Alles, daß was Ihr heut' als eine unabänderliche Form anschaut, hat sich erst im Laufe der Zeit entwickelt, ja selbst die Art der Ausnützung unserer Kräfte geschah noch nie auf solch' raffinirte Weise wie heute. — Legt die Hand auf's Herz Ihr älteren Kollegen und sprecht wie Ihr früher gearbeitet und geruht?! Sprecht wie Ihr früher mit weniger Geld Eure Bedürfnisse befriedigt — sprecht es aus, Euer Staunen über die sinnlose Ausnützung menschlicher Kraft in der heutigen Betriebsform! — Doch was sagen wir? Ihr sollt es aussprechen?! Sprecht da nicht der reine Wahn aus uns? Sollten wir — selbst Eisenbahner — es denn nicht wissen, daß wir uns auf Grund unserer famosen Dienstordnun-

gen im steten Ausnahmezustand befinden? Sollten wir nicht wissen, daß wir eigentlich Staatsbürger III. Classe — ähnlich den wuthverdächtigen Thieren — den Maulkorbzwang unterliegen?? — Aber Freunde, Kollegen! Genau wissen wir es! Denn nicht umsonst gründen wir den „Eisenbahner“, nicht vielleicht des Profites halber, wie gewisse andere Blätter, schreiben wir die Fachzeitung, unsere Aufgabe sei eine hehre, unser Zweck ein edler — unser Ziel ein heiliges! Befreien wollen wir die weißen Sklaven des geflügelten Rades aus ihrer menschenunwürdigen Lage; — anstreben eine Entlohnung, die hinreicht, uns und unsere Familie vor Entbehrung zu schützen, werden wir nicht unterlassen, unseren Humanitätsdustern und Gesetzesverächtern die Maske vom Gesichte zu ziehen und in dieser ihrer wahren Gestalt sie Eurem Urtheile, sowie dem Urtheile der ganzen Welt preisgeben! — Wir appelliren daher an Eure collegiale Pflicht, uns in diesem Unternehmen zu unterstützen — von Euch Kollegen wird es abhängen, den Weg zum Ziele zu verkürzen, laßt Euch daher nicht bitten — nehmt wahr Eure Pflicht und unterstützt dieses collegiale Unternehmen durch Massena-bonnements! Es sei das Blatt ein Band, das umschlingend uns zusammenhält, ferner ein Mittel zur gegenseitigen Verständigung ohne Verrath besorgen zu brauchen. — Es sage es Einer dem Andern: Ein Organ zur Wahrung und Förderung der Interessen des österreichischen Eisenbahnerpersonales ist gegründet, in keiner Eisenbahner-Familie darf es fehlen — überall wo Eisenbahner verkehren, muß es aufliegen — so will es der collegiale Geist! — die Spalten dieses Blattes stehen jeden Eisenbahner offen — es gehört ja uns Allen, sendet ein, bringt Euer Anliegen zu Papier, wir werden nicht ermangeln soviel in unseren Kräften steht, Abhilfe zu treffen — Einer für Alle bis in den Tod — Alle für Einen in der Noth!! Daß sei unser Wahlspruch!

Mit collegialem Brudergruß:
Das Redactions-Comité.

Kollegen! Unterstützt und agitirt für Eure Presse!

Der § 33 der Dienstordnung und der neueste Erlaß des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Bilinski.

Es ist eine nicht wegzuläugnende Thatsache, daß nichts mehr so beschämend und demoralisirend wirkt, als von Privatparteien Geschenke annehmen zu müssen, um sein ohnehin sehr elendes Dasein wenigstens etwas zu verbessern, um seine Lebenslage zu erleichtern. Dies haben nicht etwa nur die Diener und Unterbeamten, o nein! auch die Beamten und o Graus! auch die Betriebsdirectionen eingesehen und haben Letztere deshalb auch stillschweigend geduldet, daß sich die Bediensteten, wo es nur anging, Remunerationen ertheilen ließen und dieselben einpacken durften. Nun steht dies aber im geraden Widerspruche zum § 33 der Dienstespragmatik für die österreichischen Staatsbahnen und deshalb hat auch Herr Dr. Bilinski einen Erlaß herausgegeben, der wie folgt, lautet:

Dr. 3094/Prs.

An alle k. k. Eisenbahnbetriebs-Directionen, an die k. k. Verkehrsleitung in Mähriß-Schönberg, an die k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection und an alle k. k. Eisenbahn-Bauleitungen.

Anlässlich eines Disciplinarfalles habe ich die bedauerliche Wahrnehmung gemacht, daß bei einer Betriebsdirection die Gepflogenheit bestand, eigenen Bediensteten die Annahme von Remunerationen von Privatparteien oder großen industriellen Unternehmungen, welche mit der Bahnverwaltung in einem regen geschäftlichen Verkehre stehen, zu bewilligen. Abgesehen davon, daß eine derartige Gepflogenheit mit den Bestimmungen des § 33 der Dienstordnung im directen Widerspruche steht, (also davon wird abgesehen) für was sind denn dann die Vorschriften aufgestellt.

Da nach denselben die Bediensteten ihren Dienst mit strenger Unparteilichkeit zu versehen, sich hiebei jeder Beeinträchtigung oder persönlichen Bevorzugung dritter Personen zu enthalten und weder directe noch indirecte sich für ihre Dienstleistung von Seite einer Partei Geschenke oder sonstige Vortheile zuwenden lassen dürfen, muß dieser Vorgang auch vom ethischen und moralischen, sowie auch vom Gesichtspunkte der Standesehre als ganz verwerflich und unzulässig bezeichnet werden.

Ich finde daher die k. k. Eisenbahnbetriebs-Directionen zu beauftragen, dem unterstehenden Personale die Annahme von Geschenken oder Remunerationen von Privatparteien einz für allemal auf's Entschiedenste zu untersagen und Zuwiderhandlungen unumwunden und jederzeit im Disciplinarwege, womöglich mit Entlassung zu ahnden.

Wien, am 28. Juli 1893.

Der Präsident:
Bilinski.

Also, — **Konfiszirt!** —

I.

Ob Sturm und Wetter sich umbraust,
Ob Feuer ihren Flug umblickt
Und ob die Welt in unsere Reih'n
Giftbergende Geschoße spritzt.
Die Fahne hoch! Wir harren aus!
Wir wissen doch es kommt die Zeit,
Wo zum Triumph sie führt:
Die Freiheit, Gleichheit, Menschlichkeit!

II.

Der, welcher behauptet, die Wahrheit darf nicht immer gesagt werden, und sei nicht für Alle geeignet, ist einfach ein Vertheidiger der Lüge; und wir sollten einen solchen gar nicht beachten, da insofern es Zweck der Erörterung ist, den Irrthum zu zerstören, wir nicht mit einem Manne uns einlassen können, der besonnenen Blickes behauptet, der Irrthum müsse geschont werden.

B u c h e.

III.

Eine große Gemeinschaft von Menschen zu verfolgen und zu bestrafen, es zu versuchen, Meinungen auszuwotten, welche aus dem Zustande der Gesellschaft entspringen und selbst ein Zeichen der wunderbaren und wuchernden Fruchtbarkeit des menschlichen Geistes sind, dies zu thun ist nicht nur eine der verderblichsten, sondern auch eine der thörichtesten Handlungen, die man sich nur vorstellen kann.

B u c h e.

IV.

Man kann verhindern,
Daß Völker lernen,
Aber verlernen machen
Kann man sie nicht.

L. Börne.

Standesehre! — **Konfiszirt!** —

R. M. F. K. r. h.

Die Übervortheilungs-Tactik

der Eisenbahnverwaltungen bei Berunglückungen.

Gar manche dunkle Pfade schlagen die Eisenbahnverwaltungen ein, wenn es gilt auf ja recht „billige“ Weise bei eventuellen Schadenerzagsansprüchen auf Grund des Haftpflichtgesetzes durchzukommen. — Jede Bahnverwaltung hat hierin seine eigene Art die Berunglückten zu entschädigen, was aber in der Regel einen zweiten Unfälle gleichkommt. Wir werden diese verschiedenen Arten durch Beispiele illustriren, vielleicht gelingt es uns damit, soweit aufklärend zu wirken, daß diese schon ganz gewöhnliche Tactik von jedem Einzelnen durchschaut wird. Diese Artikelserie, welche fortgesetzt wird — da Stoff genug vorhanden ist — wird mit einigen Beispielen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn beginnen, und in den nächsten Nummern auch der anderen Bahnen gedenken.

Im Jänner v. J. verunglückte ein 26jähriger Verschieber der Nordwestbahn, indem er bei der Arbeit überfahren und sofort getödtet wurde. Der Verunglückte hatte seinen ganzen karglichen Verdienst seinen alten Eltern als Beitrag zum Haushalte gegeben, denn der Vater, ein Tagelöhner, leidet an Staar des linken Auges, und kann demzufolge nicht viel verdienen; die Mutter ist vollständig erwerbsunfähig, da sie eine verkrüppelte linke Hand hat. Die Direction der Nordwestbahn, an welche sich der Anwalt der beiden alten Leute vor Einleitung des Processes unter ausführlicher Darstellung der Sachlage wandte, erwiderte, daß sie eine Verpflichtung der Bahngesellschaft zu einer Ersatzleistung an die Eltern des „durch seine eigene Unvorsichtigkeit“ verunglückten Verschiebers nicht anzuerkennen vermag, fügte jedoch bei, daß sie den Appell des Advokaten an ihre Billigkeit und Humanität in der Art würdigen wolle, daß sie den alten krüppelhaften Leuten eine einmalige Unterstützung von fünfzig Gulden anbiete.

Dieser „edelmüthige“ Antrag wurde abgelehnt und die Klage Namens der Eltern des Verunglückten eingebracht.

Nach einiger Zeit erhielt der Anwalt der Kläger ein Schreiben der Nordwestbahn-Direction, mit welchem dieselbe mittheilt, daß sie mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Kosten des Processes, sowie in der Erwägung, daß sich die Kläger „in nicht besonders günstigen Verhältnissen“ befinden, sich veranlaßt sieht, denselben einen Abfindungsbetrag von 250 fl. anzubieten.

Einen Tag, nachdem der Advokat dieses Schreiben erhalten hatte, sollte ein gerichtlicher Termin, eine sogenannte Tagssatzung in der Angelegenheit abgehalten werden. Zum größten Erstaunen des Anwaltes erschien hiebei ein Beamter der Bahn und producirte ein von den klägerischen Eheleuten gefertigtes Schreiben, mit welchem dieselben jenen Vergleichsantrag, welchen die Direction dem Anwalte erst einen Tag vorher hatte zukommen lassen, bereits angenommen hatten!

Als der Anwalt dieses Vorgehen der Direction entsprechend rügte, hatte dieselbe keine andere Antwort, als daß sie dessen „subjective Berechtigung zu einer Kritik überhaupt nicht anerkennen vermöge, daß aber auch in objectiver Hinsicht seine kritischen Bemerkungen jeder tatsächlichen Begründung entbehren.“ Welcher Werth diesem schwächlichen Versuche einer Rechtfertigung beizumessen ist, ergibt sich daraus, daß alle hier erzählten Thatsachen actenmäßig und documentarisch festgestellt sind.

Schon nach drei Monaten hatte derselbe Anwalt abermals Gelegenheit, eine Klage aus dem Haftpflichtgesetze gegen die Nordwestbahn zu überreichen. Wieder handelte es sich um einen Verschieber, der beim Ankuppeln von Waggons durch einen Zusammenstoß vollständig zerdrückt wurde. Die Mutter des Verunglückten ist in zweiter Ehe an einen Nachtwächter der Nordwestbahn verheiratet und beehrte, nachdem ihr Gatte seinen Lohn für sich benöthigt und ihr Sohn seinen ganzen Verdienst an sie abgeführt hatte, den Ersatz des ihr durch die Tödtung ihres Ernährers zugegangenen Schadens. Trotzdem die Frau auf das Vorgehen der Bahndirection in dem vorigen Falle aufmerksam gemacht und vor dem selbstständigen Abschluß eines Vergleiches eindringlich gewarnt worden war, erhielt ihr Rechtsfreund bald nach der Einleitung des Processes ein Schreiben, in welchem sie mittheilt, daß ein Herr von der Bahndirection zu ihr gekommen sei und ihr bedeutet habe, daß, wenn sie nicht einen Ausgleich von 200 fl. annehme, ihr Mann aus dem Bahndienste sofort entlassen werde, daß sie diesen Ausgleich nicht annehmen wollte, aber durch vieles Zureden und Drängen von Seite des Herrn Beamten diesen Betrag per 200 fl. doch angenommen und die Vergleichsurkunde eigenhändig unterschrieben habe. Das ging denn doch dem Anwalte zu weit; er

machte der Direction in energischer Weise den Standpunkt klar und fügte bei, daß er die Frage, ob ein solches Vorgehen den Anforderungen jenes höheren Anstandes, welchen ein öffentliches Institut unter allen Umständen wahren soll, entspricht, an kompetenter Stelle zur Erörterung bringen werde.

Die „löbliche“ Direction steckte diese moralische Ordnungszurechtweisung ruhig ein. Was sollte sie auch hierauf erwidern? Die Thatfachen waren nicht abzuleugnen und im Uebrigen — die Moral steht nicht auf der Tagesordnung.

Die Direction hatte einen „billigen“ Ausgleich geschlossen und die Interessen ihrer Gesellschaft vortrefflich gewahrt. Wenn sie recht viel solcher Vergleiche schließt und vielleicht, was ja nahe liegt, in vielen anderen Fällen verhindert, daß die geschädigte Partei überhaupt einen Rechtsfreund aufsucht, so kann dadurch sogar die nächste Dividende um einige Kreuzer höher ausfallen und Verwaltungsrath und Generalversammlung werden durch ansehnliche Remunerationen den Directoren „für ihre umsichtige und tüchtige Geschäftsführung“ — wie der officielle Ausdruck lautet — die Anerkennung zollen. Daß an dieser Dividende und an diesen Remunerationen Blut und Leben von braven Arbeitern, die heißen Thränen von Eltern kleben, welche den Tod ihrer Kinder, den Verlust der Stützen ihres Alters beklagen, das sieht die Herren wenig an.

Die Ausbeutung in ihrer furchtbarsten Gestalt, die Ausbeutung der Katastrophen feiert ihre Orgien und dem Gesetze ist eine Nase gedreht, denn die Vergleiche sind rechtskräftig und unanfechtbar und „Brutus ist ein ehrenwerther Mann“.

Wie wir hören, sollen die beiden obigen Fälle dem Handelsministerium als der obersten Aufsichtsbehörde für Eisenbahnen angezeigt worden sein. Mit welchem Erfolge, das wird die Zukunft lehren. An die Arbeiter aber, welche etwa in die unglückliche Lage kommen sollten, Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze geltend zu machen, richten wir die bringende Mahnung, ihre Interessen nicht preiszugeben und ihre Rechte sich nicht um 30 Silberlinge abkaufen oder abpressen zu lassen und den Anwälten, welchen die Aufgabe zufällt, diese Interessen zu schützen, rufen wir zu: Videant consules!*)

Diese Thatfachen, welche wir einen bezüglichen Artikel des „Arbeiterschutzes“ entnehmen, zeigt nur zu deutlich, daß es mit den in der „V.-Z.“ schon öfters gepriesenen Wohlwollen dieser Eisenbahngesellschaft oder deren leitenden Factoren nicht gar so gut bestellt sein kann und zeigt den dort bediensteten Collegen gewiß deutlich genug, daß sie es genau so nothwendig haben, sich der Organisation anzuschließen, wie die der anderen Bahnen.

Fachgenossen!

Agitirt überall für den Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs!

In unseren Berufszweig einschlägige Gesetze, Erlässe u. Verordnungen.

Da der Zweck unseres Blattes gewiß nicht nur allein darin besteht, vorhandene Uebelstände in unserem Berufszweige aufzudecken, sondern dieses namentlich ein Mittel sein soll, welches uns auch Aufklärung in allen für uns wichtigen Fragen geben soll, so finden wir uns veranlaßt durch Verbreitung der auf uns bezüglichen Gesetze und Erlässe in erster Linie den Grund dazu zu legen.

Es ist nahezu unglaublich, daß vom Staate in Eid und Pflicht genommene Vertrauenspersonen wie wir, durch eine große Anzahl von Jahren keine richtige Ahnung sowohl von den beschworenen Staatsgrundgesetzen als auch von den die zu unserem weiteren Schutze bestimmten Gesetzen, Erlässen und Verordnungen haben.

Was erscheint daher am nothwendigsten, als daß wir uns auch hierin zurechtzufinden trachten, — denn Unkenntnis der Gesetze schützt bekanntlich vor den Folgen einer Unterlassung oder Übertretung nicht; wir glauben daher in ihrem Sinne zu handeln, wenn wir in jeder Nummer unseres Blattes eine Rubrik einräumen, welche in dieser Richtung hin, gewiß ihren Ansprüchen nachkommen wird.

Wir beginnen heute mit dem am wenigsten vollständig bekannten und doch für uns so wichtigen Haftpflichtgesetze nebst den einschlägigen Paragraphen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und anderen Entscheidungen zc.

Unseren geehrten Abonnenten werden wir diese als Beilage zur ersten Nummer des Blattes senden.

Haftpflicht der Eisenbahn-Unternehmungen
für die beim Verkehre sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen.
Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

„Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen wie folgt:

§ 1. Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkrast betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herbeigeführt wird, so wird

*) Citat der Schlussworte einer Rede des Cicero: „Mögen die Consuln darauf achten, daß der Staat keinen Schaden erleide.“

stets vermuthet, daß die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient. Das Verschulden dieser Personen hat die Unternehmung ebenso wie ihr eigenes Verschulden, durch Leistung des Ersatzes nach Maßgabe der §§ 1325 bis 1327 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu vertreten.

(Der Wortlaut der bezüglichen §§ ist am Schlusse dieses Gesetzes abgedruckt. Die Red.)

§ 2. Von dieser Ersatzleistung wird die Unternehmung nur dann, und nur in dem Maße befreit als, sie beweist, daß die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt — vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung im Vorhinein angekündigte oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung dieser Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung.

§ 3. Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage dieses Gesetzes wegen Ereignungen, die der Wirksamkeit desselben nachgefolgt sind, erhoben werden, gehören nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht in dessen Sprengel die geklagte Unternehmung ihren Sitz hat, oder die Ereignung eingetreten ist.

Über dieselbe ist summarisch zu verfahren und es können mehrere Kläger Ersatzansprüche, welche in derselben Ereignung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift geltend machen.

§ 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben ist der Justizminister beauftragt“.

Handels- Ministerial- Erlaß vom 6. April 1874,
Z. 10.643, G.-B. 1874 : 43 :

„Ich bin zur Kenntnis gekommen, daß eine Betriebsdirection in Fällen, in denen durch ein Ereignis im Eisenbahnverkehre die körperliche Verletzung oder die Tödtung von Bahnbediensteten herbeigeführt wird, von der irrigen Ansicht ausgehend, daß das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf Bahnbedienstete keine Anwendung finde, bei den Verhandlungen über die Ersatzleistung einen gegen das gedachte Gesetz verstoßenden Vorgang beobachtet.

Aus diesem Anlasse hat der Verwaltungsrath sofort die entsprechenden Weisungen zu ertheilen, da ich auf die genaueste Befolgung dieses Gesetzes vom Standpunkte der Verkehrssicherheit bringen muß.

Die bezüglichen Paragraphen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches seien hier angeführt:

§ 1325. Wer Jemanden an seinem Körper verletzt, bestreitet die Heilungskosten des Verletzten; ersetzt ihm den entgangenen, oder wenn der Beschädigte zum Erwerb unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst, und bezahlet ihm auf Verlangen überdies ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzensgeld.

§ 1326. Ist die verletzte Person durch die Mißhandlung verunstaltet worden, so muß, zumal wenn sie weiblichen Geschlechtes ist, insofern auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, als ihr besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann.

§ 1327. Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden“.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom
25. Juli 1882, Z. 11.219:

Die Verzichtleistung des bei einem Eisenbahnunfalle Beschädigten auf weitere Entschädigung hat auf die der Gattin und Familie nach § 1327, A. b. G.-B., zustehenden Ansprüche keinen Einfluß. Der Witwe des Getödteten ist kein Kapital, sondern nur eine Rente und zwar nur für jene Zeit zuzusprechen, welche der Getödtete mutmaßlich gelebt hätte, wenn ihm der Unfall nicht zugefallen wäre.

Da nach § 24, A. b. G.-B., vorausgesetzt wird, daß der Mensch gewöhnlich das 80. Lebensjahr nicht überlebt, so muß auch bei der Bemessung der Dauer des Rentenbezuges dieses Alter zum Maßstabe angenommen werden“.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom
15. September 1878, Z. 7209:

„Der gegen eine Eisenbahngesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 und bezw. auf Grund des § 1827, A. b. G.-B. erhobene Anspruch auf Leistung einer Rente, unterliegt der im § 1489, A. b. G.-B., normirten Verjährungsfrist.

§ 1489. Jede Entschädigungsklage erlischt nach drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schaden dem Beschädigten bekannt wurde. Ist ihm der Schaden nicht bekannt worden, oder ist derselbe aus einem Verbrechen entstanden, so verjährt sich das Klagerrecht nur nach dreißig Jahren.

Der § 33 der Dienstordnung und der neueste Erlass des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Bilinski.

Es ist eine nicht wegzuläugnende Thatsache, daß nichts mehr so beschämend und demoralisirend wirkt, als von Privatparteien Geschenke annehmen zu müssen, um sein ohnehin sehr elendes Dasein wenigstens etwas zu verbessern, um seine Lebenslage zu erleichtern. Dies haben nicht etwa nur die Diener und Unterbeamten, o nein! auch die Beamten und o Graus! auch die Betriebsdirectionen eingesehen und haben Letztere deshalb auch stillschweigend geduldet, daß sich die Bediensteten, wo es nur anging, Remunerationen ertheilen ließen und dieselben einpacken durften. Nun steht dies aber im geraden Widerspruche zum § 33 der Dienstespragmatik für die österreichischen Staatsbahnen und deshalb hat auch Herr Dr. Bilinski einen Erlass herausgegeben, der wie folgt lautet:

Nr. 3094/Prs.
An alle k. k. Eisenbahnbetriebs-Directionen, an die k. k. Verkehrsleitung in Mährisch-Schönberg, an die k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection und an alle k. k. Eisenbahn-Bauleitungen.

Anlässlich eines Disciplinarfalles habe ich die bedauerliche Wahrnehmung gemacht, daß bei einer Betriebsdirection die Annahme von Remunerationen von Privatparteien oder großen industriellen Unternehmungen, welche mit der Bahnverwaltung in einem regen geschäftlichen Verkehre stehen, zu bewilligen. Abgesehen davon, daß eine derartige Gepflogenheit mit den Bestimmungen des § 33 der Dienstordnung im directen Widerspruche steht, (also davon wird abgesehen) für was sind denn dann die Vorschriften aufgestellt.

Da nach denselben die Bediensteten ihren Dienst mit strenger Unparteilichkeit zu versehen, sich hiebei jeder Beeinträchtigung oder persönlichen Bevorzugung dritter Personen zu enthalten und weder directe noch indirecte sich für ihre Dienstleistung von Seite einer Partei Geschenke oder sonstige Vortheile zuwenden lassen dürfen, muß dieser Vorgang auch vom ethischen und moralischen, sowie auch vom Gesichtspunkte der Standesehre als ganz verwerflich und unzulässig bezeichnet werden.

Ich finde daher die k. k. Eisenbahnbetriebs-Directionen etc. zu beauftragen, dem unterstehenden Personale die Annahme von Geschenken oder Remunerationen von Privatparteien ein für allemal aufs Entschiedenste zu untersagen und Zuwiderhandlungen unmaßsächlich und jederzeit im Disciplinarwege, w o m ö g l i c h m i t E n t l a s s u n g z u a h n e n .

Wien, am 28. Juli 1893.

Der Präsident:
Bilinski.

Also, — **Konfusirt!** —

I.

Ob Sturm und Wetter sich umbraust,
Ob Feuer ihren Flug umblickt
Und ob die Welt in unsere Reih'n
Giftbergende Geschoße spritzt.
Die Fahne hoch! Wir harren aus!
Wir wissen doch es kommt die Zeit,
Wo zum Triumph sie führt:
Die Freiheit, Gleichheit, Menschlichkeit!

II.

Der, welcher behauptet, die Wahrheit darf nicht immer gesagt werden, und sei nicht für Alle geeignet, ist einfach ein Vertheidiger der Lüge; und wir sollten einen solchen gar nicht beachten, da insofern es Zweck der Erörterung ist, den Irrthum zu zerstören, wir nicht mit einem Manne uns einlassen können, der besonnenen Blickes behauptet, der Irrthum müsse geschont werden.

Budle.

III.

„Eine große Gemeinschaft von Menschen zu verfolgen und zu bestrafen, es zu versuchen, Meinungen auszurotten, welche aus dem Zustande der Gesellschaft entspringen und selbst ein Zeichen der wunderbaren und wuchernden Fruchtbarkeit des menschlichen Geistes sind, dies zu thun ist nicht nur eine der verderblichsten, sondern auch eine der thörichtesten Handlungen, die man sich nur vorstellen kann.“

Budle.

IV.

Man kann verhindern,
Daß Völker lernen,
Aber verlernen machen
Kann man sie nicht.

L. Börne.

Standesehre! — **Konfusirt!** —

R. M. F. K. r. h.

Die Übervortheilungs-Tactik

der Eisenbahnverwaltungen bei Verunglückungen.

Gar manche dunkle Pfade schlagen die Eisenbahnverwaltungen ein, wenn es gilt auf ja recht „billige“ Weise bei eventuellen Schadenersatzansprüchen auf Grund des Haftpflichtgesetzes durchzukommen. — Jede Bahnverwaltung hat hierin seine eigene Art die Verunglückten zu entschädigen, was aber in der Regel einen zweiten Unfälle gleichkommt. Wir werden diese verschiedenen Arten durch Beispiele illustriren, vielleicht gelingt es uns damit, soweit aufklärend zu wirken, daß diese schon ganz gewöhnliche Tactik von jedem Einzelnen durchschaut wird. Diese Artikelserie, welche fortgesetzt wird — da Stoff genug vorhanden ist — wird mit einigen Beispielen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn beginnen, und in den nächsten Nummern auch der anderen Bahnen gedenken.

Im Jänner v. J. verunglückte ein 26jähriger Verschieber der Nordwestbahn, indem er bei der Arbeit überfahren und sofort getödtet wurde. Der Verunglückte hatte seinen ganzen karglichen Verdienst seinen alten Eltern als Beitrag zum Haushalte gegeben, denn der Vater, ein Tagelöhner, leidet an Staar des linken Auges, und kann demzufolge nicht viel verdienen; die Mutter ist vollständig erwerbsunfähig, da sie eine verkrüppelte linke Hand hat. Die Direction der Nordwestbahn, an welche sich der Anwalt der beiden alten Leute vor Einleitung des Processes unter ausführlicher Darstellung der Sachlage wandte, erwiderte, daß sie eine Verpflichtung der Bahngesellschaft zu einer Ersatzleistung an die Eltern des „durch seine eigene Unvorsichtigkeit“ verunglückten Verschiebers nicht anzuerkennen vermag, fügte jedoch bei, daß sie den Appell des Advokaten an ihre Billigkeit und Humanität in der Art würdigen wolle, daß sie den alten krüppelhaften Leuten eine einmalige Unterstützung von fünfzig Gulden anbiete.

Dieser „edelmüthige“ Antrag wurde abgelehnt und die Klage Namens der Eltern des Verunglückten eingebracht.

Nach einiger Zeit erhielt der Anwalt der Kläger ein Schreiben der Nordwestbahn-Direction, mit welchem dieselbe mittheilt, daß sie mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Kosten des Processes, sowie in der Erwägung, daß sich die Kläger „in nicht besonders günstigen Verhältnissen“ befinden, sich veranlaßt sieht, denselben einen Abfindungsbetrag von 250 fl. anzubieten.

Einen Tag, nachdem der Advokat dieses Schreiben erhalten hatte, sollte ein gerichtlicher Termin, eine sogenannte Tagung in der Angelegenheit abgehalten werden. Zum größten Erstaunen des Anwaltes erschien hiebei ein Beamter der Bahn und producirte ein von den klägerischen Eheleuten gefertigtes Schreiben, mit welchem dieselben jenen Vergleichsantrag, welchen die Direction dem Anwalte erst einen Tag vorher hatte zukommen lassen, bereits angenommen hatten!

Als der Anwalt dieses Vorgehen der Direction entsprechend rügte, hatte dieselbe keine andere Antwort, als daß sie dessen „subjective Berechtigung zu einer Kritik überhaupt nicht anerkennen vermöge, daß aber auch in objectiver Hinsicht seine kritischen Bemerkungen jeder thatsächlichen Begründung entbehren.“ Welcher Werth diesem schwächlichen Versuche einer Rechtfertigung beizumessen ist, ergibt sich daraus, daß alle hier erzählten Thatsachen actenmäßig und documentarisch festgestellt sind.

Schon nach drei Monaten hatte derselbe Anwalt abermals Gelegenheit, eine Klage aus dem Haftpflichtgesetze gegen die Nordwestbahn zu überreichen. Wieder handelte es sich um einen Verschieber, der beim Ankuppeln von Waggons durch einen Zusammenstoß vollständig zerdrückt wurde. Die Mutter des Verunglückten ist in zweiter Ehe an einen Nachwächter der Nordwestbahn verheiratet und beehrte, nachdem ihr Gatte seinen Lohn für sich benöthigt und ihr Sohn seinen ganzen Verdienst an sie abgeführt hatte, den Ersatz des ihr durch die Tödtung ihres Ernährers zugegangenen Schadens. Trotzdem die Frau auf das Vorgehen der Bahndirection in dem vorigen Falle aufmerksam gemacht und vor dem selbstständigen Abschluß eines Vergleiches eindringlich gewarnt worden war, erhielt ihr Rechtsfreund bald nach der Einleitung des Processes ein Schreiben, in welchem sie mittheilt, daß ein Herr von der Bahndirection zu ihr gekommen sei und ihr bedeutet habe, daß, wenn sie nicht einen Ausgleich von 200 fl. annehme, ihr Mann aus dem Bahndienste sofort entlassen werde, daß sie diesen Ausgleich nicht annehmen wollte, aber durch vieles Zureden und Drängen von Seite des Herrn Beamten diesen Betrag per 200 fl. doch angenommen und die Vergleichsurkunde eigenhändig unterschrieben habe. Das ging denn doch dem Anwalte zu weit; er

machte der Direction in energischer Weise den Standpunkt klar und fügte bei, daß er die Frage, ob ein solches Vorgehen den Anforderungen jenes höheren Anstandes, welchen ein öffentliches Institut unter allen Umständen wahren soll, entspricht, an kompetenter Stelle zur Erörterung bringen werde.

Die „löbliche“ Direction steckte diese moralische Ordnungszurechtweisung ruhig ein. Was sollte sie auch hierauf erwidern? Die Thatfachen waren nicht abzuleugnen und im Uebrigen — die Moral steht nicht auf der Tagesordnung.

Die Direction hatte einen „billigen“ Ausgleich geschlossen und die Interessen ihrer Gesellschaft vortrefflich gewahrt. Wenn sie recht viel solcher Vergleiche schließt und vielleicht, was ja nahe liegt, in vielen anderen Fällen verhindert, daß die geschädigte Partei überhaupt einen Rechtsfreund aufsucht, so kann dadurch sogar die nächste Dividende um einige Kreuzer höher ausfallen und Verwaltungsrath und Generalversammlung werden durch ansehnliche Remunerationen den Direktoren „für ihre umsichtige und tüchtige Geschäftsführung“ — wie der officielle Ausdruck lautet — die Anerkennung zollen. Daß an dieser Dividende und an diesen Remunerationen Blut und Leben von braven Arbeitern, die heißen Thränen von Eltern kleben, welche den Tod ihrer Kinder, den Verlust der Stützen ihres Alters beklagen, das sieht die Herren wenig an.

Die Ausbeutung in ihrer furchtbarsten Gestalt, die Ausbeutung der Katastrophen feiert ihre Orgien und dem Gesetze ist eine Nase gedreht, denn die Vergleiche sind rechtskräftig und unanfechtbar und „Brutus ist ein ehrenwerther Mann“.

Wie wir hören, sollen die beiden obigen Fälle dem Handelsministerium als der obersten Aufsichtsbehörde für Eisenbahnen angezeigt worden sein. Mit welchem Erfolge, das wird die Zukunft lehren. An die Arbeiter aber, welche etwa in die unglückliche Lage kommen sollten, Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze geltend zu machen, richten wir die dringende Mahnung, ihre Interessen nicht preiszugeben und ihre Rechte sich nicht um 30 Silberlinge abkaufen oder abpressen zu lassen und den Anwälten, welchen die Aufgabe zufällt, diese Interessen zu schützen, rufen wir zu: Videant consules!*)

Diese Thatfachen, welche wir einen bezüglichen Artikel des „Arbeiterschutzes“ entnehmen, zeigt nur zu deutlich, daß es mit den in der „V.-Z.“ schon öfters gepriesenen Wohlwollen dieser Eisenbahngesellschaft oder deren leitenden Factoren nicht gar so gut bestellt sein kann und zeigt den dort bediensteten Collegen gewiß deutlich genug, daß sie es genau so nothwendig haben, sich der Organisation anzuschließen, wie die der anderen Bahnen.

Kachgenossen!

Agitirt überall für den Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs!

In unseren Berufszweig einschlägige Gesetze, Erlässe u. Verordnungen.

Da der Zweck unseres Blattes gewiß nicht nur allein darin besteht, vorhandene Uebelstände in unserem Berufszweige aufzudecken, sondern dieses namentlich ein Mittel sein soll, welches uns auch Aufklärung in allen für uns wichtigen Fragen geben soll, so finden wir uns veranlaßt durch Verbreitung der auf uns bezüglichen Gesetze und Erlässe in erster Linie den Grund dazu zu legen.

Es ist nahezu unglaublich, daß vom Staate in Eid und Pflicht genommene Vertrauenspersonen wie wir, durch eine große Anzahl von Jahren keine richtige Ahnung sowohl von den beschworenen Staatsgrundgesetzen als auch von den die zu unserem weiteren Schutze bestimmten Gesetzen, Erlässen und Verordnungen haben.

Was erscheint daher am nothwendigsten, als daß wir uns auch hierin zurechtzufinden trachten, — denn Unkenntnis der Gesetze schützt bekanntlich vor den Folgen einer Unterlassung oder Übertretung nicht; wir glauben daher in ihrem Sinne zu handeln, wenn wir in jeder Nummer unseres Blattes eine Rubrik einräumen, welche in dieser Richtung hin, gewiß ihren Ansprüchen nachkommen wird.

Wir beginnen heute mit dem am wenigsten vollständig bekannten und doch für uns so wichtigen Haftpflichtgesetze nebst den einschlägigen Paragraphen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und anderen Entscheidungen zc.

Unseren geehrten Abonnenten werden wir diese als Beilage zur ersten Nummer des Blattes senden.

Haftpflicht der Eisenbahn-Unternehmungen für die beim Verkehr sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen. Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

„Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen wie folgt:

§ 1. Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkrast betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herbeigeführt wird, so wird

*) Citat der Schlussworte einer Rede des Cicero: „Mögen die Consuln darauf achten, daß der Staat keinen Schaden erleide.“

fiets vermuthet, daß die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient. Das Verschulden dieser Personen hat die Unternehmung ebenso wie ihr eigenes Verschulden, durch Leistung des Ersatzes nach Maßgabe der §§ 1325 bis 1327 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu vertreten.

(Der Wortlaut der bezüglichen §§ ist am Schlusse dieses Gesetzes abgedruckt. Die Red.)

§ 2. Von dieser Ersatzleistung wird die Unternehmung nur dann, und nur in dem Maße befreit als, sie beweist, daß die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt — vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung im Vorhinein angekündigte oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung dieser Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung.

§ 3. Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage dieses Gesetzes wegen Ereignungen, die der Wirksamkeit desselben nachgefolgt sind, erhoben werden, gehören nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht in dessen Sprengel die geklagte Unternehmung ihren Sitz hat, oder die Ereignung eingetreten ist.

Über dieselbe ist summarisch zu verfahren und es können mehrere Kläger Ersatzansprüche, welche in derselben Ereignung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift geltend machen.

§ 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben ist der Justizminister beauftragt“.

Handels- Ministerial- Erlaß vom 6. April 1874, Z. 10.643, C.-B. 1874: 43:

„Ich bin zur Kenntniss gekommen, daß eine Betriebsdirection in Fällen, in denen durch ein Ereignis im Eisenbahnverkehre die körperliche Verletzung oder die Tödtung von Bahnbediensteten herbeigeführt wird, von der irrigen Ansicht ausgehend, daß das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf Bahnbedienstete keine Anwendung finde, bei den Verhandlungen über die Ersatzleistung einen gegen das gedachte Gesetz verstoßenden Vorgang beobachtet.

Aus diesem Anlaße hat der Verwaltungsrath sofort die entsprechenden Weisungen zu ertheilen, da ich auf die genaueste Befolgung dieses Gesetzes vom Standpunkt der Verkehrssicherheit bringen muß.

Die bezüglichen Paragraphen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches seien hier angeführt:

§ 1325. Wer Jemanden an seinem Körper verletzt, bestreitet die Heilungskosten des Verletzten; ersetzt ihm den entgangenen, oder wenn der Beschädigte zum Erwerb unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst, und bezahlt ihm auf Verlangen überdies ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzensgeld.

§ 1326. Ist die verletzte Person durch die Mißhandlung verunstaltet worden, so muß, zumal wenn sie weiblichen Geschlechtes ist, insofern auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, als ihr besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann.

§ 1327. Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden“.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 25. Juli 1882, Z. 11.219:

Die Verzichtleistung des bei einem Eisenbahnunfalle Beschädigten auf weitere Entschädigung hat auf die der Gattin und Familie nach § 1327, A. b. G.-B., zustehenden Ansprüche keinen Einfluß. Der Witwe des Getödteten ist kein Kapital, sondern nur eine Rente und zwar nur für jene Zeit zuzusprechen, welche der Getödtete muthmaßlich gelebt hätte, wenn ihm der Unfall nicht zugefallen wäre.

Da nach § 24, A. b. G.-B., vorausgesetzt wird, daß der Mensch gewöhnlich das 80. Lebensjahr nicht überlebt, so muß auch bei der Bemessung der Dauer des Rentenbezuges dieses Alter zum Maßstabe angenommen werden“.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 15. September 1878, Z. 7209:

„Der gegen eine Eisenbahngesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 und bezw. auf Grund des § 1827, A. b. G.-B. erhobene Anspruch auf Leistung einer Rente, unterliegt der im § 1489, A. b. G.-B., normirten Verjährungsfrist.

§ 1489. Jede Entschädigungsklage erlischt nach drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wurde. Ist ihm der Schaden nicht bekannt worden, oder ist derselbe aus einem Verbrechen entstanden, so verjährt sich das Klagerrecht nur nach dreißig Jahren.

Die humane Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Wozu haben wir Gesetze? Scheinbar sehr überflüssige Frage deren Beantwortung doch klar: Um von Hoch und Niedrig befolgt zu werden, — sollte man meinen. Wie verhält sich aber diese Frage zum praktischen Leben?

Wir haben zwar Gesetze aber — um von den Machthabern, wo selbe ihnen unbequem, umgangen zu werden, jedoch wehe dem Befügten, dem Bediensteten, wenn selbe, dort wo diese Gesetze ihnen Pflichten und Leistungen auferlegen, nicht bis aufs letzte Türpfertel am i befolgt werden; dreimal Wehe aber, wenn es dem einen oder dem andern einfallen sollte, zum Schutze gegen die Machthaber diese Gesetze in Anspruch zu nehmen. Im günstigsten Falle bewirkt ein solches Vorgehen die Verdammung! recte Kündigung von Seite der Machthaber, d. h. Scheidung der räudigen Schafe, damit die Arglosen nicht angefleckt werden. „Exempel statuieren zum warnenden Beispiele“ nennen sie es.

Wo Geld da Macht und Macht geht vor Recht, besonders in Fällen wo der Rechtsbedürftige besitzlos, arm und in Folge dessen sein gutes Recht nicht wirksam zu vertreten im Stande ist, denn für das wenigstens scheinbar gesetzliche Vorgehen sorgen schon die Machthaber, ihr Prinzip „der Schein muß gewahrt werden,“ halten sie vorfichtigerweise thumlichst aufrecht.

Wie diese Rechtlosen von den Machthabern behandelt werden, liefert uns die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit ihrer Krankenkassa und Pensionsfond ein kleines Beispiel.

Vor Einführung der Krankenkassa war die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ihren mit Dekret angestellten Bediensteten, sowohl Beamten als auch Unterbeamten und Dienern verpflichtet, auf Grund dieser Dekrete im Erkrankungsfalle drei Monate hindurch die laufende Gage ohne jedwede Gegenleistung hiefür, auszuzahlen, den Unterbeamten und Dienern war auch das Recht auf Arzt und Medikamente auf Kosten der Nordbahn gewährleistet.

Weil aber das Krankenkassengesetz erst bei 5monatlicher Gage von der Versicherungspflicht enthebt, haben die Machthaber und deren Stellvertreter beim grünen Tische nicht nur den Unterbeamten und Dienern diese dreimonatliche Gageauszahlung und das kostenlose Recht auf Arzt und Medikamente einfach entzogen durch einen 2% Gehaltsabzug a conto Krankenkassa eine Reduzierung des Gehaltes oktroyiert und sich selbst obgenannte 3 Monate auf 5 Monate ausgedehnt (die Herren Subalternen dürfen sich nicht einbilden ihretwegen, sie waren bloß der Schein) sondern der Anstalt selbst wurde damit ein kleines Geschäftchen zugeschanzt, wie aus folgenden Ziffern zu ersehen.

Rechnungs-Abschluß der Krankenkassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1892.

Einnahmen:

Mitgliederbeiträge	fl. 117.259.64
Beitrag der K. F. N.	fl. 58.629.82
Sonstige	fl. 16.33
Summe	fl. 176.905.79

Ausgaben:

Krankengelder	fl. 118.913.69
Honorar d. Ärzte u. Hebammen	fl. 20.948.23
Medikamente u. therap. Behelfe	fl. 15.627.96
Spitalskosten	fl. 4010.36
Beerdigungskosten	fl. 3899.—
Regiekosten	fl. 276.—
Diverse	fl. 27.05
Summe	fl. 163.702.29
Überschuß	fl. 12.203.50

Wie aus angeführtem Abschluß zu ersehen ist, ist es das ganz nette Summchen von fl. 117.259.64, welches die Bediensteten den armen Aktionären zahlen müssen, damit diese Armisten der Armen nicht — erhungern.

Bei den Ausgaben tritt es aber noch greller ins Licht, denn die erste Post der Ausgaben per fl. 118.913.69 war vor Einführung der Krankenkassa zum größten Theil alleinige, die 2., 3., 4. und 5. Post jedoch ausschließliche Pflichtenlast der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nachdem die erste Post nicht genau in diesem Sinne festgestellt werden kann, wurde die Last von mindestens fl. 150.000 abgewälzt dafür die bedeutend leichtere von fl. 58.629.82 übernommen, ein ganz nettes Geschäftchen von über fl. 90.000.

Bei Punkt 2 der Ausgaben, Honorar der Ärzte und Hebammen, ist mit dem Betrage von fl. 20.948.23, der Gehalt sämtlicher Bahnärzte verstanden, früher alleinige Last der K. Ferd. N., jetzt natürlich ganz abgewälzt; daraus ist zu ersehen, daß keine Bahn- sondern nur Krankenkassa-Arzte existieren, trotzdem wieder dieselben nur als Bahn- und nicht als Krankenkassa-Arzte betrachtet, sie selbst aber betrachten die Krankenkassa nur als eine Last.

Bei Punkt 3 der Ausgaben ist in den Betrag von fl. 15.627.96 für Medikamente und therapeutische Behelfe (früher alleinige Last der Anstalt selbst) auch die Erhaltung der Medikamenten-recte Verbandkasten aller Typen enthalten und wie viele Stations-Vorstände glauben den Arbeitern und Bediensteten eine besondere Gnade zu erweisen, wenn sie bei irgend einer Verletzung, die nicht gleich ans Leben geht, selben Verbandzeug aus diesem Kasten herausgeben. Auch ist

der Arbeiter und Bedienstete darüber nicht aufgeklärt, daß dies von seinem Gelde, er daher wohlbegründeten Anspruch darauf hat. Passagieren wird aber bei der geringsten Veranlassung der ganze Kasten zur Verfügung gestellt.

Wie können die Bediensteten dazu verhalten werden, für das auf den Linien ihrer Anstalt reisende Publikum Ärzte, Medikamente und therapeutische Behelfe zu bezahlen.

Haben wir keine k. u. k. Aufsichtsbehörde? Wo bleibt da das Recht?

Bei dem Pensionsfond tritt die Bergewaltigung noch greller zu Tage.

§ 2 des Statutes gültig vom 1. Juni 1883 lautet: „Die Pensionen und die anderweitigen in diesem Statute normirten Unterstützungsbeträge werden aus dem Vermögen der K. Ferd.-Nordbahn-Gesellschaft bezahlt, nachdem der jeinerzeit von den Beamten und and deren Dienern gegründete Pensionsfond in das Eigenthum der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft übertragen wurde.“

Mit 1. Jänner 1893 wurde ein neues Pensions-Statut ausgegeben, worin nicht nur obiger § 2 keinen Platz gefunden, sondern § 3 des alten Statutes jetzt die Einzahlungen resp. Abzüge mit 3% des Gehaltes fest, das neue Statut aber erhöht diesen Abzug mit unumschränkter Gewalt auf 7% für neu eintretende Bedienstete, für die alten bleibt es aus Gnade und Barmherzigkeit bei den alten 3% (warum Erhöhung???)

Reicht das Vermögen der Kais. Ferd.-Nordb., von dem die Pensionen nach § 2 des Statutes vom 1. Juni 1883 gezahlt werden müssen, nicht mehr aus, ihren, mit dem Pensionsfond zugleich übernommenen Verpflichtungen (§ 19 des Statuts vom 1. Juni 1883) gerecht zu werden?

Jahresberichte wurden nicht verausgabt, wohl auch nicht verfaßt, um die Mitglieder vom Stande der Dinge anzuklären, denn Aufklärung schadet und schädigt ja das Deforum aber zahlen bis zur Bewußtlosigkeit das fördert die Interessen — aber weissen? —

Bezüglich der getrennten Evidenz des Pensionsfondes gibt uns zwar der § 21 des Statutes vom 1. Jänner 1893, wenn auch nur für die Zukunft, eine Anordnung bekannt, wo bleibt aber die Vergangenheit? Oder soll Vergangenes vergessen bleiben? Weder die Direktion übt solches, noch sind wir in der angenehmen Lage solches zu üben.

Der erste Punkt des § 21 des Statutes vom 1. Jänner 1893 lautet: „Zum Zwecke der dauernden Sicherstellung der im §§ 1 und 2 des Pensions-Statutes vom 1. Juni 1883 seitens der k. k. priv. Kais. Ferd.-Nordbahn gegenüber den im § 20 bezeichneten Bediensteten und deren Witwen und Waisen übernommenen Verpflichtungen, welche in Gemäßheit der §§ 1 und 20 dieses Statutes auch fernerhin aufrecht bleiben, hat die Gesellschaft schon bisher den einen Theil des gesellschaftlichen Vermögens bildenden „Pensionsfond“ angeammelt, welcher diesem Zweck auch in Zukunft gewidmet bleibt und daher vom Zeitpunkte des Beginns der Wirksamkeit dieses Statutes an, unter dem Titel „Pensionsfond, Abtheilung A“ in besonderer Evidenz gehalten wird.“

In dem Titirten steht wohl ein Ansammeln des einen Theil des Vermögens bildenden „Pensionsfond“, aber wie und auf welche Weise dieses Ansammeln geschah, darüber ist im ganzen Statute nichts zu finden, denn eine besondere Evidenz wird doch erst mit Beginn der Wirksamkeit dieses Statutes, d. h. des ab 1. Jänner 1893 gültigen, geführt und ist bisher, wie daraus zu entnehmen, nicht geführt worden. Jahres-Berichte und Rechnungs-Abschlüsse werden auch in Zukunft nicht mehr ausgegeben werden, daraus würde ja zu ersehen sein, wie mit den Geldern der Mitglieder gewirtschaftet wird (Verletzung des Deforums), wie dem Pensionsfond Lasten aufgebürdet werden, die ausschließlich Sache der Anstalt selbst sind, denn wenn die Anstalt Jemandens Verdienst als belohnungswürdig findet, so soll diese Belohnung aus eigenen Mitteln bestritten werden, aber nicht dem Pensionsfond Lasten dadurch aufbürden.

Wo bleiben da die Vereine der Beamten, die auf ihre Fahne Ständes-Interessen-Vertretung geschrieben haben? Oder tangirt solches ihre Ständes-Interessen nicht??

A. Z.

Väterliche Fürsorge.

Als der Präsident der k. k. Staatsbahnen Ritter von Bilinski am 9. Jänner vorigen Jahres seine denkwürdige Antrittsrede hielt und darin sein Programm entwickelte, beschlich uns eine leise Ahnung, es war als hörten wir schon Trompetenstöße und Trommelwirbel, welche die Eisenbahnbediensteten alle, alle in eine große Kaserne rufen möchten.

Wir dachten im Geiste daran, wie schön das sein wird, kaum den militärischen Gefilden entrückt, wieder in einen Körper mit „militärischem Charakter“ eingereiht werden zu können; — alles dieses träumten wir, und wahrscheinlich auch mancher „schneidiger“ Beamte — jedenfalls auch Herr von Bilinski der Schöpfer dieses Paradieses. —

Freilich tauchten wieder bange Zweifel in unseren Innern auf, ob es den auch möglich sein wird, den Magen eines Eisenbahners, dessen Knurren schon sehr bedenklich zu werden anfing, durch glänzende Uniform und militärische Erziehung zur Ruhe zu bringen.

Aber es gelang; — doch nur auf kurze Zeit, um dann mit erneuter Kraft von seiner Leere Zeugnis zu geben. — Auch dafür glaubt Herr von Bilinski ein Mittel zu besitzen — er bereist „seine“ Personalstationen erkundigt sich genau nach den Dienst- und anderen Verhältnissen, hält wohlwollende Ansprachen an Untergebene und geht, so groß sonst seine Vorliebe für eine einzige Kaserne ist, den Kasernen in den Personalstationen zülich aus dem Wege, versichert wiederholt jeden seine „väterliche Fürsorge“, bietet jeden Angestellten Gelegenheit, seine Beschwerden vorzubringen — und versichert noch vieles andere Gute und Schöne, steigt dann in den bereit gehaltenen Salonwagen, läßt später das „Extrablatt“ und andere dieser Sorte selbst gegen seinen Willen seine väterliche Fürsorge ausposaunen und um Freikarten heulen, — und das Personale davon satt essen.

Wir fassen es aber als unsere Pflicht auf, den Herrn Präsidenten Ritter von Bilinski darauf aufmerksam zu machen, daß mit der theilweisen Aufhebung der Gehaltsklasse von 300 fl. bei den Zugbegleitern und Belassung der Hungergehälter der Wächter noch lange nicht die Magenfrage beseitigt ist und daß es noch zülich wenig „väterlich“ sei, Magazins- und Oberbau- sowie andere Arbeiter mit 80 kr. bis zu 1 fl. ohne anderen Einkommen zu entlohnen — ja diese noch durch das im k. k. Staatseisenbahnbetriebe bestehende zeitweise „Aussetzen“ der Not preiszugeben, oder wenn sie über Sommer ausgenützt wurden, anfangs des Winters auf's Pflaster zu setzen und so der tausendköpfigen, arbeitslosen Menge noch neue Elemente zuzuführen. Wie wäre es weiter, wenn man auch auf die im k. k. Staatseisenbahnbetriebe bestehende Pauschal-, Accord- und Tantiemenwirthschaft ein wachsameres Auge haben würde?

Wir glauben immer, es sei zuerst die Magenfrage zu lösen, den Körper die nöthige Ruhe zu gönnen, dann die Intelligenz durch vernünftige Schulung zu heben, was eine festere Disciplin zur Folge haben wird, als militärische Erziehung, diese Sorge können Sie Herr Präsident ganz getrost den Kriegsminister überlassen!

Kameraden!

Überall wo ihr verkehrt, in jedem Gast- und Kaffeehause, verlangt den Eisenbahner!

Eisenbahnbetriebs-Krankenkassen.

Daß diese auf Grund des Gesetzes vom 30. März 1888 in's Leben gerufene Krankenversicherung ihre höchste Vollkommenheit noch nicht erreicht hat, wird wohl Niemand bezweifeln, den Vorwurf aber, warum eben den bestehenden Mängeln nicht schon von Maßgebender Seite an den Leib gegangen wurde, wird man unter Hinweisung auf verschiedene Reformen die man vornahm, zu entkräften suchen.

Wie jedoch diese Reformbestrebungen in Wirklichkeit aussehen, wenn sie nützen und wie wenig das Mitglied davon hat, ist wieder eine andere Frage, die man uns jedenfalls wie so verschiedene andere mit leeren Phrasen beantworten müßte — daß hier, sowie in anderen Versicherungsfragen die Eisenbahnbediensteten soviel wie möglich in ihrer unschuldigen Unwissenheit belassen werden, ja daß man die Cassamitglieder zumeist Ausschüsse wählen läßt, deren bewährter Servilismus einen menschenwürdigen Vergleich entschieden nicht zuläßt, ist eine derart bekannte Thatsache, daß es überflüssig wäre, diese noch durch Exempel zu bekräftigen.

Daß ferner das tägliche Krankengeld von 60% des ortsüblichen Taglohnes, gewiß nicht einmal für das Mitglied allein zur Bestreitung der Lebensbedürfnisse hinreicht und die Familie gerade in solcher schwerer Prüfungszeit wie sie eine Erkrankung des Familienvaters mit sich bringt, noch dem Hunger und dem Elende preisgegeben ist, wird wohl kaum Jemand bestreiten können — ebensowenig das Factum, daß das definitiv angestellte Personale, welches verträglich eine gewisse Zeit — bei den meisten Bahnen durch 3 Monate, — ohnehin im Fortbezüge des Gehaltes bleibt, verkürzt erscheint. — Daß endlich die Betriebskrankencassen der Eisenbahnen in jenen Fällen von Verunglückungen, wo die Bahnverwaltungen nach dem Gesetze (§ 1325 abc S.-B.) zur Bestreitung der Heilungskosten verpflichtet sind — durch diese in unverantwortlicher Weise benachtheiligt werden, ist wohl zuminderst so wahr, als es wenig allgemein bekannt ist. — Meines Wissens ist der Fall noch nie vorgekommen, daß der Ausschuss einer Eisenbahnbetriebskrankencassa diese Frage in Erwägung gezogen hätte, was freilich sehr wenig nützen würde, da doch nach den Bestimmungen des § 52 d. Kr.-V.-G. selbstverständlich ganz nutzlos wäre, wo doch im Vorhinein nebst dem dominirenden Einflusse der von der Betriebsunternehmung gewählten Ausschüsse auch noch die Zahl der von der Unternehmung **beigestellten** Ausschüsse im Vorhinein schon einen Proceß gegen die eigene Betriebs-Unternehmung — der ja nach den bisherigen Erfahrungen unvermeidlich wäre — nicht nur im individuellen Interesse unterlassen wird, sondern sogar vollkommen ausschließt.

Und so gibt es noch viele Fälle, die einer Reform zu unseren Gunsten bedürfen, die aber ohne kräftiges, einiges Zusammenwirkens Aller stets ein frommer Wunsch bleiben wird.

Diese Einigkeit nun — die absolut nothwendig ist, um unsere

Interessen zu wahren, und unsere Verhältnisse zu bessern, — unter uns zu erzielen, ist die heiligste Aufgabe dieses collegialen Unternehmens der einzigen, wirklichen Fachpresse, die wir Euch Collegen hiermit zur kräftigen Unterstützung durch zahlreiches Abonnement, unter Berufung auf Euren bekannten collegialen Sinn empfehlen.

Vom Pensionsfond der k. k. Staatsbahnen.

Die Commission der Wiener Verkehrs-Anlagen als Concessionärin der auf Rechnung des Staates zu erbauenden Stadtbahnlilien hat vier Millionen Kronen Nominale, ihrer Obligationen beim Pensionsfonde der k. k. Staatsbahnen placirt, — leider konnten wir nicht erfahren, zu welchem Course diese Obligationen übernommen worden sind.

Wir möchten diese Action eine sehr günstige nennen, wären wir Kapitalisten und würden nicht durch diese Anleihe die Angestellten der k. k. Staatsbahnen ein Interesse daran haben müssen, daß ihre Arbeitsbrüder bei der künftigen Stadtbahn tüchtig ausgebeutet werden. —

Der Arbeitende.

(Auszug aus dem Werke: Bauer, Arbeiter und Wissenschaft. Erste Lieferung der Serie: „Aus Leben und Wissenschaft“. Gesammelte Vorträge von Dr. D. Dodel, ordentlicher Professor an der Universität in Zürich. Verlag von J. S. B. Diez in Stuttgart. Dieses vorzügliche Werk können wir unsern Lesern bestens empfehlen).

Die Statistik zeigt mit unwiderlegbaren Ziffern, daß in unserer Aera des kapitalistischen Betriebes der eigentliche Beiß in allen Industrieländern sich mehr und mehr in die Hände einiger Weniger konzentriert, indes das productiv arbeitende Volk immer mehr verarmt.

Das lehrt uns die alte Welt: Großbritannien, Frankreich, Belgien, Deutschland, Oesterreich, Italien, die Schweiz mit ihren 1000 Millionären, das lehrt uns die neue Welt, in krassester Form Nordamerika, wo die Vanderbilt's und Gould's Hunderte von Millionen Dollars besitzen, indes Tausende von arbeitsfähigen Menschen als Tramps (Landstreicher) kein Brot zu finden vermögen.

Etwas 100 amerikanische Geldgrößen besitzen ein Vermögen von je 20 und mehr Millionen Dollars, also von je 100 und über 100 Millionen Franken.

Der jüngst in Abrahams Schoof zurückgekehrte Jay Gould hinterließ ein Vermögen von 1750 Millionen Dollars, oder über 8750 Millionen Franken (8¾ Milliarden Franken). Ein Mann der als Ruhbube einst sein Brötchen verdienen mußte, verfügte am Ende seines kurzen privilegierten Räuberlebens über ein Vermögen, das hingereicht haben würde, um einer ganzen Million besitzloser Familien so viel Land zuzuweisen, daß sie mit einer Gesamtkopffzahl von 3½ bis 4 Millionen Menschen reichlich genügend Brot hätten finden können.

Vanderbilt besitzt 1560 Millionen Dollars, d. h. über 7800 Millionen Franken. Macay rühmt sich seiner Milliarde, J. P. Jones hat 480 Millionen Dollars, das ist eine Kleinigkeit von 2400 Millionen Franken.

In Amerika nicht minder als in den Industriestaaten der alten Welt sind es nur einige Wenige, welche den Bienenhonig der Arbeit in Riesenbehälter ansammeln, indes die Arbeitsbienen mit blöden Zuckerwasser abgefüttert und gelegentlich auch den Hungertod preisgegeben werden. Ohne productive Arbeit zu leisten, wachsen die Millionäre zu vernichtungdrohenden Finanz-Ungeheuern.

Wie könnte es auch anders sein! Die Werke eines Carnegie lehren uns, wie das zugeht: Als dieser Herr vor 22 Jahren seine Stahl- und Eisenausbeuterei begann, legte er 46.000 Dollars in sein junges Geschäft als Betriebskapital. Seitdem haben die Carnegie'schen Werke nicht weniger denn 60.000.000 Dollars Profit gemacht!

Anlage-Kapital: 46.000 Dollars — Gewinn: 60 Millionen 1304 Prozent Gewinn!

Das war aber noch nicht genug! Die Direction dieses Werkes erklärte den Arbeitern im letzten Sommer (1892), daß sie die bisherigen Arbeitslöhne nicht mehr bezahlen könne. Die Arbeiter hingegen wollten sich angesichts der von ihren Händen geschaffenen Millionen den Lohnabzug nicht gefallen lassen und wurden deshalb auf die Straße geworfen. Das Etablissement besetzte sich und ließ sich durch bezahlte Mordbuben nach amerikanischem Muster vertheidigen und auf Jene schießen, welche den Reichtum von 60 Millionen Dollars geschafft haben.

Auf der einen Seite wachsen die Besitzthümer einiger Weniger in's Ungeheuerliche und nimmt das Jahreseinkommen der paar Wenigen in sündhafter Progression zu; auf der andern Seite wird das Volk in seiner übergroßen Mehrheit immer ärmer und sinkt das Jahreseinkommen des arbeitenden Bürgers und Unterthans auf jenes Minimum, das ein Zuviel zum Sterben, ein Zuwenig zum Leben bedeutet.

Der arme Weber im Toggenburg (Kanton St. Gallen) verdient während zwei Wochen mit 12 langen Arbeitstagen 5 Franken (4 Mk.) bis höchstens 14 Franken (11 Mark). Aus diesem jämmerlichen Einkommen soll der arme Weber seine ganze Familie ernähren und kleiden!

Im Jahre 1876 gab es in Preußen 7501 Personen, die jährlich zwischen 20.000 und 100.000 Mark einnahmen.

Im Jahre 1890 gab es dagegen 12.521 Menschen in den preußischen Landen, welche ein Jahreseinkommen von 20.000 bis 100.000 Mark beziehen.

Geradezu riesenhaft sind die Jahreseinkommen der Oberpriester Mammons, der Leiter großer Banken; die vier Direktoren der großen Diskontogesellschaft erhalten — jeder, ja jeder per Jahr über eine halbe Million Mark, das ist das Hundertfache des Unterhaltes für eine im Wohlstand ernährte Familie! Jeder der drei Direktoren der Berliner Handelsgesellschaft erhält jährlich über 1/4 Million Mark.

Jeder der vier Direktoren der Dresdener Bank erhält per Jahr 193.000 Mark. Jeder der zwei Direktoren der Internationalen Bank in Berlin bezieht etwa 175.000 Mark. (Weitere Details siehe in Luz, Sozialpolit. Handbuch, pag. 42.)

Dagegen gibt es in Schlesien Hunderte armer Weber, von denen die geschicktesten und fleißigsten von Morgens 5 bis Abends 10 Uhr per Tag genau 75 Pfennig, die weniger guten Weber 54 Pfennig, die ungeschickteren Arbeiter bloß 25 Pfennig per Tag und für die ganze Familie verdienen.

Sichorienkaffee, Mehl- und Wasserjuppen, trockenes Brot — das ist — jahraus, jahrein — der Speisezettel dieser Leute, welche von Morgens 5 bis Abends 10 Uhr nur der irdischen Arbeit nachgehen, keinen Sinn mehr für geistliche Dinge haben und noch so gottlos sind, die Anlage eines Sparkapitals zu veräumen.

Heute zählt man während der Winterzeit in Amerika die Zahl der arbeitslosen Hungernden, welche in Städten liegen oder als Tramps das Land durchziehen, nach Millionen.

Und wie viele Hunderttausende arbeitsloser Armer zählt Europa zu den Zeiten der immer rascher wiederkehrenden Handelskrisen?

Wie viel Elend schreit da zur menschlichen Barmherzigkeit empor?

Wie viele Gesundgeborene gehen in Hunger und Krankheit zugrunde? — „Frage die Vögel des Himmels, die werden Dir's sagen!“

Je mehr die Maschinen Arbeit leisten, desto mehr und länger muß der Maschinen-Arbeiter sich anstrengen, um sein Brot zu bekommen; auch sein Weib muß helfen, seine Kinder müssen helfen, auf daß diese Menschen nicht völlig im Hunger umkommen. So will es der kapitalistische Betrieb.

Wissenschaft und Technik haben den Kulturfortschritt in ganz neue Bahnen geleitet. Aus der handwerksmäßigen Einzelarbeit hat sich der Maschinebetrieb der Großindustrie und des Großhandels entwickelt.

Jedes Jahr brachte neue Maschinen, deren productive Arbeit übertragen wurde. Jeder Tag brachte neue Verbesserungen, durch welche die Maschinenarbeit immer productiver wurde.

Der Kapitalismus — und das ist sein wirkliches, sein unleugbares Verdienst — der Kapitalismus war es, der diese rasche Entwicklung ermöglichte.

Aber der Kapitalismus hat seine Schuldigkeit so gründlich gethan, daß für ihn zu thun nichts mehr übrig bleibt.

Man schätzt die Arbeitskraft aller Dampfmaschinen der Erde heute gleich einer Zahl von 200 Millionen Pferdekraften oder von 1000 Millionen Manneskraften.

Die ganze Erde zählt heute zirka 1500 Millionen Menschen. Der fünfte Theil der Menschheit würde nach der Züricher Verfassung aus stimmberechtigten Männern bestehen.

An arbeitsfähigen, kräftigen Männern — Invalide und Altersschwache abgerechnet — besitzt die ganze Menschheit etwa 250 Millionen.

An arbeitenden Dampfmaschinen verfügt dieselbe Menschheit über 1000 Millionen Manneskraften.

Die Dampfmaschinen der Erde repräsentiren also eine Arbeitskraft, die viermal so groß ist als die Arbeitskraft sämtlicher arbeitsfähiger Männer.

Vor dem Maschinenbetrieb war ein arbeitsfähiger kräftiger Mann im Stande, sich, sein Weib und seine Kinder redlich und genügend zu ernähren.

Heute aber, da auf unserer Erde die Maschinen noch viermal mehr Manneskraften leisten, heute — muß der Mann an der Maschine hungern, heute — muß der Mann an der Maschine unnützlich arbeiten! Heute — muß das Weib dieses Mannes an der Maschine auch noch mitradern und es müssen die schwachen, unreifen Kinder des Mannes an der Maschine ebenfalls mitradern!

Und immer weiter und großartiger entwickelt sich dieser Gang. Jedes Jahr bringt neue Maschinen auf den Weltmarkt. Vor wenigen Monaten wurde in Amerika eine Maschine konstruirt, welche beim Einernen der Baumwolle Amerikas von den bisher beschäftigten 800.000 Arbeitern nicht weniger als etwa 760.000 Arbeiter beschäftigungs- und brotlos machen wird.

Wer wird diese 760.000 Brotlosen ernähren? „Frage die Vögel des Himmels, die werden es Dir sagen.“

In der Schweiz blühte Jahrzehnte lang die Maschinenstickerei, und zwar derart, daß viele fleißige und intelligente Arbeiter zu einiger Wohlhabenheit gelangten, bis die heillose Concurrenzwirtschaft den Markt übersührte und die Löhne mehr und mehr herunterdrückte.

Nun schuf ein genialer Kopf oder das Zusammenwirken etlicher genialer Köpfe ein Modell zu einer Dampfstickmaschine, welche nebst anderen Tugenden den Vortheil besitzt, daß sie das Fünf- bis Sechsfache einer Handstickmaschine leistet und exactere Arbeit liefert als die letztere.

Anstatt daß die menschliche Gesellschaft diese Erfindung begrüßte, erschrad die ganze slavisch-maltrairte Arbeiterchaft; es erschraden alle Handstickmaschinenbesitzer und hoben großen Lärm an; es erschraden die kaufmännischen Gesellschaften; es erschraden die Kantonsregierungen; es erschrad das ganze Volk vom Untersten bis zum Obersten im Rathe!

Anstatt zu jubeln über die Entlastung von anstrengender mechanischer Arbeit, welche nun der Maschine übertragen und dem Menschen ganz abgenommen werden könnte — anstatt zu jubeln, brach man alleorten ein großes Lamento aus. Alle wohlmeinenden Bürger und Räte traten mit schredenblaffen Willen zusammen, um gemeinsam jene neue Dampfstickmaschine sammt dem zugehörigen Patent anzukaufen zu dem Zwecke, dieses Product menschlicher Erfindungsgabe, dieses Mittel der Arbeitsentlastung — unter das Scheffel zu stellen, d. h. geheim zu halten.

Der Genius der Wissenschaft und der Technik senkte trauernd seine Fackel.

Ist das möglich? Sind wir wirklich dahin gerathen, wo der genialste Gedanke eines erfinderischen Kopfes zum Frevel am Gemeinwohl ausgeschlagen kann? Haben uns Vernunft und Wissenschaft wirklich dahin gebracht, wo ihre Segnungen uns als Fluch erscheinen müssen? Nein! nein! — Das kann nicht die Wahrheit sein und nicht die Gerechtigkeit.

Der weise Nazarener frug einstmals: „Ist der Mensch um des Sabbathes willen da, oder aber: ist der Sabbath um des Menschen willen da? Soll nicht der Mensch Herr des Sabbathes sein?“

Der selbe Nazarener würde, heute zu uns tretend, fragen: Ist die Arbeit um des Menschen willen, oder ist der Mensch um der Arbeit willen da?

Hat die Menschheit seit fast 2000 Jahren denn wirklich keine Fortschritte gemacht?

Seit 1832 wohl! Aber es ist eine große Schraube losgegangen im Getriebe der menschlichen Gesellschaft. Ist denn der Zweck des menschlichen Daseins, ist sein höchster Zweck — nur Arbeit?

Was ist menschenwürdiger: die Abraderung bei unmäßiger mechanischer Arbeit und mangelhafter Nahrung, oder aber: die selbstbewusste Beherrschung der Natur in mäßiger Arbeit nebst aller sorgfältigen Pflege geistiger und leiblicher Weiterentwicklung im fortschreitenden Menschwerdungs-Prozess.

Frage die lachenden Kinder beim blühenden Flieder, die werden es Dir sagen!

Je mehr der Mensch Maschinen schuf, desto unfreier ward der schaffende Mensch,

Je mehr die Wissenschaft und die Technik über die unerschöpflichen Naturkräfte den Sieg weiter und weiter hinaustrugen, desto mehr ward der schaffende Mensch selbst zum gefesselten Sklaven.

Der Mensch sprach zum Blic: „Tritt unter meine Herrschaft, treibe die Maschinen, trage mein Wort und meinen Willen über die Ozeane und sei mein stummer Sklave!“ Es geschah also.

Der Mensch sprach zum tobenden Wasserfall: „Deine Kraft trete in meinen Dienst und durchbohre die granitene Berge, auf daß fürderhin kein Hindernis mehr sei zwischen Ländern, welche durch Gletscherberge von einander getrennt sind!“ Und das tobende Wasser begab sich unter den Willen des Menschen.

Der Mensch sehnte sich nach Freiheit. Und indem er die Natur bezwang, wurde er selbst erst recht zum Unfreien.

Der Mensch hatte vergessen, auch die Selbst- und Eigensucht unter die Gesetze der Vernunft zu beugen.

Nun ist diese Selbst- und Eigensucht zur Beherrscherin, Tyrannin der Vernunft geworden. Und unter dieser schlimmen Herrschaft sind Vernunft und Gerechtigkeit zu Zerrbildern verrenkt und ist die Wahrheit zur Heuchelei verzerrt worden.

Das Stöhnen der mit harter Arbeit und Darbnis Ueberlasteten ist ein Hohn auf die Thatsache, daß die Maschinenkräfte der Kultur-menschheit weitaus mehr schaffen, als ehemals die ganze Menschheit mit arbeitender Kraft zu leisten vermochte.

Der Hunger der Arbeitslosen ist ein Hohn und ein Wehgeschrei an die Adresse der Arbeitsüberlasteten.

Der Ueberfluß des Weltmarktes an erzeugten Waren ist eine Verurtheilung des planlos schaffenden Menschengeschlechtes.

Die stets und immer wiederkehrenden Krisen in Industrie, Handel und Landwirtschaft sind der handgreiflichste Beweis eines sinn- und vernunftlosen Betriebes der Produktionsmittel.

Die Rathlosigkeit der besitzenden Volksklasse Angesichts des stetig wachsenden Massenelends ist eine Bankrotterklärung der kapitalistischen Gesellschaftsordnung.

Was soll nun aber werden? So kann es nicht länger gehen.

Es muß dieser univervellen Unseligkeit ein Ende gemacht werden. Die denkenden Menschen haben erkannt und Alle, Alle müssen das erkennen lernen, daß die Erde reich genug ist, uns Allen Licht und Leben, uns Allen ohne Unterschied ein menschenwürdiges Dasein zu ermöglichen.

Gleich wie wir Alle denselben Antheil an der Luft haben, die uns umspült, denselben Antheil an dem Licht des Himmels das über uns allen glänzt, gleich wie wir Alle denselben Trieb zum Leben haben, in welches uns die Natur hineingesetzt, gleich wie wir Alle bereit sind, unser redlich Theil Arbeit zu leisten, so sollen wir Alle, Alle auch Theil haben an der Erde, die uns ernährt, an den Maschinen, die uns in der Arbeit helfen, an den Produkten, welche Natur und Menschen- und Maschinenfleiß ans Licht setzen.

Die Produktionsmittel müssen in den Besitz der Allgemeinheit zurückgeführt werden. Die Arbeit des Menschengeschlechtes muß von der Sklaverei des Privatkapitals befreit und muß mit wirklicher Menschenvernunft organisiert werden. An die Stelle der hastenden und jagenden Unvernunft muß die bedächtig handelnde und sicher beruhende, nach ewigen Naturgesetzen ordnende Vernunft treten, auf daß

Gerechtigkeit walte, in der Vertheilung der Arbeit, in der Vertheilung der Arbeitsprodukte, in der Vertheilung von Pflichten, wie in der Vertheilung von Rechten. Gleich wie die Menschen der Erde es zustande gebracht, haben den ganzen Erdball zu umspannen mit einem vernünftigen System von Verkehrseinrichtungen — Post und Telegraph — ein komplizirtes System zu schaffen, welches fast mit der Vollkommenheit eines pflanzlichen oder thierischen Organismus arbeitet, so daß kein vernünftiger Erdbewohner Ursache finden kann, über jenes System sich zu beklagen; ebenso soll die Menschheit sich die Systeme schaffen zur Vertheilung der Arbeit und der Arbeitsproduktion.

Das ist das Krystallisationszentrum aller menschenfreundlichen Gedanken der Gegenwart.

Das ist der große Wille der sozialen Bewegung, in der wir nun mitten drin stehen . . .

Notizen.

* **Gröffnung einer Bahlinie.** Am 28. September 1893 wurde die Strecke Laibach—Großlupp—Gottschee der Unterfrainer Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe beginnt am östlichen Ende der Station Laibach der Linie Wien—Triest und führt über die Stationen Lavercie, Skofelca, St. Marein, Großlupp, Predole, Jobelsberg, Gutenfeld, Großblaschitz, Ortenegg, Reifnitz, Mitteldorf, Gottschee nach Gottschee-Kohlenverladestelle. Hierbei werden obgenannte Stationen für den Gesamtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr, endlich die Verladestelle Gottschee nur für die Verladung von Kohle in Benützung genommen. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt.

Wir sind davon überzeugt, daß um den Betrieb dieser Linie so recht „rentabel“ zu machen, die Ausnützungstheorie in angewandte Praxis umgesetzt werden wird, — denken wir nur daran, wie beim Neue daselbst viele Sträflinge in Verwendung standen, in der Zeit, wo tausende von Landesfinder arbeitslos, entlohnte Verwendung in anderen Provinzen oder in — Amerika suchen mußten.

* **Der Dienst eines Zugbegleiters bei Frachtzügen.** Einer der aufreibendsten und gefährlichsten Dienste bei den österr. Eisenbahnen ist jener der Zugbegleiter bei Frachtzügen. Nicht genug, daß diese während der Fahrt in Folge der bei den meisten Bahnen angewandten, fluchwürdigen Sparwuth ohne Rücksicht auf die herrschende Temperatur oder die Witterung auf offenem Bremsstige ihren Aufenthalt nehmen müssen, haben sie auch noch in den Unterweges-Stationen das Verschieben und Ausladen zu besorgen. — Nur derjenige, der schon einmal dem Erfrieren bei leerem Wagen nahe war, kann sich eine Vorstellung davon machen, was das heißt, bei 25—30 Grad Kälte seinen Posten mit scharfbegrenztem Raume einnehmen zu müssen.

Fassen wir nun die Thatsache in das Auge, daß der betreffende Begleiter sich während des Verschiebens und Ausladens in den Stationen derart erhitzt, daß er vollständig vom Schweiß durchnäßt, wieder den „luftigen“ Bremsstige einzunehmen gezwungen ist, so braucht man wohl nicht mehr zu staunen darüber, wie es kommt, daß ein derart hoher Prozentsatz an durch Verkühlung hervorgerufenen Krankheiten der Athmungsorgane und der Gelenke vorkommt. — Wäre es denn nicht schon höchste Zeit, sich dieser Opfer eines strafwürdigen Systems anzunehmen? Ist denn nicht die absolute Nothwendigkeit vorhanden, daß dieses Personale, welches wie die Parias der Eisenbahn behandelt wird, sich endlich einmal aufrafft, ihre von allen Seiten verkanteten Rechte zu wahren und wie ein Mann die gerechte Forderung auf menschenwürdige Dienstverhältnisse erhebt??

Wir, die wir diesem Marterdienst gewiß nicht fremd gegenüber stehen, werden unsere Stimme in den nächsten Nummern des „Eisenbahner“ so lange und mit solchem Nachdruck erschallen lassen, bis diesen schändlichen Zuständen für immer der Garaus gemacht wird. Möge sich dieses bedrängte Personal an uns wenden, — nicht bereuen wird man es!

* **Folgen der Verhättselung.** Daß ein Revisionsorgan der Eisenbahn nur zu oft für die meist unrichtig angewandte Nachsicht von „oben“ einsteht, beweist folgender vom „J. W. E.-Bl.“ am 27. September gemeldete Fall wie folgt zur Genüge.

(**Eine unmarkirte Fahrkarte.**) Der Betriebsdirektion der Franz-Josef-Bahn gelangte kürzlich zur Kenntnis, daß Fahrkarten von Passagieren miunter nicht abgegeben wurden, sondern unrechtmäßigerweise wiederholt benützt werden. Bei der hierauf angeordneten strengen Kontrolle beanständete eines Tages der Zugrevisor Anton Vogl den Geschäftsreisenden Bernh. K i n d l e r. Dieser verantwortete sich dahin, daß er während der Fahrt von Tulln nach Wien geschlummert und die Frage des Kondukteurs überhört habe. Von dem Vorfalle wurde bei Ankunft des Zuges in Wien Meldung erstattet und das Bahnamt verurtheilte Kindler zu einer strafweisen Nachzahlung von drei Gulden. K i n d l e r erhob hierauf gegen den Zugrevisor die Ehrenbeleidigungs-Klage, weil ihn dieser eines Betrugsversuches geziehen habe. Bei der hierüber stattgefundenen Verhandlung sprach der Richter den angeklagten Revisor frei.

Vor allem fällt uns hier auf, daß ein Geschäftsreisender, dem doch die Eisenbahnpflichten kein „neues Thor“ mehr sind, diese Unverfrorenheit besitzt, sein „Schlummern“ als entlastend anzuführen. Wir glauben aber, daß um die Indolenz (?) dieses Reisenden zu rechtfertigen, entweder ein „Bärenschlaf“ oder ein „fingirter Schlaf“ nothwendig war. — Daß man gegen ein vorchriftsmäßig seinen Dienst versehenes Organ der Eisenbahn deswegen die Ehrenbeleidigungsklage erheben kann, ist wohl ein Zeichen dieser Zeit, wo die Großindustriellen sich der umfangreichsten Protektion der Eisenbahndirektionen erfreuen und daher schon jeder Diener — pardon, Beamte dieser Schlottbarone in einem Eisenbahnangestellten s e i n e n Diener erblickt. Der Größenwahn dieser — Herren ist uns ja bekannt!

* **Auch ein Charakter.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn steht in dem besten Rufe an der Börse, als loyal und hochgeachtet, doch scheut sich diese vielgepriesene angesehenene Bahn nicht, zu dem schmutzigen Mittel zu greifen, um nicht nur die Arbeiter auszubeuten, sondern auch sogar die Sacirenden ihrer erbettelten Kreuzer zu berauben.

Im Nachstehenden bringen wir ein schmutziges Heldenstück zur Warnung aller Dienstfuchenden, damit selbe ihr schweres Geld so einer „hochstänbigen Gesellschaft“ nicht opfern.

In dem Stellen-Anzeiger vom vorigen Monat, sowie in mehreren Zeitungen erschien nacheinander die Annonce, daß bei obiger Bahn 109 Posten u. zw.: 33 Posten als Weichenwächter, 5 Magazins-Aufseher, 5 Stations-Aufseher, mehrere Seizer- und Maschinführer-Posten zu besetzen sind und Gesuche mit 50 kr.-Stempel dann ungestempelte Beilagen mit je 15 kr.-Stempel versehen, an die Direktion obiger Bahn Wien II zu richten sind.

Wir haben uns u. zw. ein gewesener Maschinführer, ein gewesener Magazins-Aufseher und ein gewesener Stations-Aufseher, die Gesuche verfaßt, dieselben mit 50 kr.-Stempeln versehen und Beilagen in Originalien eingekendet.

Trotz der vorzüglichen Zeugnisse, die wir alle drei besitzen, erhielten wir schon nach acht Tagen den Bescheid, daß derzeit keine Stellen offen seien.

Wir fragen an?! Was für ein Vorgehen ist es von Seite einer so renomirten Bahn? Unterküßt diese den Stellen-Anzeiger-Schmod, um uns armen, stellenlosen Leuten noch die letzten Heller, die wir für unsere Familien für zweimal Mittagessen bereit hielten, zu nehmen, damit wir früher verhungern? Oder wollen diese Herren sich nur den Beweis sammeln, daß sie im Bedarfsfalle genug Material haben? Da sagen wir ihnen, daß sie sich irren würden, denn nur ein Schuft gehet zu solcher Bahn dienen, wenn die dortig Angestellten einmal, um ihre Lage zu verbessern, einen verzweifelten Schritt machen. Lieber wollten wir verhungern, als an den armen, geschundenen Bediensteten einen Verrath auszuüben.

Hat die Bahn derzeit auf ihre Annonce keine Stelle offen, so kann dieselbe bei seinerzeit offenen Stellen auch auf uns nicht zählen.

Vielleicht haben schon die Protektionskinder, Kinder — der Direktoren- und Verwaltungsraths-Röschinnen, die besten Plätze besetzt?!

* **Ein empörender Fall** wird uns aus Aulzig gemeldet. Am 24. v. M. hat der Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs in Aulzig a. d. Elbe eine Ortsgruppe constituirt, welche unter vielen Schmerzen entstanden.

In Aulzig selbst wird von „Oben“ ein wohlorganisirtes Spionagewesen gezüchtet, welches aber nach den vorliegenden seine Aufgabe nicht recht erfüllt haben mag.

Acht Tage nach der Gründung kam Herr von G—y, seines Zeichen Secretär der österr. N.-Westbahn, Allirte sich mit Herrn Director Schweigert, der A. T. Eisenbahn, um mit allen Mitteln die junge Fachorganisation zu zerstören. Diese beide Herren arbeiten mit demselben Wahlspruche wie die Anarchisten, nur mit dem Unterschiede, daß die Ersteren zur Erhaltung des Schlechten alle ungesetzlichen Mitteln brauchen, die Letzteren zur Hinwegschaffung des Schlechten auch nichts anderes wollen. So kam es, daß Herr von G—y die Functionäre der Ortsgruppe rufen ließ, selben eine gehörige Predigt machte und sie aufforderte, sofort aus dem Vereine auszutreten. Daran war noch nicht genug, der Herr „von“ war unverschämt genug, das Staatsgrundgesetz Art. XII, zu verletzen, in dem er ein Circular in's Normalkienbuch klebte, welches sagt, daß nach 24 Stunden jeder von diesem Vereine die Erklärung schriftlich an die Direktion abzugeben habe, daß er aus demselben ausgetreten. Wir wollen uns in dieser Nummer, mit diesem patentirten Gesetzes-Verlezer nicht befassen, zollen ihm aber jene Achtung, die ihm jeder anständiger Mensch geben wird. — Sollte aber dieses, dem Geiste der Staatsgrundgesetze zuwiderlaufendes Circular nicht sofort widerrufen werden, dann wissen wir auch was wir zu thun haben.

Unsere Collegen, der österr. N.-W. und A.-T.-E.-Bahn, rufen wir zu: Sie mögen sich nicht wegen eines solchen erbärmlichen Mittel abschrecken lassen, sondern fest und entschlossen zur Fahne der Einigkeit halten.

Kameraden!

Überall wo ihr verkehrt, in jedem Gast- und Kaffeehause verlangt den Eisenbahner!

Eingesendet.

Löbliche Redaktion!

Da ich meinen inneren Drang nicht mehr bewältigen kann, so bin ich gezwungen die Lage und das Leben der modernen weißen Sklaven im Gütermagazine der Südbahnstation Laibach dem Urtheile der Öffentlichkeit preiszugeben.

Der Magazinsarbeiter fängt täglich um 6 Uhr Früh an zu arbeiten und schafft zumeist bis 8 Uhr, ja nicht selten sogar bis 9 Uhr abends, mit vier bis 5 Antreibern hinter seinen Rücken, die ihm außer der Mittagspause, welche eine Stunde dauert, nicht einmal ein Stück Brot in Ruhe zu verzehren gönnen. Und dies für einen Hungerlohn von 80 bis 90 Kreuzer täglich!

Braucht aber der diensthabende Verkehrsbeamte abends Ausschiffpersonale zum Fahrdienste, so werden die durch 18- bis 18stündige Arbeit abgerackerten Sklaven zum Scheine noch gefragt „ob sie fahren wollen oder nicht?“ Wehe aber Demjenigen, welcher hinweisend auf seine vorausgegangene Arbeitsleistung die Courage hat zu sagen: „Herr ich bin zu ermüdet, ich kann nicht!“ Derselbe kommt sicher nicht mehr so schnell zum Fahrdienste, wo er sich durch die Stundengelder ein etwas höheres Einkommen verschafft und wird auf diese Art mit der Hungerpeitsche bestraft, die für einen Familienvater ja doch viel empfindlicher ist als die wirkliche Knute.

Kommt nun ein solcherart verwendeter Arbeiter Früh in seine Heimatstation Laibach zurück, so kann er sicher sein, wenn er vom Fahrdienste wieder abgezogen wird, mit tags zur Magazinsarbeit erscheinen zu müssen, um eventuell abends wieder zum Fahrdienste verwendet zu werden.

Dass aber so ein Mann, der tagsüber im Magazine schwer gearbeitet und ohne Ruhe genossen zu haben, abends den Dienst als Zugbegleiter anzutreten gezwungen wird, für diesen verantwortungsvollen Posten entschieden nicht fähig ist, wissen wir Alle aus eigener Erfahrung — wie es da mit der vielgepriesenen Verkehrssicherheit aussieht, wenn bei einem den Berg hinaufahrenden Zuge drei solche unausgerubte Arbeiter in Verwendung stehen — kann Jeder beurtheilen, solche unangenehme Arbeiter in Verwendung stehen — kann Jeder beurtheilen, einem Fachmanne wird es bestimmt gruselig, wenn er an die vorhandene Möglichkeit denkt, wie ein losgetrennter Zugtheil, besetzt mit vor Dienstesüberbürdung eingeschulmerten Personale — einem nachfolgenden Personenzug entgegensteht.

Su, — brrr! — Ihr mit geschlossenen Augen im Koupee erster Klasse satt inspizierend selig träumenden Herren Inspektoren, Kommissäre u., wird Euch nicht übel??

Wer an diesem Schuld trägt? Die Profitwuth und Akfordhalscherei im Allgemeinen; im Besonderen der Stationspächter Guttman, denn nur dieser hat das meiste Interesse daran, daß sein Magazinpersonal a conto „Verkehr“ und nicht a conto Frachtmagazin in Rechnung gestellt erscheint!

Mit Brudergruß

Ein Magazin-arbeiter.

Statt jeden Kommentar behalten wir uns vor des Paschaliks Laibach, S. B., im redaktionellen Theil unserer nächsten Nummer würdig zu gedenken!

Die Redaktion.

Opfer der Ausbeutung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Unglaubliche Fälle der Profitwuth leistet die St. E. G. mit ihren an der Spitze stehenden Helfershelfern, Denunzianten, Speichelleckern und Kriechern, die verdienen hier an den Pranger gestellt zu werden. Es sind dies: Ein tauber gewesener Thormächter Namens — — — — —, der es heute bis zum Ladeaufsicht gebracht hat; ein gewesener Arbeiter, — — — — —, der es durch seine Antreiberei zum Lademeister gebracht hat, und ein gewesener, seinerzeit mit niedergelassenen Abfäßen und zertrannten Hosen hergehenden Diurnisten — — — — —, der es durch seine Denunziation und Feilbieten seiner dem Herrn Ober-Inspektor Jagorski, bis zum Stations-Sous-Chef gebracht hat.

Und wer sind die Opfer?

Gemach, lieber Leser, du wirst noch genug Gruseln vor diesem Kleeblatt empfinden.

Lasse Dir Nachstehendes erzählen:

Im Krankenhause Wieden liegt ein Mann, der seine Jugend und seine Säfte bei genannter Bahn gelassen und durch die schlechten Lohnverhältnisse durch mehrere Monate sich und seiner Familie nur Kaffee und Einbrenn- oder Erdäpfeluppe zu bieten im Stande war, wollte er nicht darfuß und nach herumgehen. Dieser Mann, sowie alle Arbeiter bewegen täglich 20 bis 30.000 kg Ware durch 15 bis 17 Stunden.

Die lärgliche Ernährungsweise hatte die Folgen, daß dieser ausgemergelte Arbeiter ohnmächtig zusammenbrach und unter Belassung eines täglich sich erwartenden Weibes und 3 kleinen Kindern in seiner Wohnung, dem obigen Spital übergeben werden mußte. Dieser Mann heißt Franz Steffel, der bei dem berühmten Partieführer war, welcher sich rühmte, seine Stelle durch ein ansehnliches Douceur an den Lademeister erkauft zu haben.

Und nun zum zweiten Opfer.

Der 62jährige, durch 16 Jahre bei der obigen Bahn beschäftigte Magazin-arbeiter Leopold Walzer, liegt zu Hause, 10. Bez., Leibnitzgasse 4, mit gebrochenem linken Arm und zerschundenem Gesichte.

Mann könnte beim Anblick solcher Opfer der Ausbeutung verzweifeln, wäre man nicht überzeugt, daß dies nicht die ersten und nicht die letzten seien.

Dieser Mann, der in seinen jungen Jahren infolge seiner Profession als Müllerbursche dem Mehlmagazine zugetheilt war, ist durch die schwere Arbeit, da wie bekannt jeder Arbeiter beim Mehl, täglich über 300 Säcke mit Mehl im Gewicht von 85 bis 100 kg auf den Schultern aus- und aufladen muß, gebrechlich wurde, ist behufs Erholung als Nachwächter aufgestellt worden.

Als er diesen Posten nur schwer bewältigen konnte, steckte man ihn nach 16jähriger Dienstzeit ins Magazin als Tagwächter.

Da er sich vor einer Entlassung fürchtete, so benahm er sich emsig und beim Zumachen der schweren Thore im Magazin glitt er aus und fiel so unglücklich, daß er sich die linke Hand brach und das Gesicht total zerschunden hat. — Das ist der Lohn eines Magazinarbeiters, der 16 Jahre Karrengaul und Lastthier war, und den Aktionären Bequemlichkeit und Pracht schaffte.

Ihr Aimen wachet auf! Organisiert Euch, tretet alle dem „Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs“ bei, denn nur durch Einigkeit und festes Zusammenhalten kann alles Menschliche errungen und alles Unmenschliche beseitigt werden.

Em. Sacher.

Versammlungs-Nachrichten.

Wien. Dienstag den 3. Oktober 1893, hielt die Ortsgruppe (Franz-Josefshof), „Allergrund“ eine sehr gut besuchte öffentliche Vereinsversammlung ab. Kollegen von Tulln, Absdorf, Wödrern und Klosterneuburg waren anwesend. Um 1/9 begrüßte der Obmann die Versammlung, eröffnete dieselbe und gab die Tagesordnung bekannt. Zum 1. Punkt: „Anzengruber und seine Werke“, sprach in beifälliger Weise Herr Duint, zum 2. Punkt: „Die modernen Bestrebungen des österreichischen Eisenbahnpersonales“, Kollege Müller. Beide Referate wurden mit reichem Beifall belohnt. — Ebenso war die Versammlung der Nord- und Nordwestbahner gut besucht, wo das wissenschaftliche Thema: „Die Menschenware und die Lage der Eisenbahn-Bediensteten“ von Kollegen Müller behandelt wurden, welchem die Versammlung zustimmte und lebhaft applaudirte.

Wien. Mittwoch den 5. Oktober, fand eine öffentliche Vereinsversammlung der Ortsgruppe „Favoriten“ (Süd- und Staatsbahnhof) statt. Gegen 8 Uhr abends waren über 300 Kollegen der Süd- und Staatsbahn angekommen und horchten mit gespannter Aufmerksamkeit den Ausführungen der beiden Redner. Zum 1. Punkt: „Die wirtschaftliche Lage der niederen Volksschichten“ referirte Herr Fegel. Zum 2. Punkt: „Warum organisiren wir uns“ sprach Kollege Müller, dessen Ausführungen große Begeisterung unter den Anwesenden hervorrief und stürmischen Beifall ernteten.

Es ist erfreulich zu sehen, wie unsere Kameraden von selbst aus den alten Traditionen herauswachsen, von dem alten Spude der uns zu allen Zeiten eingepaukt wurde, loslösen und zielbewußt gegen den mächtigsten und unheimlichsten unserer Feinde, gegen „die Verdummung“ bekämpfen. Darum auf Fachkollegen, tretet alle dem „Fachverein der Verkehrsbediensteten“ bei, er allein streitet für unsere misachteten Rechte!

Eigentümer, Herausgeber und verantwortl. Redakteur: Rudolf Müller. — Buchdruckerei A. Wacht, Wien, X., Senefeldergasse 7.

Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs.

Secretariat: Wien, X., Van der Müllegasse 18.

Ortsgruppe Leopoldstadt (Nordbahn und Nordwestbahnhof), II., Große Stadtgasse 5, Math. Reifner's Saal. Jeden Montag 8 Uhr abends Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Prater. Josef Römer's Gasthaus, II., Erzherzog Karlsplatz 9. Jeden Dienstag, 7 Uhr abends, Vereinsabend und Mitgliederaufnahme.

Ortsgruppe Allergrund (Franz-Josefshof). Kremier's Gasthaus „zum Anker“, IX., Liechtensteinstraße 100. Jeden Mittwoch 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Favoriten (Süd- und Staatsbahnhof). Alois Zvec' Gasthaus, X., Raaberbahngasse 10. Jeden Montag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Diskussion und Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Gimmring. Detel's Gasthaus, XI., Hauptstraße 42. Jeden Samstag, 10 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Meidling (Marxleinsdorfbahnhof). Math. Ott's Gasthaus, XII., Rudolfsgasse 54. Jeden Montag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Penzing. Math. Donik' Gasthaus, XIII., Marktstraße 53. Jeden Samstag, 9 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Rudolfsheim (Westbahnhof). J. Czerny's Gasthaus, XIV., Rüstengasse 12. Jeden Samstag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Hernals. Anton Sclerpart's Gasthaus, XVII., Hauptstraße 127. Jeden Samstag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Währing. A. Bayer's Gasthaus, XVIII., Hauptstraße 75. Samstag den 21. Oktober, 3 Uhr nachm., halbjährige General-Versammlung. Jeden Samstag, 9 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Döbling. Göt' Gasthaus, XIX., Sirichengasse 19, 1 Etod. Jeden Samstag, 9 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Floridsdorf. Bartich' Gasthaus, Angererstraße 18. Jeden Samstag, 8 Uhr abends, Vortrag mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Lundenburg. Nawratil's Gasthaus „zur Krone“, am Stadtplatz. Jeden Montag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliothekausgabe.

Ortsgruppe Auzsig. Im Saale „zum Elifium“. Jeden Montag, Vereinsabend und Mitgliederaufnahme.

Ortsgruppe Bodenbach. Hotel „Hohes Haus“. Jeden Montag, Vereinsabend mit Mitgliederaufnahme.

Zahlstellen: Teschen, Lobnig, Graz, Salzburg, Ofrau.

Heizhaus- und Werkstätten-Arbeiter.

Fach- u. Unterstützungs-Verein der Werkstätten-, Hilfs- u. Heizhausarbeiter der österr. Staatsbetriebe XIV., Felderstraße 56, Heintz's Paradies-Saal. Jeden Samstag im Vereinslokale, Vereinsabend mit Diskussion.

Fach- u. Unterstützungsverein der Werkstätten-, Hilfs- u. Heizhausarbeiter der österr. Staats-Eisenbahngesellschaft XI., Hauptstr. 163 Rudolf Ferstl's Gasthaus.

Fach- und Unterstützungsverein sämtlicher Werkstätten- und Heizhausarbeiter der Südbahnbetriebe Oesterreichs X., Lagenburgerstraße 59, Gasthaus „zur Stadt Prag“. Jeden Samstag Vereinsabend mit Diskussion.

Preßfond.

Allg. Arb.-Krankenkasse Wien fl. 7.18, Arbeiter bei Brüder Trebitich 1.64, Omnibus-Versammlung vom 25. August 1.41, Tramway-Versammlung 1.54 1/2, Steinmeße vom Burgbau 15.70, Sammelbüchse der Ortsgruppe Favoriten 14.66, Subscriptionsliste Nr. 42 von Gen. Glaser 1.05, Gewerkschaft der Drechsler 2.—, Eisenbahner-Versammlung vom 31. August 4.84, Meisenbichl —.50, Kother Danz Friesach —.50, Margalan-Bahnhof 2.—, Spende für eine Festschale vom 10. Juni —.50, Smoboda —.30, Von einem Ober-Kondukteur der K.-f.-N. 2.—, Subscriptionsliste Nr. 31 —.49, Glaser 5.20, Gasarbeiter Tabor 13.25, Gasarbeiter Favoriten 9.30, Gasarbeiter Erdberg 9.20, Szigheiti 3.36, Vorwärts Landstraße 10.—, Arbeiter der Firma Freitag u. Berndt 2.25, Posamentirer 3.—, Bildungsquelle 10.—, Eisenbahner Müzzschlag 17.65, Eisenbahner Mödling (Scheibin) 3.30, Eisenbahnarbeiter der Nordbahn (Sabicht) 3.50, Heinertragnis von dem Feste im XII. Bz. 19.—, Eisenbahnbedienstete der Frz.-Josefshof durch Weyrer 4.35, Eisenbahnbedienstete der Nordbahn (Arbauer) 1.60, Hoffner 1.80, Die Wächter von Lobnig 2.25, Die Spengler 5.—, Ein Lokomotivführer von Knittel-feld 3.—, Eisenbahnbedienstete der Südbahn (Nerusch) 8.20, Eisenbahner-Versammlung X. 2.76, Eisenbahnbedienstete der Nordbahn (Sabicht) 60.—, Die Zielbewußten von Hinterleitner u. Co. 2.57, Gesammelt bei der Tramway-Versammlung 5.20 1/2, Summe 202.70.

Briefkasten der Redaktion.

Fachgenossen! Sendet so rasch wie möglich die Abonnementliste für das Abonnement ein, da die Herausgabe der ersten Nummern nur von Euch abhängt. Agitiert überall wo ihr geht und steht, für Euer Blatt den „Eisenbahner“.

Sobien ist die Broschüre

* Der erste Lichtstrahl

oder: Die Erkenntnis der Leiden des österreich. Eisenbahnpersonales

von Rudolf Müller

erschienen.

Dieses Schriftchen ist der genaue Spiegel unserer Verhältnisse, trachte daher jeder Kamerad für die Verbreitung dieser Schrift.

Preis 30 kr., mit Postzusendung 33 kr.

Zu bestellen: X., Van der Müllegasse 18.