

Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fern:
Dass Brot und Arbeit uns gerichtet sehen,
Dass unser Kinder in der Schule lernen,
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Gesamttonn 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

Die zweimal gepaltene Nonpareilzeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2-88
Ganzjährlich „ 5-76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

Er erscheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Nr. 32.

Wien, den 10. November 1911.

19. Jahrg.

Ein Ministerium der Bereitschaft.

Vor zehn Tagen noch bemühte sich Baron Gautsch durch seine gegen die Staatsangestellten und Eisenbahner gerichtete „energische Rede“ den Eindruck des starken Mannes zu erwecken. Und nun wo seine wirkliche Kraft, die dazu gehört hätte, sich eine parlamentarische Arbeitsmehrheit zu schaffen, kläglich versagt hat, zählt er bereits zu den politischen Toten. Und so fand das Parlament, das nach einer mehrtägigen Pause am Montag seine Sitzungen wieder aufnahm, bereits die neue Regierung mit dem Grafen Stürgkh an der Spitze auf den Bänken der Minister.

Graf Stürgkh, der mit der Bildung eines parteilosen Beamtenkabinetts betraut wurde, ist längst kein unbeschriebenes Blatt mehr. Er hat als einstmaliger Unterrichtsminister dem Klerikalismus die Tore der Schule weit geöffnet, in seine Aera fällt die systematische Klerikalisierung des Schulwesens, die systematische Verfolgung der freien Schule und der freirechtlichen Lehrer. Und dabei galt dieser Mann, der heute zu den eifrigsten Förderern des Klerikalismus gehört, einst als Liberaler. Freilich vor allem deshalb, weil er einer der wütendsten Feinde der Wahlreform war, vor der so vielen „deutschfreihheitlichen“ Politikern graute. Die daher jedes Wort, das Graf Stürgkh gegen die Wahlreform sagte oder schrieb, als Ausfluss höchster Weisheit priesen und mit lautem Beifall begrüßten. Der edle Graf wusste freilich, warum er so heftig gegen die Wahlreform geisterte: seine Streberei wurde durch die Wirklichkeit unterbrochen, er kam um sein Mandat, denn es gab keinen deutschen Wahlkreis, in dem er hätte gewählt werden können, und als er, offen zum Klerikalismus übergehend, in einem steirischen Wahlkreis als selbständiger Klerikaler kandidierte, fiel er jämmerlich durch.

Dass er als Politiker vollständig verfrachte, machte ihn zum Minister geeignet, seine klerikale Gesinnung zum Unterrichtsminister. Als solcher hat er zur vollsten Zufriedenheit der Schwarzen und gewisser Hofkreise gewirkt, es ist allzu begreiflich, daß er nun avanciert. Dieses Avancement des unermüdblichen Strebers ist aber weit mehr als eine Verhöhnung der Gesinnung der Mehrheit der Bevölkerung Oesterreichs, die bei den Wahlen so deutlich zum Ausdruck kam, sie ist vor allem ein Beweis dafür, daß die Feinde der Demokratie, die Hasser der Volksrechte, daß diejenigen, die die Wahlreform noch immer nicht verschmerzt haben, immer mehr die Oberhand gewinnen. Denn eine größere Wichtigkeit des Parlaments, dessen Parteien, mit Ausnahme der Christlichsozialen, dem neuen Ministerpräsidenten durchaus ablehnend gegenüberstehen — ist nicht denkbar. Man diktiert dem Parlament einfach: Graf Stürgkh oder der § 14. Das Parlament hat nichts dreinzureden.

Entsprechend der kühnen Zurückhaltung, mit der das neue Kabinett so ziemlich von allen Parteien aufgenommen wird, vermochte auch die Rede, mit der Graf Stürgkh am Montag vor das Haus trat, keinerlei Gefühle auszulösen. Nur die Nationalverbändler zeigten sich von dieser Rede, die weder Fleisch noch Fisch ist, sichtlich befriedigt. Bezeichnend ist es immerhin, daß man gerade in diesen Kreisen der „Freiheitshüter“ auch das Gefühl verloren hat, um herauszufinden, welchen Zwecken das Ministerium Stürgkh dienen soll. Wer das noch nicht selbst weiß, der wird durch einen Artikel eines offiziellen Montagsblattes über die politische Lage hinreichend darüber aufgeklärt, in welchem es heißt:

So ziemlich in der gesamten Presse findet sich der Hinweis auf die Möglichkeit einer Parlamentskrise. Man geht dabei von der Ansicht aus, daß die Verhinderung einer Majoritätsbildung und die daraus sich ergebende Arbeitsunfähigkeit des Hauses nicht dem Ministerium, sondern dem Parlament gefährlich werden würde, da Graf Stürgkh jedenfalls die Vollmachten hat, auch ohne Parla-

ment zu regieren. Die Zusammensetzung des Ministeriums aus den bedeutendsten Talenten der Bureaucratie gibt ihm den Charakter eines Verwaltungsministeriums, das auf die Initiative des Parlaments nicht angewiesen ist. Von diesen Erwägungen ausgehend, hält man auch in parlamentarischen Kreisen, wenn es nicht gelingt, die Parteigegegensätze zu mildern, die Gefahr einer Ausschaltung des Parlaments, beziehungsweise einer Auflösung des Hauses für sehr drohend.

Und so darf wohl das neue Kabinett mit dem erzreaktionären Grafen an der Spitze und mit dem streng klerikalen Unterrichtsminister Hussarek als ein richtiges Ministerium der Bereitschaft bezeichnet werden. Die von uns schon mitgeteilte Meldung eines reichsdeutschen Blattes, wonach sich die Regierung, im Falle es auf den Eisenbahnen zu einem Kampfe kommen sollte, durch Ausschaltung des Parlaments freie Hand zum energischen Vorgehen schaffen möchte, erhält damit gleichzeitig einen durchaus verständlichen Hintergrund. Das neue Ministerium wird als ein Übergangsinstitut, welches lediglich die Staatsnotwendigkeiten zu erledigen hätte, genannt. Aber es scheint nicht ausgeschlossen, daß die in der letzten Zeit sehr rührig gewordenen reaktionären Elemente weit über diese Mission hinausgehende Hoffnungen auf diese Regierung knüpfen. Jedenfalls liegen Gründe für die Arbeiterschaft Oesterreichs und für die Eisenbahner insbesondere mehr als genügend vor, wachsam und flug zu sein wie noch nie.

Zur Bewegung.

Der neue Ministerpräsident über die Wünsche der Staatsangestellten und Eisenbahner.

In seiner montägigen Programmrede erklärte der Ministerpräsident Graf Stürgkh in Bezug auf die Forderungen der Staatsangestellten unter anderem folgendes:

Bei der feierlichen Verkündigung der Objektivität dieser Regierung in der Verwaltung bewege ich mich nur im Rahmen meiner Grundauffassung von Verwaltung und Beamtentum in Oesterreich. Der Organismus unseres Beamtentums ist eine der großen Schöpfungen unseres erleuchteten Monarchen, die sich neben der tapferen Armee in den schwierigsten Zeiten als Stütze und Stütze des Reiches erwiesen hat. Darum betrachtet es die Regierung als eine ihrer obersten Aufgaben, den echt österreichischen Geist im Staatsdienst zu pflegen und ihn durch ernste und wohlwollende Führung der Beamtschaft vor Trübungen zu bewahren (lebhafter Beifall), wie sie in letzter Zeit leider nicht ganz ausgeblichen sind und an denen keine gewissenhafte Regierung gütlos vorübergehen kann. Die allgemeine Verteuerung der Lebenshaltung lastet unendlich schwer auf allen Schichten bis hinauf in die oberen Reihen des Mittelstandes (Zustimmung), und zwar nicht nur auf den Festbesoldeten, sondern auch auf den engeren Sinne des Wortes produktiven Volksteilen. (Lebhafter Zustimmung.)

Wenn ich gesagt habe, daß ich die Gruppe der Festbesoldeten nicht als die allein Betroffenen ansehe, so bestreite ich damit nicht, daß sie es in ganz besonderem Maße sind, und deshalb bitte ich überzeugt zu sein, daß auch bei der gegenwärtigen Regierung jene Hilfsbereitschaft vorwaltet, die den Ausgangspunkt der Aktion ihrer Amtsvorgängerin gebildet hat. Wenn sonach die Staatsbediensteten der vollen Würdigung und möglichststen Berücksichtigung ihrer schwierigen Lage gewiß sein können, so müssen sie doch andererseits selber darüber im Klaren sein, daß eine wie immer geartete Verringerung der staatsfinanziellen Lage und das richtige Verhältnis zur Fortentwicklung der Staatseinnahmen nicht außer acht lassen darf, und daß die völlige Aufhebung aller Folgen der Teuerung durch das Eingreifen der Staatsgewalt allein nicht bewirkt werden kann.

Wesentlich günstigere Voraussetzungen für eine ausgiebigere Führung der Besoldungsverhältnisse wären allerdings von dem Programm: „Weniger Arbeitskräfte, aber zweckmäßiger verwendete und besser entlohnte“, zu erhoffen. (Beifall.) Wie die Herren wissen, hat dieser Gedanke eine gewisse Durchschlagskraft gemommen und es ist an der Zeit, daß wir ihm konsequent näher treten. Ich möchte diesen Anlaß nicht vorübergehen lassen, ohne die verehrten Herren zu bitten, den einschlägigen Arbeiten und Bemühungen der Regierung ihre wertvolle Unterstützung zuzuwenden und insbesondere auch ihren Einfluß in der Richtung geltend zu machen, daß die Wünsche und Bestrebungen der Beamten die Grenzen des Mög-

lichen und Erreichlichen nicht überschreiten, eine Aufgabe, zu der gerade die Herren Volksvertreter vermöge ihres Einblicks in die Staatswirtschaft und des ihnen entgegengebrachten öffentlichen Vertrauens besonders berufen sind. Denn selbst erhebliche Opfer, zu denen sich der Staat im Interesse seiner Angestellten entschließt, könnten bei den letzteren nicht das Gefühl der Zufriedenheit hervorzurufen, wenn diese Opfer an dem Maßstabe unerfüllbarer Wünsche und Hoffnungen, statt an dem der Leistungsfähigkeit unserer Finanzen und der Gerechtigkeit gegenüber den Bedürfnissen aller Berufskreise gemessen würden. (Zustimmung.)

Die Eisenbahnbeamten über die gehässige Rede Dr. Steinwenders.

Die berühmte Rede, mit welcher der Nationalverbändler Dr. Steinwender der Rede des Herrn Gautsch gegen die Eisenbahner sekundierte, war nun auch den nationalen Beamtenvereinigern zu stark. In den Klagenfurter „Freien Stimmen“ gaben nämlich darauf die kärntner Ortsgruppen des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines folgende Antwort:

In der 22. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Oktober d. J. hat Abgeordneter Dr. Steinwender die Rede des Ministerpräsidenten Baron Gautsch gegen die Bewegung unter der Beamtschaft zum Anlaß genommen, außer der Dankagung an Baron Gautsch in noch schrofferer Form als dieser, insbesondere gegen die Eisenbahnbeamtschaft Stellung zu nehmen. Wonnleich sich die Beamtschaft schon lange darüber klar ist, daß der Herr L. L. Professor, der an diesen seinen Beruf seit mehr als einem Vierteljahrhundert nur durch die damit verbundenen Bezüge erinnert wird, für seine Standeskollegen im weiteren Sinne weder Liebe noch Verständnis besitzt, muß es sie doch wundernehmen, daß er als deutscher Abgeordneter darauf vergißt, daß gerade die deutsche kärntnerische Beamtschaft nicht nur der Träger des Schutzbereichsgebanten, sondern auch bei den Wahlen der rührigste Werber für die deutschen Kandidaten ist, und daß gerade er sein feinergezeitiges Willkührmandat nicht zuletzt den Stimmen der Eisenbahnbeamten verdankt.

Wer übrigens die Erzeugung des gebildeten Proletariats und den Zubrang zur Beamtenlaufbahn beurteilt, sollte logischerweise einer Vorbedingung hierzu — wie es die Schaffung einer welschen Fakultät ist — nicht das Wort sprechen.

Die im Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenverein organisierten Beamten weisen daher die erhobenen Anwürfe auf das entschiedenste zurück und sprechen dem Junggesellen Dr. Steinwender, der außer den Abgeordnetenbüden und seinen Bezügen als Staatsbeamter noch verschiedene Schriftstellerhonorare u. s. w. bezieht, jedwedes Verständnis für die gerechten Forderungen der Beamtschaft ab. Sie überlassen es aber andererseits auch der Beurteilung der ganzen Beamtschaft, ob dieselbe bei künftigen Wahlen noch für Dr. Steinwender als Abgeordneten eintreten könnte.

Daß die „Freien Stimmen“ nicht den Mut aufbrachten, diesen Artikel in redaktionellen Teil zu bringen, sondern ihn gewissermaßen als bezahltes Inserat unter „Eingefendet“ veröffentlichen, tut dem Inhalt natürlich keinen Abbruch. Wer die Demagogie der „Freien Stimmen“ kennt, die weder Herrn Dr. Steinwender noch den Beamten wehtun wollen, kann sich die Berlegenheit dieses Blattes über den Artikel der Eisenbahnbeamten vorstellen.

Aus dem Staatsangestelltenauschuß.

Die Forderungen der Eisenbahner.

Der Staatsangestelltenauschuß beriet Dienstag den 7. November vormittags und nachmittags über den Bericht des Subkomitees für die Eisenbahner. Namens des Subkomitees legte Heine den Antrag vor, auf den sich das Subkomitee geeinigt hat, um jede parteipolitische Tendenz auszuschalten und den Eisenbahnern durch ein geschlossenes Vorgehen zu einem wirklichen Erfolg zu verhelfen. Die Aufwendungen umfassen:

Für die Quartiergeberhöhung der Beamten 88 Millionen Kronen; für den Ausgleich der Gärten infolge Einführung der Automatik und infolge der ungünstigen Rückwirkungen der Verstaatlichungsaktion auf gewisse Kategorien der Beamten 0,8 Millionen Kronen; für die Quartiergeberhöhung

der Unterbeamten und Diener 75 Millionen Kronen; für eine Reihe von Maßnahmen für die Unterbeamten, Diener, Manipulanten und Offizianten hinsichtlich der Verbesserung der Gehaltsstufen, individueller Beamtenernennungen u. s. w. 16 Millionen Kronen; für den Gärtenausgleich für Unterbeamte und Diener in ähnlicher Weise wie für die Beamten 18 Millionen Kronen; für Nachdienstzulagen für Wächter und substituierende Arbeiter 4 Millionen Kronen; für Zuschußzulagen für das gesamte Versuchspersonal 24 Millionen Kronen; endlich für Maßnahmen für die Eisenbahnarbeiter im Sinne einer Lohnhöhung, der Regelung der Lohnautomatiz, der Neuregelung der Arbeitsordnungen und der Verbesserung der Stabilisierung der Arbeiter 166 Millionen Kronen.

Der Gesamtbetrag für die Mehraufwendungen beziffert sich auf 88 Millionen. Diese Maßnahmen hätten rückwirkend vom 1. Oktober 1911 in Kraft zu treten.

Es wird sodann die Generaldebatte über die Anträge des Subkomitees eröffnet.

Abgeordneter Kauter (Wilder) hätte gewünscht, daß vor allem die Vertreter der Regierung ihre Stellung zum Referentenantrag bekanntgeben hätten. Der Antrag stelle tatsächlich das Minimum dessen vor, was noch zur Befriedigung und Veruhigung der Beamten beitragen könne. Man möge sich, wenn man die Summe von 88 Millionen Kronen vielleicht zu hoch findet, aber auch vor Augen halten, daß die Schädigung der allgemeinen Interessen, die durch eine selbst niedergeschlagene Beamtenbewegung hervorgerufen werden müßte, bedeutend größer wäre als die Summe, um welche der Referentenantrag die Vorschläge der Regierung überschreitet.

Abgeordneter Ungermann (Pole) hebt hervor, daß in Oesterreich auf 35 Einwohner ein Staatsfunktionär entfalle. Angesichts einer solchen Ueberflutung mit Staatsbeamten sei es begreiflich, daß es unmöglich sei, 800.000 Beamte zufrieden zu stellen. Um die Lage der Eisenbahner zu verbessern, schlägt Kauter den Bau von Staatswohnhäusern, die Bildung eines Entschuldigungs fonds und die Förderung von Assoziationen zur Verbilligung der Rahmungs mittel vor. Weiter empfiehlt er die Vermehrung der Beamten kleinerer Stationen auch in den Zentralen gegen Spezialvergütung.

Finanzminister Dr. Mener weist darauf hin, daß die gegenwärtige Regierung erst seit zwei Tagen im Amt sei und sich daher mit der Frage in ihrer Gesamtheit noch nicht beschäftigen konnte. Die Regierung brauche noch einige Tage, bis sie positiv in die Debatte eingreifen vermag. Es hat sich aber bereits in der letzten Debatte die vom Standpunkt der Regierung bedauerliche Tatsache gezeigt, daß der Ausschuss prinzipiell die Vorschläge der Regierung ablehne, und auch heute wieder sei dies zum Ausdruck gekommen, indem gesagt wurde, es sei notwendig, die ganze Frage grundsätzlich und definitiv zu regeln. Von anderer Seite wurde aber auch ganz richtig bemerkt, solche Fragen könne man nicht forciert und übereilt lösen, und das war ja auch der Gesichtspunkt der Regierung, indem sie die Vorlage einbrachte, die keinen anderen Anspruch erhoben hat, als der augenblicklichen Notlage durch eine bescheidene Abhilfe Erleichterung zu gewähren. In den Anträgen des Subkomitees sei noch immer nicht die Basis zu einem Zusammenkommen zwischen Ausschuss und Regierung gegeben, da hierzu noch eine weitergehende Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse erforderlich sei. Er brauche wohl nicht die finanzielle Lage neuerdings darzulegen. Dem Ausschuss sei bekannt, daß die Regierung genötigt sei, darauf zu dringen, daß auch die finanzielle Bedeckung beschafft werde. Die Durchführung der Vorschläge des Subkomitees sei aus finanziellen Gründen nicht möglich. Er habe als Finanzminister diese Seite der Frage in erster Linie hervorzuheben und könne nicht anders, als den Ausschuss darauf aufmerksam zu machen.

Es sei hervorgehoben worden, man möge die Eisenbahner nicht mit den anderen Staatsbeamten in gleicher Weise behandeln. Zugegeben, daß die hierfür angeführten Gründe in gewisser Beziehung und in einem gewissen Maß zutreffen, müsse der Minister doch darauf hinweisen, daß ein derartiges Vorgehen sehr schwierig sein werde, da jede Maßnahme für eine Gruppe von Beamten zweifellos eine Rückwirkung auf die anderen üben werde, so daß sich bei Eingaltung dieses Weges

das finanzielle Ausmaß der zu treffenden Regulierungen gar nicht beurteilen lassen.

Die gegenwärtig vorliegenden Anträge des Subkomitees hinsichtlich der Eisenbahner sprengen den Rahmen des finanziell Möglichen vollständig und stellen auch alle anderen Aktionen für die Staatsbeamten infolge der zu erwartenden Rückwirkung in Frage. Er bedauere außerordentlich, daß er in so prinzipieller Weise diesen Vorschlägen entgegenzutreten müsse. Nach der gestrigen Erklärung des Ministerpräsidenten brauche er aber nicht erst hervorzuheben, daß dies nicht auf eine üble Absicht der Regierung gegenüber den Staatsangestellten zurückzuführen sei. Er könne nur wiederholen, daß die Regierung lebhaft wünschen würde, zu einem für alle Teile erträglichen Resultat zu kommen, aber auf der vorgeschlagenen Basis sei dieses Resultat nicht zu erreichen. Der Minister bittet deshalb den Ausschuss, die ganze Frage nunmehr doch in eine Bahn zu leiten, welche das Zustandekommen des allseits gewünschten Resultats erleichtert und ermöglicht.

Abgeordneter Kemetter (Christlichsozialer) befragt, man möge die wichtigsten Forderungen der Eisenbahner herausgreifen und diese voll erfüllen. Die Bedeutung sei aus einer Reform unseres Staatsbahnbetriebes selbst zu gewinnen durch Befreiung der volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigten Refaktien, durch Befreiung der Kamerallist und ihre Ersetzung durch die Doppl, endlich durch Verringerung der Beamtenzahl in der Zentralstelle, bei den Direktionen und auch in manchen Stationen.

Abgeordneter Buřival (Tschechischnationaler) warnt vor einer Verschleppungstaktik und weist darauf hin, daß im Durchschnitt nach der Regierungsvorlage ein Staatsbahnbeamter jährlich 230 Kr., nach dem Antrag des Subkomitees 300 Kr. an Einnahmen gewinnen werde, daß ein Unterbeamter, beziehungsweise Diener, nach der Regierungsvorlage 54, beziehungsweise 76 Kr., nach dem Antrag des Subkomitees 170 Kr. und ein Arbeiter nach der Regierungsvorlage 62, nach dem Antrag des Subkomitees 160 Kr. erhalten soll.

Eisenbahnminister Dr. Freyherr v. Forster schied die Berücksichtigung voraus, daß er, seines Zeichens selbst ein Eisenbahner und aus den Reihen der Eisenbahner hervorgegangen, sich glücklich schätze, an einer Aktion teilnehmen zu können, die darauf abzielt, den Eisenbahner in den schweren Zeitläuften, besonders Gewicht legt — baldigen Abschluß zu kommen. Es würde ihn nichts mit größerer Befriedigung erfüllen, als wenn es, trotz aller Hindernisse, die ihm nach der heutigen Beratung im Gegenstand zu obwalten scheinen, gelänge, zu einem befriedigenden und — worauf der Minister besonderes Gewicht legt — baldigen Abschluß zu kommen. Er könne feststellen, daß auch die gegenwärtige Regierung von Anbeginn sich auf den Boden der bereits eingebrachten Regierungsvorlage stellte. Die gleiche Intention sei auch den gestrigen Ausführungen des Herrn Ministerpräsidenten zu entnehmen, und er glaube, daß der Vorwurf nicht ganz berechtigt wäre, wenn man sagen wollte, die Regierung sei in dieser Beziehung hinter ihren Pflichten zurückgeblieben.

Die Aktion, um die es sich handle, sei von einem Redner als solche bezeichnet worden, die den Charakter einer provisorischen Maßnahme an sich trage. Demgegenüber rufe der Minister in aller Gedächtnis die Tatsache zurück, daß die gegenwärtige Aktion von dem nicht losgelöst werden darf, was im Laufe der Jahre — seit 1905 — zugunsten der Eisenbahnbediensteten aller Kategorien geleistet worden ist. Im Laufe der Jahre 1908 und 1909 wurde für die Bediensteten ein Betrag von 14 Millionen gewidmet und das Ausmaß der Aufbesserungen, welche das Eisenbahnministerium mit Hilfe des Finanzministeriums den Bediensteten seit dem Jahre 1905 zugewendet hat, beläuft sich auf 35 Millionen Kronen. Der Minister wolle sich darüber gar nicht aussprechen, ob dieser Betrag ein angemessener war. Denn er sei überzeugt, daß die Ansichten in dieser Beziehung nicht übereinstimmen können. Aber das eine dürfe er sagen, daß die gegenwärtige Aktion keine isolierte ist, sondern sich als eine Fortsetzung einer seit Jahren gepflegten Reihe von Maßnahmen der Regierung darstellt. Der Abgeordnete Kemetter habe sich auch mit der Frage der Bedeckung beschäftigt. Gerade aus dem von ihm nicht mit Unrecht beanstandeten Gebiet des Refaktienwesens der früheren Zeit sei eine sehr erhebliche Einschränkung eingetreten, und der Minister könne konstatieren, daß die nicht ungünstigen Er-

gebnisse, welche namentlich das heurige Jahr, allerdings nur in der Einnahmewirtschaft, aufzuweisen scheint, noch nicht geringen Teil auf die neue Praxis im Refaktienwesen zurückzuführen sind.

Mit dem Publikationstermin vom 1. November sollen auf Grund schon getroffener Verfügung Maßnahmen in Bezug auf die Erhöhung der Praxistafel gewisser Artikel in Kraft treten, die ihrem Wesen nach als Artikel kartellierter Produktion bezeichnet werden können. Aber hier sehe man sofort auch die Gegenseite. In dem Augenblick, wo die Eisenbahnverwaltung die Tariffähigkeit für kartellierte Artikel erhöht, macht sich sofort der Widerspruch geltend; es wird eingewendet, die Regierung erhöhe gerade in einem Augenblick der Teuerung noch die Tarife, sie füge dadurch der Preissteigerung dieser Artikel noch eine weitere hinzu und treffe damit die Bevölkerung doppelt empfindlich.

Was die Anträge des Subkomitees selbst betrifft, so möchte der Minister, ohne im Augenblick hiezu definitive Stellung nehmen zu können, betonen, daß die Diskrepanz zwischen den Anträgen der Regierung und des Subkomitees eine sehr bedeutende sei; von 14.000.000 auf 38.000.000 sei ein gewaltiger Sprung. Er glaube, daß es zunächst, wie die Dinge liegen, Sache der neu eingesetzten Regierung sein werde, ehestens darüber mit sich zu Rate zu gehen, wie weit sie die Anforderungen, die hier vorgebracht worden sind, noch entgegenkommen könne, und er glaube, der Finanzminister werde ihn nicht desabowieren, wenn er in dieser Richtung für die aller-nächste Zeit eine Erklärung der Regierung in Aussicht stelle. Er möchte aber von vornherein den Ausschuss bitten, sich die Schwierigkeit der Lage, in der sich die Regierung befindet, gegenwärtig zu halten und mit ihr dahin zu arbeiten, daß die Aktion einem raschen, unaufgehaltenen Abschluß zugeführt werde. Nicht nur das Personal, sondern auch die Verwaltung bedürfe der Ruhe, namentlich, wenn alle jene Reformen, die im Ausschuss besprochen und so beifällig aufgenommen wurden, wie die Reorganisation des Dienstes, die Befreiung der beklagten Hypertrophie unter den Bediensteten, durchgeführt werden sollen.

Der Minister versichert zum Schluß, daß es sein angelegentlichstes und dringendstes Streben und sein schärfster Wunsch sei, den Bediensteten in einem zugleich ihren Bedürfnissen und den staatsfinanziellen Verhältnissen Rechnung tragenden Ausmaß entgegenzukommen. In diesem Sinne bitte er den Ausschuss, an der Lösung der schwebenden gemeinsamen Aufgaben mitzuwirken.

Abgeordneter Jaroslav Marek (tschechischer Sozialdemokrat) erklärt, sich dem Antrag des Subkomitees anzuschließen und nur im Interesse einer raschen Erledigung der ganzen Angelegenheit gewisse weitergehende Forderungen derzeit zurückzustellen. Der Antrag des Subkomitees beinhalte das Minimum dessen, was die Not der Bediensteten teilweise zu lindern instande sei.

Abgeordneter Dr. Koller (Deutscher Nationalverband) zweifelt, ob die beantragte Erhöhung und Regelung der Staats-eisenbahnangestellten aller Kategorien eine derartige sei, daß sie eine Veruhigung und Zufriedenheit für eine lange Dauer von Jahren gewährleiste. Für weite Kreise der Staats-eisenbahnangestellten wäre eine ungleich wirksamere Abhilfe in der raschen Herstellung von Personalhäusern, wobei dem Staate relativ nur geringe Opfer zugemutet und einer ungerechtfertigten Erhöhung der Mietzinsen erfolgreich entgegengetreten würde. Das sei insbesondere für Tirol sehr wichtig. Zur Bedeckungsfrage übergehend, bemerkt er, daß unter den derzeitigen Verhältnissen eine Tarifierhöhung kaum zu umgehen sei, er wünsche aber, daß hiervon die Lebensmittel und die unentbehrlichen Bedarfsartikel nicht betroffen werden.

Hierauf sprach Abgeordneter Tomšik (Sozialdemokrat): Dieser wendet sich gegen die Ausführungen des Eisenbahnministers, welcher wieder auf die 35 Millionen verwiesen hat, die zu Aufbesserungen für die Staatsbahnbediensteten seit dem Jahre 1905 verwendet worden sein sollen. Er stellt richtig, daß in diesem Betrag sieben Millionen enthalten sind, welche zum Personalhäuserbau verwendet wurden, also eine Investition darstellen und nicht als Ausgabe für Aufbesserungen für die Bediensteten zu rechnen sind. Das jährliche Einkommen beträgt nach den Berechnungen des Eisenbahnministeriums für einen Diener 1200 Kr., für einen Arbeiter 1000 Kr. im Durchschnitt. Das

Feuilleton.

Die Schönheit der Maschine.

Von Bruno Adler.

Um der landläufigen Anschauung vom inneren Widerspruch der Begriffe „Schönheit“ und „Maschine“ eine richtigere entgegenzusetzen, ist es fürs erste nötig, sich über die Auffassung des Wortes „schön“ klar zu werden.

Was die Sprache schafft, wird vom Sprachgebrauch seines besten Wertes, seines Glanzes, seiner Ursprünglichkeit verbraut. Denn wie das reine Gold der Münze in der jahrelangen Reife durch tausend Hände matt wird und sich abmüht, so greift die Notwendigkeit, sich sprachlich auszudrücken, an die elementaren Schöpfungen von Wort und Wortbild, entkleidet sie ihrer leuchtenden Herrlichkeit und zieht sie in die Niederungen der banalen Bedürfnisse. So ist auch das Wort „schön“ dem Sprachgebrauch zum Opfer gefallen. Was im Grunde eine innere, harmonische Vollkommenheit bezeichnet, muß uns stündlich dazu dienen, irgend ein Angenehmes zu benennen, ja selbst dazu, eine flüchtige Beschäftigung auszudrücken. Gleichwertig verwischt ist die Bedeutung von „gut“. Wie aber dieses „gut“ im Munde des Eßikers seine Reinheit und Ursprünglichkeit wiedererhält, muß auch der Aesthetiker die Begriffe „Schönheit“ und „schön“ für seine Zwecke von den Schladen des Alltäglichen befreien. Was nun in diesem Sinne schön ist, haben die Philosophen seit jeher zu definieren sich bemüht; allein es hieße die tiefsten Quellen seelischen Erlebens begrifflich zu erschöpfen suchen, wollte man jenes Wunder, daß jedes Moment positiver Lebendigkeit ästhetisch wertvoll wirkt, jenes nur aus einem metaphysischen, überfinnlichen Grundgedanken abzuleitende Wunder, wissenschaftlich ergründen.

Uns kommt zu Hilfe, was der große amerikanische Denker Emerson sagt: „Das Schöne beruht auf dem Notwendigen als seiner Grundlage.“ Es ist also an die Erfüllung eines Zweckes gebunden — der Zweckgedanke tritt in den Vordergrund, und nun können wir behaupten: Wo ein Zweck im geeignetsten Material seinen erschöpfendsten Ausdruck erhalten hat, ist ein Schönes geschaffen. Indem der Zweck sich die Materie formt, erzeugt er Schönheit. Kein Kunstwerk noch — die Begriffe Kunst und Schönheit sind streng auseinanderzuhalten! — wohl aber etwas innerlich Vollendetes. (Warum diese Vollkommenheit, diese Einheit von Form und Inhalt, von Körper und Geist, ästhetisch wert-

voll wirkt, beruht letzten Endes auf dem Geheimnis vom Wesen der Dinge, auf unergründlichen, „ewigen, ehernen, großen Gesetzen“ von Rhythmus und Harmonie, auf einer Symbolik, welche jene Vollkommenheit für unsere Phantasie Träger oder unmittelbarer Ausdruck einer inneren Lebendigkeit und Regsamkeit sein läßt.) Halten wir an dem Satz Emersons fest, so wird sich zeigen, daß die Schönheit und die Maschine nicht unvereinbar sind, obwohl ihre Folgen sich befinden. Wir beklagen heute in Trauerreden und -schriften die Entwertung geistiger und künstlerischer Leistungen und bekämpfen die Ursache dieser Erscheinung, als welche die Mechanisierung des modernen Lebens anzusehen ist. Wir konstatieren mit Schreden, daß die maschinelle Produktion der geistigen, überhaupt der individuellen Arbeit überall an Boden abgewinnt, und Pessimisten ahnen ängstlich eine Zeit voraus, in der Kinematograph, Photographie und Grammophon den Kunstbedarf der Menschheit „ersehen“ werden. Allein, je fürchtbarer diese Gefahr droht, desto dringender scheint es geboten, das große Gebiet des Genusses zu erschließen, den der eminente Schönheitswert der Maschine erschafft.

Will man ihn erkennen, so trete man der Maschine wie dem Kunstwerk gegenüber. Man betrachte sie vor allem als Form, als sinnlich wahrnehmbaren Ausdruck, als Objektivierung ihrer Funktionen, lasse sie in ihrer Körperlichkeit für sich wirken. Ihr Schönheitswert erscheint dann als ein Plus, das zur Leistung des Erbauers ohne seine Absicht hinzukommt, an dem er völlig unschuldig ist, weil er unbewußt geheime Gesetze der Natur erfüllt hat. Der Techniker hat stets nur die Wirkung im Auge, sein Werk — und das macht es zum Gegenteil des Kunstwerkes, welches durch sein bloßes Dasein allen Anforderungen genügt — ist zu einem Zweck geschaffen, es bekommt gemäß den zu erfüllenden Funktionen seinen Platz, um in die Räder des Geschehens einzugreifen. Es erfährt im Kampf des Gedankens mit der Materie, ist das Produkt eines Willens, der zu seiner Verwirklichung die Widerstände der Materie überwunden hat (während beim Kunstwerk nicht der Intellekt, nicht der Wille, sondern das vom Willen unabhängige, triebhafte Sich-äußern-müssen eines vertieften, allumfassenden Lebensgeföhles Ursache ist.) Daher hängt die Bedeutung der Maschine nur davon ab, inwieweit sie ihren Zweck erfüllt. Ihr Erzeuger schafft, fern dem Gedanken, in seiner Leistung nicht allein seinem Problem, sondern auch der Schönheit zu genügen und, alle idealen Forderungen prinzipiell hintansetzend, an der Realisierung eines dem „wirklichen Leben“ direkt zugute

kommenden, eines „praktischen“ Wertes — und siehe! die Maschine in ihrer Vollendung zwingt durch ihre ästhetische Kraft auch den Laien zur Bewunderung. Diese wunderbare Uebereinstimmung liegt natürlich im Wesen der Maschine, welche das Höchstmögliche ihrer Leistungen erreicht, begründet. Ihre Vollkommenheit muß sich in ästhetischen Wirkungen äußern, ebenso wie sich an großen Kunstwerken mathematische Gesetzmäßigkeiten nachweisen lassen.

Ein Beispiel dafür aus der Praxis zu finden, ist besonders einem Laien nicht leicht. Schon aus dem Grunde, weil es wohl nicht viele Maschinen gibt, die heute als vollkommen bezeichnet werden dürfen. Täglich beschenkt uns die Technik mit neuen Erfindungen und Verbesserungen und steigert die Leistungsfähigkeit ihrer Werke ins vorher Ungeahnte. Aber, gestützt auf sachmännisches Urteil, glaube ich, ohne Furcht, von der Zukunft Lügen gestraft zu werden, daß die moderne Dampflokomotive nicht weiter entwicklungsfähig scheint. Bezüglich der Zugkraft wie der Fahrgehwwindigkeit sieht sie heute nahe an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, und man wird ruhig annehmen können, daß sie in ihrer modernsten Art den Typus einer Maschine veranschaulicht, die vom technischen Standpunkt ihre Wirkung nicht mehr erheblich zu steigern vermag. Demgemäß ist auch die Entwicklung ihrer Form in die Augen fallend. Es ist dabei erst gar nicht nötig, an die ersten embryonalen Maschinen aus dem ersten Viertel des vorigen Jahrhunderts zu denken, denn es genügt vollauf, die noch gegenwärtig im Betrieb unserer Bahnen stehenden Lokomotiven vergleichend zu betrachten. Ihr Neuzug hat sich im Laufe der beiden letzten Jahrzehnte allein sehr verändert, zumal zwei Einrichtungen die Entwicklung der Dampflokomotive durch vollkommene Ausnützung des im Kessel erzeugten Dampfes mächtig gefördert und auf die jetzige Höhe gebracht haben: 1. die bei den Verbundlokomotiven angewendete zweistufige Dampfdehnung und 2. die starke Ueberhitzung des Dampfes über die im Kessel erzeugte Temperatur hinaus, ohne Erhöhung des Druckes. Die Verbundlokomotive wird am geeignetsten bei Schnellzügen zum Durchfahren langer Strecken mit gleichmäßigen Neigungsverhältnissen ohne Aufenthalt angewendet, bietet aber für den Bau und Betrieb gewisse Schwierigkeiten, die bei der Heißdampflokomotive entfallen. Die letztere vermag sich mit äußerster Schmiegsamkeit den verschiedenartigsten Anforderungen des Betriebes anzupassen und erzielt bei niedriger Kesselspannung gute Leistungen und hohe Ersparnisse an Brennstoff und Wasser. Man hat nun in solchen Fällen, in denen es sich um die äußerste Steige-

beweist, daß eine entschiedene Aufbesserung unbedingt notwendig ist. Im Ausschuß wurde von einigen Rednern erklärt, daß die Erhöhung des Quartiergeldes ohnehin nichts nützt, weil die Hausbesitzer das einstecken werden. Man darf aber nicht vergessen, daß die Preissteigerungen jetzt schon erfolgt sind, ohne daß die Quartiergelder erhöht wurden. Einzelne Redner haben als wirksames Mittel den Bau von Personalthäusern empfohlen. Aber wenn auch der Häuserbau noch so forciert wird, dauert es immerhin einige Jahre, bis eine genügende Zahl von Wohnungen zur Verfügung steht; wobei auch zu bedenken ist, daß es eine große Zahl von Stationen gibt, wo man keine Personalthäuser bauen kann, weil dort zu wenig Bedienstete sind. Deshalb ist die Erhöhung des Quartiergeldes notwendig. Vor allem muß aber betont werden, daß beim Bau der Personalthäuser der Staat zu Hilfe kommen müsse. Der Staat habe bekanntlich zu teuer, und da die Fonds nicht auf die 4prozentige Verzinsung verzichtet können, müßte ihnen der Staat aus Betriebsmitteln die Differenz ausgleichen. Gegenüber dem Abgeordneten German, der eine neuerliche Prüfung der Forderungen der Eisenbahner verlangt, erklärt er, das seien Verschleppungsmanöver. Das Eisenbahnministerium ist sich über diese Forderungen vollständig klar und bedürft dieselben keiner neuerlichen Prüfung. Es handelt sich nur um das Geld. Das Geld kann aber bewilligt werden, wenn die Parteien den ersten Willen haben, für den vorliegenden Antrag auf achtunddreißig Millionen einzutreten. Die Sozialdemokraten haben in ihrem Antrag auch gezeigt, wo das Geld geholt werden kann. Es sei merkwürdig, daß die Polen zu Hause den Eisenbahner immer verpöhlen, ihre Forderungen im Parlament zu vertreten, hier aber eine neue Prüfung verlangen. Wie ist das in Einklang zu bringen? Für Militärauslagen hat man sofort Geld. Hier will man keines haben. Er warnt vor einer weiteren Reduzierung des Antrages und Verschleppung der Aktion. Es muß etwas Ernstes gemacht werden. Mit Kleinigkeiten wird man diesmal keine Ruhe erreichen. Wenn man die 88 Millionen eine große Summe nennt, so möge man nicht vergessen, daß sich diese Summe auf 220.000 Eisenbahner verteilt!

Dann sprachen noch Dr. Schmetel, Guggenberg und Pacher, worauf einstimmig beschlossen wurde, den Antrag des Subkomitees als Grundlage der Spezialdebatte anzunehmen.

Die nächste Sitzung wurde, da die folgenden zwei Tage das Subkomitee tagt, auf Freitag den 10. November l. J. vormittags anberaumt.

Das Ernährungsdefizit.

Wer einem anderen seine Nahrung ausfaugt, erobert und stiehlt, der tut ebenso großen Mord als der einen Hungers sterben und verderben läßt. Solches tut aber ein Bucherer. Der möchte, daß alle Welt ihm müßte in Hunger und Durst, Trauer und Not verderben, auf daß er es allein möcht haben und jedermann von ihm als von seinem Gast angesehen und womöglich sein Leibeigener sein. Und so man die Straßenräuber, Mörder rädert und köpft, wie viel mehr sollte man alle Bucherer rädern und köpfen, verjagen und verfluchen.

Martin Luther.

Als Luther diese Kern- und Kraftworte niederschrieb, da kannte er die österreichischen Agrarier und deren Helfershelfer noch nicht, deren Macht und Einfluß wir die Hungerzölle im letzten Handelsvertrag danken. Seht, wo wir noch bis zum Jahre 1917 unter diesen Handelsverträgen zu leiden haben, zeigen die Ausweise über unsere Handelsbilanz von Quartal zu Quartal mit erschreckender Deutlichkeit, wohin uns diese unter der Mitwirkung aller bür-

gerlichen Parteien betriebene Politik geführt hat. Schon auf Grund der für das Jahr 1909 ermittelten handelspolitischen Ziffern steht jetzt fest, daß wir an einem Nahrungsmitteldefizit von 660 Millionen Kronen leiden. Das heißt mit anderen Worten: für 660 Millionen Kronen sind wir gezwungen, unseren Nahrungsmittelbedarf vom Ausland zu decken, da unsere eigene Produktion dazu nicht ausreicht.

Was nun besonders die Brotfrüchte anbelangt, so wissen wir, daß Oesterreich bereits seit zwanzig Jahren seinen Bedarf nicht decken kann, daß es bei dem Bezug zu einem guten Drittel auf Ungarn angewiesen ist. Ist die dortige Ernte unbefriedigend, muß im großen Maßstab zum Import besonders von Weizen aus dem Ausland geschritten werden. Während in den Jahren 1891 bis 1896 für 37, 14,8, 13,5, 11,7, 11,6, 10,2 Millionen Kronen exportiert wurde, ist seit 1896 in den nachstehend angeführten Jahren (mit schlechter Ernte in Ungarn) der folgende Import von Weizen in Millionen Kronen zu verzeichnen:

1897.....	246	1904.....	33-
1898.....	397	1905.....	15-
1899.....	109	1906.....	1554
1902.....	13-	1910.....	554

In diesen Ziffern ist zu einem wichtigen Teile unsere passive Handelsbilanz begründet, die bekanntlich in den ersten acht Monaten dieses Jahres auf fast eine halbe Milliarde gestiegen ist.

Die Monarchie ist also innerhalb der letzten fünfzehn Jahre aus dem früheren Exportland von Weizen zu einem ausgesprochenen Importland geworden. Unsere Zollpolitik nahm zu dieser auffallenden Erscheinung, die gewiß nur zu einem geringen Teile im Bevölkerungszuwachse begründet ist, in der Weise Stellung, daß zum Beispiel der Zoll für Weizen im Jahre 1887 von Kr. 1.20 auf Kr. 3.60, im Jahre 1906 fast auf das Doppelte, nämlich auf Kr. 6.30 (vertragsmäßig) erhöht wurde, das ist bei einem Durchschnittspreis von 16 Kr. im genannten Jahre auf 39,4 Prozent. Trotz dieser Steigerung des Schutzzolles ist die Anbaufläche in Oesterreich von 1900 bis 1909 für Weizen und Roggen nur um 400.000 Hektar gestiegen. Da die Anbaufläche für Hafer und Leinwand für Gerste um 103.000 Hektar zurückgegangen ist, ergibt sich sonach für Oesterreich nur ein Saldo von 300.000 Hektar, was dem Flächeninhalt eines Siebentels von Niederösterreich gleichkommt. Leider ist, wie die nachstehende Tabelle zeigt, trotz — vielleicht gerade wegen des allzu hohen Zolles — die Intensität in der Landwirtschaft im Gegensatz zu Deutschland auf demselben schlechten Standpunkt geblieben wie vordem. Der Erntevertrag stellt sich per Hektar in Zentnern:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Wiesenheu (Gewinn.)
Deutsches Reich:					
Jahresdurchschnitt 1896—1905	18.6	15.4	17.8	16.7	41.1
1906—1910	20.15	16.98	19.72	19.7	43.98
Oesterreich:					
Jahresdurchschnitt 1891—1895	14.38	14.26	17.87	19.95	15.85
1896—1900	10.96	9.95	11.16	9.12	28.5
1901—1905	12.44	11.64	12.76	9.68	27.4
1906—1910	13.25	13.1	14.1	12.2	29.88
Ungarn:					
Jahresdurchschnitt 1901—1905	11.11	9.83	12.06	10.79	
1906—1910	10.84	10.04	12.35	10.87	
Belgien:					
Jahresdurchschnitt 1909—1910	22.0	22.0	25.5	23.5	
Dänemark:					
Jahresdurchschnitt 1909—1910	29.4	18.5	22.3	17.9	

Die heimische Landwirtschaft wurde also einerseits durch den Hochschutzzoll nicht veranlaßt, besonders in der Vergrößerung der Anbauflächen zu leisten. Das verwendbare Land ist allerdings zum größten Teile schon längst unter Pflug genommen. Aber auch den Weg der intensiveren Bewirtschaftung hat sie, wenn man die geradezu verblüffende Ertragsziffer Belgiens und Dänemarks (bei allerdings geringer Ausdehnung der Anbaufläche) und den großen Vorsprung Deutschlands vergleicht, nur in sehr ungenügendem Ausmaß beschritten. Der Ertrag in Periode 1906 bis 1910 ist vielmehr überraschenderweise geringer als in der Periode 1891 bis 1895, der Aufschwung gegenüber dem Tiefstand von 1896 nur ein sehr langsamer, jener Deutschlands dagegen rasch, während er in Ungarn — fehlt.

Der Hochschutzzoll hat also die landwirtschaftliche Produktion keineswegs gesteigert und erweitert, sondern es lediglich ein paar Großgrundbesitzern ermöglicht, Bucherpreise zu diktieren, die die konsumierende Bevölkerung zahlen muß. Um uns über die verderblichen Wirkungen klar zu werden, die von solchen Lebensmittelpreisen die uns vom Weltmarkt einfach isoliert haben, ausgehen, ist es vielleicht angezeigt, uns ein wenig in der hierfür kompetenten Wissenschaft, in der Nationalökonomie und Hygiene, umzusehen.

Da stoßen wir nun zunächst auf eine Abhandlung, die im Jahre 1895 der Tübinger Nationalökonom Professor Neumann über denselben Gegenstand veröffentlichte. Er wendet sich da in erster Linie gegen die Verteidiger der Schutzzölle, welche vorgeben, daß, wenn überhaupt eine Preissteigerung dadurch erfolgt, die unteren Klassen dadurch trotzdem nicht benachteiligt werden, weil sich alsdann die Arbeitslöhne entsprechend erhöhten. Neumann macht da zunächst geltend, daß es ja viele Leute gibt, die gar nicht von ihrem Arbeitsverdienst leben, sondern kümmerlich von

ihren Pensionen, Renten, Unterstützungen u. s. w. Aber auch was die Arbeiter betrifft, so werde dabei die Natur der Preis- und Lohngesetze verkannt. Es sei keineswegs richtig, daß die Arbeitslöhne auch wirklich um die Quoten des Preisanstieges steigen. Es könne sich dabei lediglich um Tendenzen handeln, deren Realisierung jedoch — ähnlich wie zum Beispiel die Tendenz des Pendels zu Schwingungen gewisser Art — auf manche Hindernisse stößt. Von der Tendenz bis zur Wirklichkeit ist ein weiter Schritt. Infolge der großen Schwierigkeiten, die sich, wie jeder wisse, entsprechenden Lohnsteigerungen entgegenstellen, und namentlich infolge des Umstandes, daß der Lohn nach gewissen, durch den mittleren Familienstand, respektive den mittleren Massenbedarf bestimmten Minimalbeträgen gabitert, also dieser Tendenz entsprechend dem Bedarf großer Familien schon an sich nicht zu genügen vermöchte, bleibt zwischen Lohn und Minimum jener Art noch mancher Spielraum, an die Brot-, Fett-, Fleisch-, Salzsteuern u. s. fort und fort schmerzlich nagen. Um aber die weitere Behauptung der Verfechter von hohen Zöllen, daß diese nämlich überhaupt keine Preissteigerungen bewirken, zu entkräften, zieht Neumann Vergleiche zwischen den durchschnittlichen Lebensmittelpreisen, wie sie in England und Deutschland bestehen. Dieser Vergleich ergibt nun, daß in England, wo keine Zölle bestehen, die Lebensmittelpreise viel niedriger sind als in Deutschland, wo die Schutzollbestrebungen immer stärker wurden. Der Durchschnittspreis der Tonne Weizen zum Beispiel wurde für ganz England für die Jahre 1875 bis 1879 noch auf 223 Mk. berechnet, für Preußen damals nur auf 203 Mk., im Osten sogar auf 197 Mk. Nach Einführung der Zölle aber per 1881 bis 1885 für England nur 180 Mk., für Preußen 189 Mk., und per 1886 bis 1890 für England auf 143 Mk., für Preußen auf 170 Mk. Auch die Preise von Fleisch, Fett, Schmalz, Speck u. s. sind ähnlichen Veränderungen unterworfen worden. Das Kilogramm Schweineschmalz zum Beispiel galt:

1861—1870.....	in London Mk. 1.20	in Berlin Mk. 1.08
1887.....	1-	1.20
1888.....	94	1.16
1889.....	1.01	1.30
1890.....	99	1.44

In diesen Tatsachen gipfeln aber auch wesentlich die Gründe, weshalb die Lage der englischen Arbeiter eine bessere als die der deutschen Arbeiter ist. Der Unterschied bezieht sich hier keineswegs auf die Verschiedenheit der Löhne allein, sondern vor allem auch auf den nennenswerten Umstand, daß der englische Arbeiter fast alles, was er zum Leben braucht, billiger bezieht. Der englische Arbeiter bezahlt zum Beispiel das Schmalz — vorzugsweise zollfrei vom Ausland eingeführte Ware — in Newcastle durchschnittlich mit 64 bis 80 Pf. per Kilogramm (der Saarbrücker mit 1 Mk.), Speck mit Mk. 1.10 (Mk. 1.80 bis 2 Mk.), Reis 16 Pf. (30 bis 60 Pf.), Zucker 27 bis 30 Pf. (70 bis 80 Pf.). In England schafft man eben amerikanisches Fleisch und Fett, soweit nicht sanitäre Maßregeln Platz gegriffen haben, ohne Widerstand hinein. Ebenso kommt Getreide billiger hinein, Salz unterliegt keiner Steuer, Zucker geht ebenfalls zollfrei ein. Darnach müssen alle diese Nahrungsmittel billiger sein als bei uns und sind es tatsächlich geworden, seitdem wir die Zölle haben.

Von solchen Tatsachen ausgehend, ist zunächst klar, daß die Verteuerung, die durch die Lebensmittelpreise bewirkt wird, ganze Schichten aus der Bevölkerung zwingt, ihre Lebenshaltung einzuschränken. Was das aber für die moderne Hygiene bedeutet, ist uns wiederholt durch die Krankheitsstatistik gerade in den Industriebezirken recht anschaulich demonstriert worden. Nach allen Ergebnissen, die in dieser Richtung vorliegen, steigert die Verteuerung der Lebensmittel das Elend, das Krankheiten erzeugt, die Widerstandskraft ganzer Bevölkerungsklassen untergräbt, und so die Grundlagen für das Sinken der produzierenden Stände langsam vorbereitet. Von der Lungenentzündung als Folge der Entbehrungsverhältnisse sagt eine wissenschaftliche Autorität Dr. Gollmer sehr zutreffend: „Von sämtlichen Faktoren, die bei der Prophylaxe gegen diese Krankheit in Betracht kommen, ist die Versorgung der weniger bemittelten und armen Volksmassen mit reichlichen kräftigen und dabei billigen Nahrungsmitteln bei weitem der wichtigste. Und die Frage: Wie sich eine solche Versorgung ermöglichen läßt, ist die dringendste Aufgabe, mit deren Lösung sich alle beschäftigten sollten, denen eine Hebung der Volkskraft, des Volkswohls durch Minderung der Tuberkulose am Herzen liegt.“

In gleicher Weise macht sich aber auch der sittliche Einfluß des Lebensmittelwuchers bei den unbemittelten Volksklassen bemerkbar. Mit dem Sinken der Lebenshaltung steigt vor allem der Konsum an Alkohol, dieser Zerstörer aller Volkskraft. Wo die Mittel zur Anschaffung anständiger Wohnungen und zur Versorgung mit ausreichenden Nahrungsmitteln fehlen, dort wird der Branntwein zum Sorgenbrecher des armen Mannes, der in der Speinne ein Asyl sucht, wo er den Jammer seiner sozialen Klassenlage vergißt. „Die Häufigkeit des delirium tremens in den an chronischer Unterernährung leidenden Distrikten Deutschlands (Schlesien, Posen, Westpreußen, gewisse Teile des Königreichs Sachsen) sagt Alfred Grotjahn — ist in erster Linie auf die

Solche Betrachtungsweise möge die Gegenwart neuer Stilentwicklung fördern und begreiflich machen, wie aus neuer Technik, neuem Material, aus neuen sozialen Aufgaben und Bestimmungen neue Formen und Symbole der Kunst herauswachsen.

enge Verbindung zurückzuführen, in der gewohnheitsmäßiges Branntweintrinken und die Unterernährung stehen.“ In gleicher Weise hat daher schon vor mehr als zwanzig Jahren der Geheime Sanitätsrat Doktor L. Vaer in seinem Werke über den Alkoholismus darauf verwiesen, daß die Verbesserung der Volksernährung eines der sichersten Mittel gegen gewohnheitsmäßiges Branntweintrinken sei, wenn er unter anderem sagt:

„Je armseliger der Arbeiter sich nährt, desto größer sind die Anstrengungen, die er machen muß, um für eine bestimmte Arbeitsleistung den nötigen Kraftaufwand zu ermöglichen. Je ungenügender die Nahrung an Menge und Beschaffenheit, um so größer der Mangel an Arbeitskraft. Unter solchen Verhältnissen spielt der Branntwein die Rolle des Wohltäters, durch dessen häufige Wohlthaten der Körper bald seine ganze Arbeitsleistung einstellen muß. Der Branntwein ist nicht in stande, wie ein geeignetes Nahrungsmittel vorausgabte Kräfte zu ersetzen und am allerwenigsten ohne schädliche Nebenwirkung und üble Folgen. Weil der Arbeiter die ausreichende Nahrung nicht hat, greift er zu dem trügerischen Alkohol, der ihm für den Augenblick über das Manko an Kraft hinweghilft. Je öfter er aber zu dem Schnaps greift, desto weniger kann er von ihm lassen, er ist der Trunksucht früher oder später verfallen. Die das beste Mittel, den Arbeiter vor den Gefahren des Alkoholismus zu schützen.“

Es ist kein Zweifel, daß die Teuerung, wie wir sie haben, das kostbarste Gut des Staates, die Volkskraft und die Gesundheit, zerstört. Aber der Staat scheidet tatenlos zu, weil es ein kapitalistisches Gesetz ist, daß der Profit einzelner auf den Ruin der Massen aufgebaut ist.

Deutschgelber Arbeiterverrat.

Gegen Lohnerhöhungen — gegen die Sozialversicherung!
Die Schwindelschleier, die sich deutsche „Arbeiter“partei nennt, behauptet bekanntlich, auf dem Boden des Klassenstandpunktes zu stehen. Wie in Wahrheit der „Klassenkampf“ der Gelben aussieht, haben wir unzulänglich nachgewiesen. Ein neuer Beweis für die plumpe Demagogie dieser sauberen Gesellschaft ist die „Diskussion über die deutsch-nationale Arbeiterbewegung“, die vorige Woche in Wien zwischen Arbeiterparteilern und Deutschbürgerlichen stattfand. Wir lesen darüber in der „Bohemia“:

Am Dienstag fand hier (in Wien, die Redaktion) im Deutschen Klub ein Erörterungsabend über die deutsch-nationale Arbeiterbewegung statt. Statt des im letzten Augenblick an der Erstattung des Hauptreferates verhinderten Reichsratsabgeordneten Anrich hatte Reichsratsabgeordneter Dr. Stözl den einleitenden Vortrag übernommen, in dem er darauf hinwies, daß das deutsche Volk seine Aufgabe, sich in Oesterreich zu behaupten, nur dann mit Aussicht auf Erfolg erfüllen könne, wenn es verstände, die Arbeiterkreise für den nationalen Gedanken zu gewinnen, die nationale Arbeiterbewegung habe in bürgerlichen Kreisen bisher zu wenig Beachtung gefunden. Redner wandte sich vor allem an die akademische Jugend, die mit der nationalen Arbeiterbewegung Fühlung suchen müsse.

Bei einer Diskussion über die gelbe Arbeiterbewegung, die in einem bürgerlichen Klub zwischen bürgerlichen Abgeordneten und Führern der Gelben gepflogen wird, ist es wirklich höchst gleichgültig, ob ein Hauptling der Gelben oder ein bekannter Arbeiterfeind den einleitenden Vortrag hält. Beide können ja nur dasselbe sagen. Denn wenn der Nationalverbändler Stözl ausführte, daß „das deutsche Volk seine Aufgabe, sich in Oesterreich zu behaupten, nur dann mit Aussicht auf Erfolg erfüllen könne, wenn es verstände, die Arbeiterkreise für den nationalen Gedanken zu gewinnen“, so meint er damit, daß der Schwindel der nationalen Parteien nur dann dauernd sich behaupten kann, wenn es gelingt, auch die Arbeiter mit Hilfe der nationalen Phrasen zu verblöden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es allerdings notwendig, daß die „bürgerlichen Kreise der nationalen Arbeiterbewegung mehr Beachtung schenken“, das heißt etwas tiefer in den Geldsack langen, um die gelbe Bewegung eifriger wie bisher aufzupäppeln.

Nach dem Abgeordneten Stözl kam Herr Gröndahl, der „Generalsekretär der deutsch-nationalen Gewerkschaften“, an die Reihe. Ein nationaler „Arbeiter“führer kann das Verleumdungen nicht lassen, darum wies Herr Gröndahl, wie die „Bohemia“ meldet, darauf hin,

„daß die Sozialdemokraten reichliche, geldliche Unterstützung bei Kapitalisten fanden, die sich dadurch gegen alle Möglichkeiten rückerwidern wollten, auch die christlich-sozialen Gewerkschaften würden aus der allgemeinen Krisen-Klasse unterstützt: die deutsch-nationale Arbeiterbewegung sei aber so gut wie ganz auf sich selbst angewiesen.“

Herr Gröndahl hat natürlich nicht gesagt, wann und wo die Sozialdemokraten reiche geldliche Unterstützung bei Kapitalisten fanden; Herr Gröndahl kann das nämlich nicht sagen, weil es nicht wahr ist. Das macht bei einem Führer der Gelben weiter nichts aus; Gröndahl braucht die Verleumdung der Sozialdemokratie als Einleitung, um den Wetteinsatz für die Gelben schwingen zu können. Denn seine Klage, daß „die deutsch-nationale Arbeiterbewegung so gut wie ganz auf sich selbst angewiesen sei“, ist eine recht deutliche Aufforderung an die Bürgerlichen, die nationale „Arbeiter“bewegung doch besser zu unterstützen, damit sie eben nicht mehr „so gut wie ganz auf sich selbst angewiesen“ sei. Uebrigens müssen die bürgerlichen „Volksgenossen“ sich nicht wenig amüsiert haben bei der Rede Gröndahls; da sie doch zu den Wissenden gehören, denen genau bekannt ist, wie die Gelben auf sich selbst angewiesen sind.

Weit interessanter aber als die Referate ist die Debatte, in der der Schwindel der Gelben in seinem

ganzen Umfang enthüllt wurde. Aus dem Bericht der „Bohemia“ ist leider nicht ersichtlich, wer in der Debatte sprach, aber auch so ist ihr Ergebnis ungemein lehrreich:

In der sehr lebhaften Debatte, die sich an die Referate angeschlossen wurde, wurde darauf hingewiesen, daß es eine Aufgabe der deutsch-nationalen Arbeiterbewegung sei, gegenüber den Phrasen der Sozialdemokratie auf feststehende Tatsachen des Wirtschaftslebens hinzuweisen, die durch Phrasen nun einmal nicht umstoszen seien; die Lohnerhöhungen und Streiks seien ein sehr zweischneidiges Schwert; denn nach kurzer Zeit komme die Lohnerhöhung in der Form der Erhöhung der Preise wieder an den Arbeiter als Konsumenten und reize zu neuen Forderungen. Eine andere Aufgabe der jungen Bewegung würde es sein, alle sozialpolitischen Maßnahmen an ihren Wirkungen auf die Gesamtheit des Volkes zu prüfen, was bisher zu wenig geschehen sei; unter diesem Gesichtspunkt erscheint die Altersversicherung als eine sehr ansehbare Maßnahme. Durch sie werde dem Arbeiter, der es erlebt, ein Teil dessen wiedergegeben, was ein veraltetes und antisoziales Steuersystem ihm mehrfach genommen hat; dazu ist dann noch ein großer bürokratischer Aufwand nötig, der einen Teil dieser Zuwendungen verschlingt.

Deutlicher könnten die Deutschgelben als Verräter an der Arbeiterklasse nicht gekennzeichnet werden, als es durch ihre eigenen Reden geschieht. Sie sind gegen Lohnerhöhungen und gegen die Sozialversicherung, weil das den Ausbeutern wehthut! Die Aufgabe der Deutschgelben ist es, „alle sozialpolitischen Maßnahmen an ihren Wirkungen auf die Gesamtheit des Volkes zu prüfen“: nämlich ob sie nicht dem Unternehmerprofit schädlich wären. Also kein Arbeiterschutz, weil dadurch dem Volksgenossen Ausbeuter Auslagen erwachsen; kein Streik, denn er könnte den deutschen Fabrikanten schädigen; keine Sozialversicherung, denn wenn man sie an ihrer „Wirkung auf die Gesamtheit des Volkes“ prüft, kommt man zu der Erkenntnis, daß dadurch dem Unternehmer Auslagen erwachsen. Und jede Schädigung des Unternehmers, jede Schmälerung seines Profits hintanzuhalten, das ist ja als Aufgabe der deutsch-nationalen „Arbeiter“bewegung in der Vorgesprache im deutschen Klub festgelegt worden.

Wenn die braven deutschgelben Arbeiter die ihnen vorgezeichnete Pflicht, stets auf das Wohl der Ausbeuter Rücksicht zu nehmen, treu erfüllen werden, dann werden sich wohl auch diese nicht lumpen lassen, das Geld, das heißt die Beachtung, die sie der deutsch-nationalen „Arbeiter“bewegung schenken werden, wird ja reichlich Zinsen tragen.

Aber wahrlich nicht allzulange. Denn je mehr die gelbe „Arbeiter“partei im Sinne des Unternehmertums wirkt, um so früher wird sie von den Arbeitern, die heute noch deutsch-national sind, in ihrer wahren Gestalt erkannt werden, um so früher wird sie in sich selbst zusammenbrechen. Tragen wir das unsere dazu bei, daß dies möglichst bald geschieht, daß der Körper der Arbeiterklasse von diesem Geschwür befreit wird, indem wir keine Gelegenheit vorübergehen lassen, unsere irreführenden Klassengenossen über den Arbeiterverrat der Deutschgelben aufzuklären.

Technische Fortschritte.

Der große Lehrer der Arbeiterschaft, Karl Marx, hat im „Kapital“ die Beziehungen der Arbeiter zur Maschine analysiert und dargelegt, welche große Umwälzungen in der kapitalistischen Produktionsart durch Entstehen der Maschinen hervorgerufen werden. Aber nicht nur die Revolution der Produktionsart hat Marx aufgezeigt, sondern nur die großen Veränderungen in der Arbeiterschaft selbst. Wohl jedem von uns sind die Wirkungen der Maschine auf die Arbeiter bekannt. Ueberall hat die steigende Maschinenwirtschaft die Qualifikation des Arbeiters herabgedrückt. Die Arbeitsteilung unter der Arbeiterschaft hat sich nicht nur auf sie allein beschränkt, sondern ist mit Riesenschritten auch auf die Maschine übergegangen, wir haben heute beinahe überall die arbeitende Maschine. Die Folge davon ist aber, wie wir wieder nur allzu gut wissen, daß auf jedem Gebiet der gelernte Arbeiter verdrängt wird. Der ungelernete Arbeiter und die Frau treten an Stelle des gelernten. Die technischen Umwälzungen machen aber damit noch nicht Halt, immer höher drängt die Entwicklung, die dazu von der kapitalistischen Konkurrenz und dem Profit getrieben wird. Wir sehen, daß in nicht zu ferner Zukunft die Arbeitsfälle in den Fabriken auch von „unqualifizierten Arbeitern“ entböhrt werden. Jeder technische Fortschritt, jede neue Maschine schafft für die betroffenen Arbeiter neue Arbeitsbedingungen, bei denen die Arbeiter nur noch Aufsichtsdienste oder Sandlangerarbeiten zu verrichten haben. Ein an den Panamakanalbauten beteiligter Abteilungsingenieur hat auf Grund eines fünf Monate währenden Arbeitsabschnittes folgendes festgestellt: In einem Monat schachtete eine Dampfmaschine durchschnittlich 14.000 Kubikmeter Erdbreich aus. Es waren dies Maschinen, zu deren Betrieb einschließlich des Ingenieurs, der Maschinisten, des Zugspersonals und der Streckenarbeiter 298 Mann gehörten. Unter der Annahme, daß ein Arbeiter in achtstündiger Arbeitszeit 4-6 Kubikmeter Boden gewinnt, wären für die Bewegung von 623.700 Kubikmeter monatlich, welche Arbeitsleistung von sämtlichen Maschinen erreicht wurde, 5460 Mann erforderlich gewesen. Das bedeutet also, daß durch die Dampfmaschine über 5000 Arbeiter erspart wurden.

In der „Technischen Rundschau“ hat der Danziger Ingenieur Scheuer eine äußerst interessante Zusammenstellung über moderne Technik gegeben, aus der wir folgendes entnehmen: Das alte idyllische Wasserrad lieferte höchstens an die 10 Pferdekraft. Heute sind am Featler River in Amerika Francis-Turbinen, die in einem einzigen Lauf rad 18.000 Pferdekraft geben.

Im Jahre 1881 war ein Schiff mit 9900 Tonnen Wasserverdrängung bei 17 Knoten Geschwindigkeit und einer Maschinenleistung von 10.300 Pferdekraften sehr bemerkenswert. Das Jahr 1907 brachte mit der „Lusi-

tania“ einen Turbinendampfer von 38.000 Tonnen Wasserverdrängung, 25 Knoten Geschwindigkeit und Maschinen von 68.000 Pferdekraften.

Einem Hochofen mußten im Jahre 1840 während einer Stunde 2 Tonnen Erz und Kohle, auf eine Höhe von 12 Meter gehoben, zugeführt werden. Ein moderner Hochofen verlangt stündlich 80 Tonnen Erz und Kohle, auf eine Höhe von 40 Meter gehoben. 1850 lieferte ein Hochofen jährlich 3500 Tonnen Roheisen, heutzutage ist die Leistung schon 160.000 Tonnen.

1860 galt eine Betriebsdampfmaschine von 100 bis 120 Pferdekraften als groß, heute sind Maschinen von 10.000 bis 12.000 Pferdekraften in Betrieb, ja Dampfturbinen von 27.000 Pferdekraften. Eine Lokomotive entwickelte im Jahre 1858 ungefähr 300 Pferdekraft, im Jahre 1909 an die 1600 Pferdekraft.

Nach Berechnungen müssen zwölf Menschen acht Stunden täglich tätig sein, um eine Arbeitsleistung einer technischen Pferdekraft zu vollführen. Man hat ausgerechnet, daß nur zur Förderung der abgebauten Kohle im Jahre 1900 in Deutschland 1.500.000 Menschen nötig gewesen wären. Wenn also die Technik bei der Kohlenförderung nicht so riesige Fortschritte gemacht hätte, wären Hunderttausende von Menschen in Deutschland nötig, um das jetzt gebrauchte Kohlenquantum herbeizuschaffen.

Wie sind zugleich im Gebiet des Verkehrs die Geschwindigkeiten gewachsen? Im Jahre 1800 wurden in 12 Stunden mit einem Postwagen etwa 50 Kilometer zurückgelegt; im Jahre 1900 wurden mit der Eisenbahn in 12 Stunden 800 Kilometer zurückgelegt. Die Geschwindigkeit der Personenbeförderung ist also um das 16fache gesteigert worden. Der Vergleich eines Kartranes aus dem Jahre 1768 mit einem modernen Kran hat ergeben, daß die Gesamtbetriebskosten für eine Tonne gehobener Last von 30 Pf. auf 1/2 Pf. zurückgegangen sind.

Zum Schluß noch ein Beispiel zur Frachtverbilligung: im Jahre 1800 konnte eine Tonne mit einem Kostenaufwand von 50 Mk. auf etwa 100 Kilometer befördert werden; im Jahre 1900 konnte dies auf etwa 2500 Kilometer befördert werden.

Wenn wir diese Riesentwicklung der modernen Technik auf allen Gebieten betrachten, wenn wir wissen, wieviel menschliche Kraft dadurch beinahe überflüssig wird und die sogenannten toten Körper für die Produktion in Tätigkeit treten, dann sollten nach aller Vernunft und nach dem Glauben sehr vieler die Produkte auch entsprechend billiger sein. Trifft dies aber zu? Hält die kolossale Verbilligung der Produktion mit den Verkaufspreisen auch nur annähernd gleichen Schritt? Ruhig und bestimmt muß konstatiert werden, daß dem nicht so ist. Die Begründung für diese merkwürdige Erscheinung: sprunghafte Entwicklung des technischen Fortschrittes, Verbilligung der Produktion, demgegenüber aber geringe und kaum auskömmliche Löhne für die Arbeiter, das teure Verkaufsprodukt liegt einzig und allein in der kapitalistischen Wirtschaftsordnung und ihrer Produktionsweise. Solange die Produktionsmittel im Besitz des Privatkapitals sind, solange es eine Konkurrenz und einen Profit gibt, so lange wird die Arbeitskraft des Arbeiters nie voll entlohnt werden, so lange wird auch die vollkommenste Technik keine verhältnismäßige Verbilligung der Produkte mit sich bringen.

Die Sozialdemokraten arbeiten in Erkenntnis all dieser Umstände mit all ihrem Wissen und Können an der Umwandlung der kapitalistischen Wirtschaftsordnung in die sozialistische, die die ungeheure Entwicklung der Maschine statt zur Ausbeutung der unterdrückten Arbeiter zum Wohle der Arbeiter ausnützen wird.

Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1910.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1910“.

Der dem Bericht vorangeschickten Vorbemerkung zufolge wurden in demselben nimmehr auch die Betriebsergebnisse der verstaatlichten Linien der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einbezogen; hierdurch ergeben sich naturgemäß gegenüber den im vorjährigen Verwaltungsbericht veröffentlichten Betriebsergebnissen wesentliche Differenzen.

Aus dem Bericht, welcher sich sowohl in seinem Inhalt als auch in seiner Systematik dem Bericht des Vorjahres vollständig anschließt, seien im nachstehenden die besonders nennenswerten Daten hervorgehoben.

Das im vorjährigen Verwaltungsbericht ausgewiesene, im staatlichen Betrieb stehende Bahnnetz umfaßte am Schluß des Jahres 1910, mit Berücksichtigung der in diesem Jahre eingetretenen Längenänderungen, eine Betriebslänge von 16.005.943 Kilometer und erhöhte sich durch die Einbeziehung der früher genannten jüngst verstaatlichten Bahnen auf 18.898.355 Kilometer. Im Berichtsjahr erfuhr dieses Bahnnetz durch Öffnung neuer Linien einen Zuwachs um 246.648 Kilometer = 1-31 Prozent, und zwar kamen folgende für Rechnung der Eigentümer betriebene Bahnen hinzu: die letzte Teilstrecke Furkous-Dfna der Lokalbahn Werenzanka-Dfna, die Lokalbahn Wallern-Saidmühl sowie die Linie Salnau-Schwarzes Kreuz, die Lokalbahn Cervignano-Belvedere, die Fortsetzung der Lokalbahn Trient-Tezze (Walgugabahn) n a c h P r i m o l a n o, die Lokalbahn Taus-Tachau, die als Hauptbahn zweiten Ranges hergestellte Lokalbahn Friedberg-Aspang (Wechselbahn) und die Lokalbahn Lemberg-Stojanow.

Die gesamte Betriebslänge stellt sich auf rund 19.145 Kilometer. Von derselben entfallen 13.282 Kilometer auf Bahnen im Eigentum und Betrieb des Staates, 705 Kilometer auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen und 5158 Kilometer auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen.

Das Anlagekapital der im Berichte behandelten k. k. Staatseisenbahnen und der vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen betrug mit

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

Ende 1910 5.578.984,437 Kr. und erhöhte sich gegen das Vorjahr um 1.396.016,496 Kr. = 33,37 Prozent. Dieses Anlagekapital setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Baufkosten für die vom Staate gebauten Bahnen	Kr. 790.359.312
Bei der Erwerbung von Bahnen übernommene Emissionschulden	2.894.097.521
Darlehensschulden	32.195.141
Kaufpreis für angekaufte Bahnen	34.818.181
Kapitalwerte von Jahresrenten, welche für die Erwerbung oder für die Inbetriebnahme von Bahnen auf eigene Rechnung zu entrichten sind	892.001.123
Nachträgliche Inbetriebnahmen	880.641.731
Sonstige Kapitalaufwendungen	54.571.428
zusammen	Kr. 5.578.984.437

An Fahrbetriebsmitteln waren im Berichtsjahr vorhanden: 5764 Lokomotiven (gegen 1909 + 26,35 Prozent), 11.069 Personenwagen (+ 21,96 Prozent), 115.104 Güterwagen (+ 26,41 Prozent), 3939 Post und Dienstwagen (+ 20,31 Prozent), ferner 4495 Tender, 2016 Schneepflüge, 45 Wasserwagen und 39 Motorwagen.

Die Beschaffungskosten sämtlicher Fahrbetriebsmittel bezifferten sich mit Ende des Jahres 1910 auf 991 Millionen Kronen (+ 25,55 Prozent).

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel betreffend ist zu erwähnen, daß im Jahre 1910 im ganzen 145 Millionen Zugkilometer zurückgelegt wurden, was gegenüber dem Jahre 1909 einer Mehrleistung von 29 Millionen = 24,65 Prozent entspricht.

Die Gesamtleistung der Züge betrug 39.040 Millionen Bruttokilometer (8101 Millionen oder 26,18 Prozent mehr als im Vorjahr). Auf einen Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfallen im Berichtsjahr 7628 (+ 3,57 Prozent) Zugkilometer und 2.056,102 (+ 4,84 Prozent) Bruttotonnenkilometer.

Der Verkehr auf den vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Bahnen gestaltete sich im Berichtsjahr folgendermaßen:

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 131 Millionen (+ 38 Millionen = 40,31 Prozent); Personenkilometer wurden 5271 Millionen (+ 27,24 Prozent) zurückgelegt.

Das Gesamtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks belief sich auf 195.259 Tonnen (+ 41,44 Prozent).

Als Eilgut wurden 1.025.917 Tonnen (+ 45,78 Prozent), als Frachtgut 72.025.681 Tonnen (+ 15,20 Prozent) befördert.

Außerdem wurden auf den für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen befördert: 58 Millionen Personen (hierunter Wiener Stadtbahn 38 Millionen) gegen 1909 + 11,16 Prozent, Reisegepäck 34.250 Tonnen = + 26,43 Prozent, Eilgüter 133.589 Tonnen = + 2,33 Prozent und Frachtgüter 11.764.146 Tonnen = + 11,08 Prozent.

Anlangend das finanzielle Ergebnis des Jahres 1910 ist nachstehendes hervorzuheben:

Die ordentlichen Einnahmen betragen 754.060 Millionen Kronen, das sind um 37,36 Prozent mehr als im Vorjahr.

Von den Einnahmen entfallen auf die Transporteinnahmen der vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Bahnen 677.684 Millionen Kronen (gegen 1909 + 19,5-114 Millionen Kronen = 40,43 Prozent) und auf die sonstigen Einnahmen 74 Millionen Kronen (+ 10,896 Millionen Kronen = 17,16 Prozent), während sich der Restbetrag auf verschiedene andere Eingänge verteilt.

In den Transporteinnahmen partizipieren die Einnahmen aus der Beförderung von Personen mit 166.316 Millionen Kronen (+ 45,40 Prozent), von Reisegepäck mit 7.027 Millionen Kronen (+ 28,67 Prozent), von Eilgütern mit 29.595 Millionen Kronen (+ 69,02 Prozent) und von Frachtgütern mit 474.746 Millionen Kronen (+ 37,52 Prozent).

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet, betragen die Transporteinnahmen 48,452 Kr. (+ 11,44 Prozent).

Die ordentlichen Ausgaben bezifferten sich im Berichtsjahr auf 572,437 Millionen Kronen und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 25,59 Prozent. Von diesem Betrag entfielen auf die ordentlichen Betriebsausgaben 522,200 Millionen Kronen, darunter 298,955 Millionen Kronen für die Bezüge des Personals. An den Betriebsausgaben partizipierten die Ausgaben für den Stations- und Fahrtdienst mit 150,484 Millionen Kronen, jene für den Zugförderungsdienst mit 106,365 Millionen Kronen, für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung wurden 83,868 Millionen Kronen, für Werkstätten- und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel 73,817 Millionen Kronen aufgewendet, während sich die restlichen Ausgaben auf Steuern, sonstige Betriebsausgaben u. s. w. verteilen.

Um den Betriebsüberschuss des Staatsbahnbetriebes zu ermitteln, müssen zu den oben angegebenen ordentlichen Einnahmen, beziehungsweise zu den ordentlichen Ausgaben noch jene Einnahmen und Ausgaben hinzugefügt werden, welche zwar unter den außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben präliminiert und verrechnet werden, ihrer Natur nach aber dem Betriebskonto zugute, beziehungsweise zu Lasten zu schreiben sind. Werden sodann den vorangeführten ordentlichen Einnahmen und Ausgaben die oben bezeichneten, auf den Betriebsüberschuss wirkenden außerordentlichen Einnahmen per 1,238 Millionen Kronen und die analogen Ausgaben per 28,797 Millionen Kronen hinzugezogen, so ergibt sich für das Jahr 1910 ein Betriebsüberschuss von 154,065 Millionen Kronen, das ist per Kilometer Betriebslänge von 11,015 Kr. Der im Verwaltungsbericht für das Jahr 1909 für das in diesem behandelte Bahnnetz auf die gleiche Weise gebildete Betriebsüberschuss betrug im ganzen 68,854 Millionen Kronen und per Kilometer Betriebslänge 6,180 Kronen.

Die ordentlichen und die auf den Betriebsüberschuss wirkenden außerordentlichen Ausgaben betragen im Verhältnis zu den analogen Einnahmen im Jahre 1910 79,60 Prozent, gegen 87,48 Prozent im Jahre 1909.

Das früher ausgewiesene Anlagekapital der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung

betriebenen Privatbahnen wurde im Jahre 1910 durch den Betriebsüberschuss mit 2,76 Prozent verzinnt, während sich für das Jahr 1909 die analoge Verzinsung auf 1,65 Prozent stellte.

Von Interesse ist folgende, die Ermittlung des im Jahre 1910 für die Staatsbahnen erforderlichen Staatszuschusses betreffende Berechnung:

Die Jahreslast, welche der Staatsverwaltung im Jahre 1910 für das mit 5.578.984,437 angegebene Anlagekapital der k. k. Staatsbahnen und der vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen erwachsen ist, setzt sich zusammen aus der

Verzinsung und Rückzahlung von Emissions- und Darlehensschulden per	Kr. 187.697.086
und aus der Verzinsung zu 4 Prozent jenes Aufwandes, welchen der Staat durch Rentenbegebung oder aus Kassenbeständen bestritten hat, per	61.724.376
zusammen	Kr. 249.421.462

Im Entgegenhalt zum Betriebsüberschuss des Jahres 1910 per Kr. 154.064.568 ergibt sich daher ein rechnermäßiger Staatszuschuss von Kr. 95.356.894

Für das Jahr 1909 hat sich bei Vornahme der gleichen Berechnung ein erforderlicher Staatszuschuss von 114,655,861 Kr. ergeben.

Dem Staatszuschuss für das Jahr 1910 sind entgegengehalten ein Betrag von 36,737,468 Kr. für Amortisation von Emissions- und Darlehensschulden sowie weiters ein Betrag von 12,947,094 Kr. für von der Staatsbahnverwaltung bezahlte staatliche Steuern (das ist ausschließlich der nichttararischen Zuschläge), wodurch sich eine Verminderung des Staatszuschusses auf 45,672,332 Kr. ergibt. Bei analoger Berechnung für das Jahr 1909 erniedrigt sich der Staatszuschuss dieses Jahres auf 75,808,520 Kr.

Wie aus den vorstehenden Angaben hervorgeht, hat sich das finanzielle Ergebnis des Staatsbetriebes im Jahre 1910 im Vergleich zu jenem des vorhergehenden Jahres bedeutend günstiger gestaltet; am markantesten ist dies aus der Verminderung des rechnermäßigen ermittelten Staatszuschusses und aus der nicht unerheblich gestiegenen Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen zu ersehen.

Die Gründung einer Bau- und Wohnungsgenossenschaft für die Bediensteten und Arbeiter der Südbahn.

Die Wohnungsnot macht sich immer drückender fühlbar. Allmonatlich werden die Mieter durch neue Nachrichten über abermalige Zinssteigerungen beunruhigt, und die private Bautätigkeit reicht nicht hin, den steigenden Mehrbedarf an Mietwohnungen zu decken. Das Verhältnis zwischen der Nachfrage nach Wohnungen und deren Angebot verändert sich immer mehr zu Ungunsten der Mieter und damit sind diese immer mehr der Willkür des Wohnungswuchers ausgeliefert.

Was die Eisenbahner bisher an Verbesserungen der Bezüge erreichten, ist von der Lenkung aufgezehrt, und es ist zu befürchten, daß auch die Erfolge der gegenwärtigen Aktionen, die auf Verbesserung der Bezüge der Eisenbahnbediensteten gerichtet sind, wieder von den Hausherren mit Beschlag belegt werden. Das drängt zu Gegenmaßnahmen.

In den Kreisen der Südbahnbediensteten ist der Plan zur Gründung einer Bau- und Wohnungsgenossenschaft gereift, und es haben sich zur Beförderung der Vorarbeiten Bedienstete aus allen Kategorien der Südbahnbediensteten zusammengefunden: Beamte, Unterbeamte, Diener und Arbeiter. Die Generaldirektion der Südbahn hat nach eingehender Prüfung des Projekts zugestimmt, diese Gründung auf das tatkräftigste zu unterstützen, und es sind alle Anzeichen dafür vorhanden, daß diese Genossenschaft zu einer erblühenden Blüte und damit zu einer segensreichen Tätigkeit gelangen wird.

Die Bau- und Wohnungsgenossenschaft für Bedienstete und Arbeiter der Südbahn strebt an, in allen jenen Stationsorten der Südbahn, wo hierzu die Notwendigkeit vorhanden ist, für die aktiven und die im Ruhestand befindlichen Bediensteten und Arbeiter Wohnhäuser, eventuell auch Ledigenheime, mit gesunden und billigen Kleinwohnungen zu errichten, wobei nicht die Fertigstellung von Mietkasernen, sondern eine solche komfortabler Wohnhäuser angestrebt wird.

Die S. B. W. G. (wie wir der Kürze wegen diese Genossenschaft bezeichnen wollen) sichert sich durch die Absteckung ihres Genossenschaftszieles den Anspruch auf die Wohlfahrt des Gesetzes betreffs der Errichtung eines Wohnungsfürsorgefonds. Der Bau von Einfamilienwohnhäusern ist in den Statuten der S. B. W. G. gegenwärtig nicht in Betracht gezogen, vielmehr eine Ausdehnung der Tätigkeit der S. B. W. G. auf dieses Gebiet in der späteren Zukunft durch Aenderung der Statuten keineswegs eine Unmöglichkeit ist. Die S. B. W. G. schürt sich und ihre Mitglieder, indem sie sich zunächst vor leichter realisierbare Aufgaben stellt, vor einem ungeunden Optimismus, der, wenn er enttäuscht, leicht das Vertrauen ihrer Mitglieder zu ihrer Genossenschaft untergräbt.

Die finanzielle Förderung, die die Generaldirektion der Südbahn durch den Beitritt mit einer höheren Anteilsumme diesem Projekt angedeihen läßt, stellt dieses Unternehmen auf eine gesunde materielle Basis, und da die Höhe der Anteile (50 Kr., die in Monatsraten à 4 Kr. eingezahlt werden können) auch dem schlechter situierten Bediensteten die Teilnahme an der Genossenschaft ermöglicht, ist wiederum auf der anderen Seite auf eine rege Beteiligung der Südbahnbediensteten an diesem Unternehmen durch Beitritt als Mitglieder zu rechnen. Am Tage nach der ersten Verbreitung der Beitrittsaufforderungen sind bereits 400 Südbahner der S. B. W. G. beigetreten, und unterdessen hat sich gewiß diese Mitgliederzahl wesentlich erhöht, vielleicht verdoppelt.

Auch sonst ist in Südbahnerkreisen reges Interesse an dieser Gründung, wie dies vorausgesehen war,

konstatierbar. Dies zeigte sich namentlich in einer großen, gut besuchten Südbahnerversammlung, die am 6. November l. J. in den „Rosenfälen“ im X. Wiener Gemeindebezirk stattfand. Das Präsidium dieser Versammlung bildeten die Herren Bureauvorstand Hohenegger, Lokomotivführer Frank, Wächter Herzog, Adjunkt Bauer und Schlosser Schmid. Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines war durch Genossen Weigl bei dieser Versammlung vertreten. Ueber die Gründung der S. B. W. G. sprach in längeren Ausführungen Genosse Grill, der ausführte:

Die eigentliche Ursache zur Gründung der Bau- und Wohnungsgenossenschaft habe die feinerzeitige Erklärung des Eisenbahnministeriums auf die Forderung nach Erhöhung der Quartiergelder gegeben, daß wohl etwas auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge für die Staatsbahnbediensteten geschehen solle, daß aber eine Quartiergelderhöhung ausgeschlossen sei, da eine derartige Maßnahme wiederum nur lediglich den Hausbesitzern zugute kommen würde. Es sei ferner zu die Wohnungsfürsorge der Bahnverwaltungen schlecht bestellt, da diese teuer bauen, weil sie die Gründe oft im Wege der Zwangsentwässerung erstehen müssen, und da sie für die Bauausführungen die Preise zahlen müssen, die ihnen die Baumeister diktiert. So sei es in den letzten Jahren wiederholt vorgekommen, daß erbaute Personalhäuser von Eisenbahnern gar nicht bezogen wurden — so in Linz und Villach — da sich die Wohnungen in diesen Personalhäusern teuer stellten und überdies unzuverlässig gebaut sind. Diese Gründe sprechen für die Errichtung einer Wohnungs- und Bau- und Wohnungsgenossenschaft, um sowohl den Hausherren Konkurrenz zu bieten, als auch um für die Bediensteten zweckmäßige Wohnungen zu schaffen. Genosse Grill besprach nun, wie mit der Generaldirektion und der Verwaltung der Südbahn ein Einvernehmen bezüglich der Errichtung der Genossenschaft herbeigeführt wurde. Daß die Südbahnverwaltung sich zu einem Beitritt mit einem Anteil von 250.000 Kr. bereit erklärt habe, wenn Bedienstete mit Anteilen von 100.000 Kr. beitreten und daß zu erwarten sei, daß diese Anteilhöhe in Wien und Meidling allein aufgebracht werde. Die Genossenschaft werde auch für jeden Bediensteten Früchte bringen, denen in der ersten Zeit des Genossenschaftsbestandes nicht Wohnungen zur Verfügung gestellt werden können, da deren Bautätigkeit geeignet sei, auf die Mietzinse regulierend zu wirken.

Die Ausführungen des Genossen Grill fanden ungeteilten Beifall bei den Versammelten und wir wollen hoffen, daß sich in allen Kreisen der Südbahnbediensteten das notwendige Verständnis für die Aufgaben dieser Genossenschaft einstellen wird.

Die englischen Eisenbahner und ihre Forderungen.

Soeben ist der Bericht der Eisenbahnkommission erschienen, die von der englischen Regierung nach dem großen Eisenbahnerstreik eingesetzt wurde, um die Frage der Einigungsämter zu untersuchen. Für die Arbeiter ist dies ein trauriges Dokument. Die Eisenbahner, die gehofft hatten, daß die Kommission die Anerkennung ihrer Gewerkschaften befürworten werde, sehen sich wieder einmal betrogen. An Stelle der Anerkennung der Gewerkschaften, die den Hebel zur Durchsetzung langjähriger Lohnverbesserungen bieten soll, bringt der Bericht ein elendes Flickwerk an den bestehenden Einigungsämtern, die von den Arbeitern als das größte Hindernis auf dem Wege einer Besserung ihrer wirtschaftlichen Lage betrachtet werden. Das schlimmste dabei ist, daß der Bericht von allen Kommissionsmitgliedern, auch von dem Arbeiterpartei-Mitglied Henderson, unterzeichnet ist. Unter den Umständen hätte man wenigstens einen Minoritätsbericht erwarten sollen.

Das einzige Zugeständnis, das den Arbeitern gemacht wird, ist die Bestimmung, daß die Arbeitervertreter in den Einigungsämtern (die in Wirklichkeit nur Arbeiteraussschüsse sind) einen Gewerkschaftsbeamten, der nicht im Dienste der Eisenbahngesellschaft steht, zum Sekretär ernennen können. Das Einigungsverfahren vom Jahre 1907 soll durch ein verbessertes ersetzt werden, das am 1. Juli des nächsten Jahres in Kraft treten und bis zum 6. November 1914 in Kraft bleiben soll. Die sogenannte Verbesserung besteht in einer Vereinfachung des Verfahrens. Nur die Sektionsausschüsse sollen bestehen bleiben; die Zentralämter, die bisher von den Eisenbahndirektoren vielfach mißbraucht wurden, um die Forderungen der Arbeiter zu verschleppen, sollen abgeschafft werden. Ihre Stelle wird in Zukunft von dem „unabhängigen Vorsitzenden“ (Schiedsrichter) eingenommen werden, dessen Entscheid bindend sein soll. Es bleibt also bei der alten Geschichte, daß nach dem Grundsatz: „Teile und herrsche!“ die einzelnen Arbeiterkategorien (Lokomotivführer, Schaffner u. s. w.) ihre Vertreter in den lokalen Sektionsausschüssen ihres Berufes schicken, wo sie mit den Beamten der Eisenbahngesellschaft, in deren Dienst sie stehen, verhandeln müssen. Eigentliche Einigungsämter, wie sie in der Bergwerksindustrie bestehen, wo sich die Arbeitgeber mit erfahrenen und unabhängigen Gewerkschaftsbeamten abfinden müssen, sind diese Arbeiteraussschüsse nicht. Der Sekretär der Gewerkschaft der Eisenbahngestellten erklärt, daß die Vorschläge der Kommission nicht die Zustimmung der Arbeiter finden würden. In einigen Einzelheiten biete das neue Verfahren einige geringe Verbesserungen, aber in anderer Hinsicht sei es um vieles schlechter als das bestehende. Die Abschaffung der Zentralämter sei ein reaktionärer Schritt; in allen übrigen Berufskategorien dränge man nach Zentralisation und nicht nach Zersplitterung. Die Ernennung eines Gewerkschaftsbeamten zum Sekretär der Arbeitervertreter in den Sektionsausschüssen habe die Frage der Anerkennung der Gewerkschaften ihrer Lösung um kein Zota näher gebracht.

Nicht sonderbar klingen einzelne Stellen in dem Bericht — sonderbar, weil sie auch ein Arbeitervertreter, der dazu noch Vorsitzender der Arbeiterpartei gewesen ist, unterzeichnet hat. So heißt es in dem Bericht:

Zeugen befürworteten die Anwendbarkeit auf Eisenbahngestellte des Absatzes 4 des Gesetzes über Verschönerung und Schutz des Eigentums, des kanadischen Gesetzes über die Unternehmung wirtschaftlicher Streitigkeiten und der Bestimmungen der Vorlage, die Herr M. P. Crooks und andere dem Parlament unterbreitet haben. Es ist nicht unsere Sache, vorzuschreiben, wie das Halten der Verträge gefördert und

wie der Vertragsbruch bestraft werden kann. Die Leute haben das Recht, ihr Engagement zu Ende zu bringen, indem sie die gesetzlich bestimmte Kündigungsfrist einhalten; aber in der Ausübung dieser ihrer Freiheit sollte ihnen, nach unserer Ansicht, nicht erlaubt werden, andere Leute, die zu arbeiten wünschen, durch Drohungen oder irgendeine andere Art der Einschüchterung zu nötigen.

Das klingt wie eine Unterstützung der heftigen Agitation, die angeblich von allen Arbeitgeberverbänden Großbritanniens gegen das Recht des Streikpostens geführt wird.

Geradezu grotesk nimmt sich der Schlussparagraf des Berichtes aus. Er lautet:

„Indem wir Ihnen untertänigst diese unsere Anschauung unterbreiten, bitten wir Eure Majestät, uns zu gestatten, einen Augenblick den Rahmen unserer Untersuchung zu überschreiten. Das Eisenbahnsystem Großbritanniens wurde von keinem anderen übertrufen (11). Das Publikum betrachtet sein Eisenbahnsystem mit Stolz und Vertrauen. Das System ist aufgebaut auf großen Ueberlieferungen und hohen Idealen, und es ist das Privileg jedes Eisenbahners, welcher Klasse und Kategorie er auch angehören möge, teilzunehmen und mitzuwirken an dem großen Pfande, das ihm anvertraut worden ist. Wir glauben, daß wir die Ansicht der Allgemeinheit ausdrücken, wenn wir sagen, daß die Eisenbahner mit Vertrauen auf die Unterstützung des britischen Publikums in allen gerechten, in billiger Weise vorgebrachten Forderungen rechnen können, wenn sie nur das Pflichtbewußtsein über alles andere setzen.“

Mit solchem dünnen und dazu noch grob verfälschten Leim wird man die Eisenbahner kaum fangen. Jedermann weiß, daß die britischen Eisenbahnen zu den schlechtesten der ganzen Welt gehören. Die Lotterwirtschaft dieser Privatbahnen ist ungläublich. Und dank dieser Lotterwirtschaft kostet die Personen- und Güterbeförderung in Großbritannien etwa zweimal so viel als auf den preussischen Staatsbahnen. Ihre Finanzwirtschaft gleicht der eines verzweifeltsten Spekulanten. Sie haben ein Kapital angehäuft, das dreimal so groß ist als die Summe, die in den Büchern der preussischen Eisenbahnbehörde als der Wert der preussischen Staatsbahnen, deren Netz dem britischen gleichkommt, angegeben ist. Riesige Kapitalverwässerungen, ungeheure Schmiergelder und zweifelhafte Buchführung sind in erster Linie für den wackeligen finanziellen Ueberbau verantwortlich. Wo es eben möglich ist, bezahlen sie Verbesserungen und Neuanschaffungen nicht aus dem Gewinn, sondern mit frischem Kapital, nur um den Profit zu schonen. Niemand hat diese geniale Pumpwirtschaft einmal mit der Rechenkunst eines Mannes verglichen, der den Wert seiner gekluderten Schuhe in der Weise feststellte, daß er die Anschaffungskosten zu den Reparaturkosten rechnete.

Daß diese durch und durch faule Frucht am Baume des Kapitalismus nur geringe Dividenden und erbärmliche Löhne zahlen kann, liegt klar auf der Hand. Die prekäre finanzielle Lage der britischen Privatbahnen erklärt auch, weshalb sich die Direktoren so grimmig gegen die Anerkennung der Gewerkschaften wehren. Die fabelhafte Mißwirtschaft kann keine höheren Löhne vertragen. Die Eisenbahner verlangen in ihrem nationalen Programm vor allen Dingen höhere Löhne und kürzere Arbeitszeit. Besteht unter dem gekennzeichneten System der Privatbahnen Aussicht, daß sie ihre Forderungen durchsetzen werden? Leider wenig. Der Schiedsrichter, der nach dem neuen Einigungsverfahren diese Fragen wohl in den meisten Fällen zu entscheiden haben wird, wird sich, wie es in anderen Berufen Brauch ist, nach dem Stande der Industrie richten, und der ist in der Eisenbahnindustrie, an den Dividenden gemessen, zu keiner Zeit recht gut. Die Regierung könnte allerdings, wie sie es ja auch versprochen, den Gesellschaften gestatten, die Tarife zu erhöhen. Aber was werden die so wie so schon genügend von den Eisenbahngesellschaften gerupften Industriellen dazu sagen?

Wer die Frage tiefer studiert hat, kann keinen Ausweg sehen als die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Welche bürgerliche Partei wird es jedoch wagen, das Problem anzufassen und dem Volke vorzuschlagen, etwa 13 Millionen Pfund Sterling für ein Unternehmen zu zahlen, das zum größten Teil aus verlorenem Kapital und Luft besteht? Und umgekehrt, welche bürgerliche Partei würde den Entrüstungssturm überleben, der sich in den Reihen der besitzenden Klassen erheben würde, wenn sie es wagen sollte, den 180.000 Aktienbesitzern der Eisenbahnen einen fairen Preis, sagen wir den Preis der preussischen Staatsbahnen, anzubieten? Man soll den schlafenden Hund nicht wecken (let sleeping dogs lie), sagt ein englisches Sprichwort. Und dennoch werden sich die bürgerlichen Parteien mit der Frage befassen müssen, wenn sich nicht inzwischen die Arbeiterkraft aufrafft und dieser unfähigen Gesellschaft das Seft aus den Händen reißt. Unter den Eisenbahnern, die unter dem bestehenden schändlichen System am schwersten zu leiden haben, wird es weiter gären. Man wird sich des Satzes erinnern, mit dem das Streikkomitee nach dem großen Streik die Wiederaufnahme der Arbeit befürwortete: „Wir können ja jederzeit wieder in den Streik treten.“ Dieser neueste Beschwichigungsbericht der Kommission wird der englischen Regierung wenig nützen.

Von der Südbahn.

Protokoll

über die am Donnerstag den 8. Juni 1911 in Wien stattgefundene Beratung der Personalkommission, und zwar der Gruppe des Stationspersonals des Verkehrs und der Gruppe der Lohnerhaltung der Sektion für Diener, betreffend allgemeine Angelegenheiten der Bediensteten dieser Gruppen.

(Fortsetzung.)

Punkt 18.

Die dem Versuchspersonal an Stelle des Affordberdienstes gewährten Personalauslagen sollen bei jeder Vorrückung nur um 40 Kr. erhöht werden. Gewährung einer Substitutionszulage von Kr. 120 per Tag für Verschieber, im Falle sie zu

einer höheren Dienstleistung (im Oberverschieber- oder Platzmeisterdienst) verwendet werden.

Personalkommissionsmitglied Wagner bespricht diese Forderung; insbesondere erklärt er, daß die Gewährung der Substitutionszulage von Kr. 120 der Verkehrsdirektion nichts kosten würde, da dem Oberverschieber oder Platzmeister seine Zulage abgezogen werde, wenn er nicht da sei. Die Wächter von Unterdraburg ersuchen um eine Zulage, weil auch dort Verschieb stattfinden. Anderwärts hätten die Wächter eine Postenzulage.

Inspektor Pölleriker erklärt, daß nur in Stationen mit anstrengendem Dienst eine Postenzulage gewährt würde.

Personalkommissionsmitglied Wagner erklärt, daß das im gegebenen Falle zutrefte. Ferner müsse in Graznigg auf Posten 1 und 2 ein Wächter den ganzen Verschieb leiten. Dieser Wächter ersuche um eine Vergütung hiefür.

Punkt 19.

Entschädigung der Bahnrichter für geleistete Ueberzeit. Personalkommissionsmitglied Herzig vertritt diese

Petition der Bahnrichter, von denen durch die Stabilisierung manche um 600 bis 700 Kr. jährlich geschädigt seien. Er verweist auf die L. L. Staatsbahnen, wo zum Beispiel ein Bahnrichter mit 900 Kr. Gehalt für jede Ueberstunde 42 S. erhalte.

Inspektor Berger gibt zu, daß die Bahnrichter infolge der Anstellung eine Verminderung ihrer Bezüge erfahren haben, aber man habe sie ja früher um ihre Meinung befragt und sie haben sich einverstanden erklärt. Bei den L. L. Staatsbahnen würden tatsächlich die Ueberstunden den Bahnrichtern entlohn. Die ganze Ueberstundenfrage siehe gegenwärtig in Verhandlung und werde für alle Direktionen zugleich geregelt werden.

Personalkommissionsmitglied Herzig verlangt, daß die Ueberstundenfrage der Bahnrichter sogleich geregelt werde.

Punkt 20.

Gewährung eines Schuhpauschales für Weichenwächter im Betrag von 50 Kr. jährlich.

Personalkommissionsmitglied Wagner begründet diese Forderung; die Leute müßten viel auf spitzigem Schotter gehen und das Schuhwerk werde auch durch Säuren vielfach angegriffen. Bei den L. L. Staatsbahnen sei das gleiche verlangt worden.

Punkt 21.

Sämtliche Bahnwächter, die für Kanzleidiener verwendet werden, sind in die Kanzleidienerkategorie aufzunehmen.

Personalkommissionsmitglied Herzig behauptet, daß diese Uebung beim Verkehr schon lange besteshe. Bezüglich der Bahnwächter sei diese Forderung schon im Vorjahr gestellt, aber ausweichend beantwortet worden.

Inspektor Berger meint, daß Personalkommissionsmitglied Herzig früher anderer Ansicht gewesen sei! Das Kanzleidiener Schema sei besser als das Wächterschema und es sei unlogisch, wenn ein zum Exekutivdienst untauglich gewordener Wächter besser vorrücken solle, als seine früheren Kollegen.

Inspektor Pölleriker erklärt, daß die Weichenwächter vielfach Ueberzulagen beziehen, die sie beim Kanzleidiener verlieren, deshalb habe man sie zu Kanzleidienern ernannt.

Personalkommissionsmitglied Herzig behauptet, das treffe nur in größeren Stationen zu, er sei übrigens tatsächlich früher anderer Ansicht gewesen. Noch im Jahre 1907 hätten die Wächter fünf- bis sechsjährige Fristen gehabt, die Kanzleidiener zwei- und dreijährige Fristen. Auch der Endgehalt der Wächter sei früher viel niedriger gewesen. Heute würden Wächter wie Kanzleidiener mit 900 Kr. angestellt und hätten zwei- und dreijährige Fristen. Nur komme der Kanzleidiener auf 1700 Kr., der Wächter bloß auf 1500 Kr. Schließlich würden die Wächter auch einmal 1700 Kr. bekommen.

Inspektor Berger erklärt, er werde sich für die Umwandlung der inaktiven Bahnwächter in Kanzleidiener einsetzen, sobald die Schemen gleich seien. Gegenwärtig sei es nicht im gesellschaftlichen Interesse, die Bahnwächter unter die Kategorie der Kanzleidiener einzureihen. Personalkommissionsmitglied Herzig würde sonst bei der nächsten Personalkommissions-sitzung sich darüber beschweren, daß dienstuntauglich gewordene Wächter 1700 Kr. erreichen, tauglich gebliebene aber nur 1500 Kr.

Personalkommissionsmitglied Herzig erwidert hierauf, daß man das jetzt auch schon sagen könne, da eben die Weichenwächter Kanzleidiener werden können.

Der Vorsitzende bemerkt, es sei eine rein menschliche Maßnahme, daß man die Leute überhaupt im Dienst behält.

Inspektor Pölleriker fügt hinzu, daß die Verkehrsdirektion viele Stationen habe und daher die Leute leicht verwenden könne.

Punkt 22.

Bahnrichter sind häufig in Barackenwohnungen untergebracht, wobei sie gleichzeitig mehr oder weniger die Hausmeisterstelle zugewiesen erhalten und die Verantwortung für das in den Baracken befindliche Inventar tragen. Trotz diesen Neben Umständen wird eine solche Barackenwohnung als Naturalwohnung gewertet und erhält der in derselben befindliche Bahnrichter anstatt dem Quartiergeld nur eine monatliche Zulage von 6 Kr. Er entrichtet somit in der letzten Quartiergeldklasse und ersten Gehaltsstufe für eine solche Barackenwohnung schon nicht weniger als 12 Kr. monatlich; Quartiergeld wäre 18 Kr., heraus bekommt er aber nur 6 Kr., muß folglich 12 Kr. für die Barackenwohnung zurücklassen. Diese Bewertung von Barackenwohnungen gestaltet sich um so ungerechter, nachdem derselbe Bahnrichter in derselben Wohnung vor Inkrafttreten der betreffenden Bestimmung beispielsweise monatlich nur 6 Kr. Mietzins entrichtete. Es erscheint dringend geboten, daß in dieser Angelegenheit eine gründliche Regelung Platz greift, da es doch nicht angeht, daß ein Bahnrichter, der durch die Anstellung selbst ohnehin mehr als genug finanziell geschädigt ist, auch für die Barackenwohnung noch das Doppelte von dem vorherigen Mietzins entrichten muß!

Personalkommissionsmitglied Herzig bemerkt hiezu, daß es sich hier um Baracken handeln dürfte, die, wie in Tirol, anlässlich großer Bauten errichtet und dann als Wohnungen verwendet wurden.

Inspektor Berger erklärt, der technische Ausdruck „Barackenwohnung“ sei ihm unbekannt. Es könne sich höchstens um drei oder vier solcher Wohnungen handeln. Die einzelnen Fälle seien ihm nicht bekannt.

Punkt 23.

Berücksichtigung der Bahnrichter bei Verpachtung von Grundflächen (Wohnhöfen); überhaupt solle bei Verpachtungen von Grundflächen zuerst das eigene Personal berücksichtigt werden.

Der Direktionssekretär meint, daß dies ohnedies geschehe.

Personalkommissionsmitglied Herzig erklärt, ein in einer Naturalwohnung untergebrachter Bahnrichter verdiene ebensoviel Rücksicht wie ein Wächter.

Punkt 24.

Forderungen der Portiere.

Die Portiere sind nach zwei in der Gehaltsstufe von 1100 Kronen zugebrachten Dienstjahren zu Unterbeamten zu ernennen und in das Unterbeamtenschema einzureihen. Vollständige Abschaffung des 24stündigen Dienstturnusses in allen Stationen. Dort, wo permanent Nachdienst geleistet werden

müsse, Einführung des 12/24stündigen Dienstturnusses, in allen anderen Stationen als Uebergangsstadium Einführung des 16/24stündigen Dienstturnusses. Die Portiere dürfen zu anderen Dienstleistungen nicht verwendet werden. Bei Erkrankungen und Erholungsurlauben ist der Abgang durch Beistellung von Substituten zu ersetzen. Die Nachdienstzulage ist allen Portieren, die tatsächlich Nachdienst versehen, ohne Einschränkung zu gewähren. Einführung eines Schreibpauschales von 1 Kr. per Monat an alle Portiere, die Schreibarbeiten zu verrichten haben. Die schmachvolle Behandlung, die den Portieren seit längerer Zeit zufolge der Führung der Garderobe zuteil wird, zwingt dieselben, die Abschaffung der Garderobe zu verlangen. An Stelle der Garderobe ist den Portieren ein fixes Pauschale zu gewähren, welches monatlich mindestens 40 Kr. zu betragen hat. In jenen Stationen, wo der Verdienst der Portiere aus der Garderobe bisher höher war, ist der genannte Pauschalbetrag entsprechend zu erhöhen.

Personalkommissionsmitglied Dsmeg begründet diese Forderungen ausführlich: Die Portiere hätten nie einen Vorteil erhalten. Im alten Schema (vor dem Jahre 1891) wo es nur Beamte und Diener gab, waren die Portiere in der ersten Kategorie mit den Oberkonduktoren, Telegraphenausschreibern u. s. w. Durch den Generalerlass vom 24. Dezember 1891, Nr. 781 W.-Z., seien alle diese Kategorien Unterbeamte geworden, mit Ausnahme der Portiere. Diese habe man sogar in die V. Dienergruppe zurückversetzt. Früher hatten die Portiere 624 fl. Gehalt. Die meisten von ihnen seien in 1300 Kr. reguliert worden, das entspricht einem Mehrbezug von 52 Kr. Wenn die Portiere zugleich mit den anderen erwähnten Kategorien Unterbeamte geworden wären, könnten sie einen viel höheren Endgehalt erreichen. Früher sei ihr Endgehalt 720 fl. gewesen, heute 1700 Kr. Das sei das ganze, was die Portiere in den letzten zwanzig Jahren erreicht hätten. Die alten Portiere seien nicht einmal imstande, diesen Endgehalt zu erreichen wegen der allzulangen Wartezeiten. Das gelte für jeden dritten, vierten. Viele stünden nach 28 Dienstjahren in 1400 Kr. Der Dienst sei ungemein anstrengend: Karren markieren und abnehmen, alle möglichen Anstöße erteilen u.; dabei beschwert sich der Reisende gleich beim Beamten, der dem Portier unrecht gebe, um nicht selbst eine Müge zu erhalten. Die Portiere hätten volle 24 Stunden Dienst. Früher hätten sie Wohnungen mit Garten in der Station gehabt, dann Tabaktrafiken, Gepäcksaufbewahrung u. s. w. Jetzt habe er nur die Prozentanteile an der Garderobe. Der Herr Generaldirektor habe zugesagt, den die Garderobe betreffenden Wunsch zu studieren. Im vorigen Jahre seien am 21. Mai die gleichen Wünsche vorgebracht, aber nicht bewilligt worden. Die Verwaltung solle sich nicht dadurch beeinflussen lassen, daß die L. L. Staatsbahnen das noch nicht hätten.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Das Ministerium Stürgkh. Gautsch ist gegangen und der den Lesern der Parteiblätter unruhig bekannte Graf Stürgkh nimmt die Gefahren der Nachfolge auf sich. Das von ihm gebildete Kabinett fordert namentlich durch die Person des neuen Unterrichtsministers unser Mißtrauen heraus: Heinrich Mar Ritter v. Hussarek ist ein Mann von ausgesprochen klerikaler Gesinnung, der auch publizistisch als Kirchenrechtslehrer stets extrem kirchlichen Richtungen huldigte. Zum Minister des Innern ist der bisherige Statthalter von Mähren, Baron SeinoId, ernannt, Dr. Hohenburger bleibt Justizminister, ebenso behält Dr. Meyer das Finanzportefeuille. Handelsminister ist Ritter v. Roessler, Eisenbahnminister Freiherr v. Forster, Minister für öffentliche Arbeiten Ottokar Trnka.

Das Ministerium Stürgkh ist das fünfundsamzigste in der Reihe der seit der Herrschaft des Dualismus in Oesterreich zur Regierung berufenen Kabinett. Die Reihenfolge der Ministerien war die folgende:

1. Karl Auersperg vom 13. Dezember 1867 bis 24. September 1868.
2. Taaffe (Leiter) bis 17. April 1869; definitiv bis 15. Jänner 1870.
3. Jannaz v. Plener bis 1. Februar 1870.
4. Gasner bis 12. April 1870.
5. Potocki bis 4. Februar 1871.
6. Hohenwart bis 30. Oktober 1871.
7. Holzgethan (Provisorium) bis 25. November 1871.
8. Adolf Auersperg bis 15. Februar 1879.
9. Stremayr (Provisorium) bis 12. August 1879.
10. Taaffe bis 11. November 1893.
11. Windisch-Grätz bis 19. Juni 1895.
12. Rielmannegg bis 29. September 1895.
13. Badeni bis 28. November 1897.
14. Gautsch bis 7. März 1898.
15. Thun bis 2. Oktober 1899.
16. Mittel (Provisorium) bis 21. Dezember 1899.
17. Koerber bis 31. Dezember 1904.
18. Gautsch bis 2. Mai 1906.
19. Hohenlohe bis 2. Juni 1906.
20. Beck bis 15. November 1908.
21. Bienerth I bis 10. Februar 1909.
22. Bienerth II bis 9. Jänner 1911.
23. Bienerth III bis 28. Juni 1911.
24. Gautsch bis 3. November 1911.
25. Stürgkh ernannt am 3. November 1911.

Argentinisches Fleisch in Triest. Am 7. November hat der Dampfer „Sophie Hohenberg“ 650.000 Kilogramm Rindfleisch und 50.000 Kilogramm Hammel- und Lammfleisch nach Triest gebracht, worauf am 25. November der Dampfer „Atlanta“ 500.000 Kilogramm Rindfleisch und Anfang Dezember der Dampfer „Francesca“ 700.000 Kilogramm Rindfleisch und 50.000 Kilogramm Hammelfleisch bringen werden. Das sind also 1.850.000 Kilogramm Rindfleisch und 100.000 Kilogramm Hammelfleisch, die in den nächsten Wochen in Triest zu erwarten sind. Aber die Oesterreicher dürfen es nicht essen, sondern das Fleisch wird wahrscheinlich wieder nach Italien ausgeführt werden, weil es Herr v. Gautsch auf Befehl der Ungarn in Oesterreich nicht verkaufen läßt...

Die Finanzlage der österreichischen Staatsbahnen. Die österreichischen Staatsbahnen erfordern bekanntlich in neuester Zeit einen jährlichen Staatszuschuß von 66-6 Millionen Kronen. Nun veröffentlicht Dr. Steinwender im „Neuen Wiener Tagblatt“ eine Darstellung, wonach sich das finanzielle Ergebnis der Staatsbahnen bedeutend günstiger stellt. Bei der Beurteilung der Staatszuschüsse von 66-6 Millionen ist zu bemerken,

daß in der Belastung von 247.6 Millionen Amortisationen im Betrag von 37.7 Millionen enthalten sind. Da die Eisenbahneinrichtungen fortwährend erneuert werden, bilden diese 37.7 Millionen einen Vermögenszuwachs, so daß sich der Staatszuschuß auf 28.9 Millionen vermindert. Da ferner die Staatsbahnen ungefähr 19.5 Millionen von der Fahrkartensteuer ins Verdienen bringen, tritt eine weitere Reduktion auf 9.4 Millionen ein. Da jedoch diese 19.5 Millionen auch dann eingingen, wenn wir Privat- anstatt Staatsbahnen hätten, werden sie wohl nicht abgerechnet werden dürfen, ebensowenig wie die 10.5 durchlaufenden Millionen an Staatssteuern sowie die 12.2 Millionen an Umlagen. Wir können also sagen, daß uns das Staatsbahnsystem nach dem Voranschlage für 1912 nicht 66.6, sondern mit Berücksichtigung der Amortisationen nur 28.9 Millionen kostet, daß aber das Eisenbahnnetz, soweit es vom Staate verwaltet wird, außerdem 22.7 Millionen an Erwerbssteuer samt Zuschlägen und an Fahrkartensteuer 19.5 Millionen einträgt, daher mit 13.3 Millionen aktiv ist.

Ausland.

Die Eisenbahnstatistik Ungarns für das Jahr 1909.

Die Statistik des Verkehrs wesens erscheint in Ungarn ebenso verspätet wie in Oesterreich, und zwar im statistischen Jahrbuch für Ungarn, das kürzlich für das Jahr 1909 ausgegeben wurde; man kann jedoch aus dem umfangreichen Tabellenwerk manches Wissenswerte entnehmen.

Die städtischen und Gemeindecisenbahnen Ungarns hatten darnach im Jahre 1909 eine Schienenlänge von 309.6 Kilometer. Sie verfügten über 1434 Personenwagen und Motorwagen sowie über 113 Güterwagen; die Fahrten erreichten die Zahl 9,566,729, der Personentransport betrug 169,350,480, der Gütertransport 712,409 Tonnen. Das Investitionskapital dieser Bahnen belief sich auf 1,336,153,000 Kr., die Einnahmen auf 284,476,000 Kr., die Ausgaben auf 163,474,000 Kr., so daß ein Ueberschuß von 121,002,000 Kronen verblieb.

Das gesamte Eisenbahnnetz Ungarns verteilte sich im Jahre 1909 nach dem Besitzverhältnis wie folgt: Staatsbahnen 8091.1 (1908: 7869.1) Kilometer, Privatbahnen im Staatsbetrieb 8894.5 (8531.3), Privatbahnen im Privatbetrieb 3277.3 (3241.3), demnach zusammen 20,262.9 (19,641.7) Kilometer. In dieser Zahl sind auch die im Auslande gelegenen Strecken der inländischen Gesellschaften mitinbegriffen.

Die Erhaltung- und Umgestaltungs-kosten der Bahnanlagen betragen im Berichtsjahr für den Unterbau 5,171,016 Kr., für den Oberbau 29,346,987 Kr., für den Hochbau 5,138,445 Kr., oder zusammen 39,656,448 Kr., das sind per Kilometer Baulänge 3362 Kr., per Kilometer 483 Kr., per 1000 Lokomotivkilometer 302 Kr. und per 1000 Wagenachskilometer 10 Kr.

Die Fahrbetriebsmittel bestanden in 1909 aus 3598 (1908: 3402) Lokomotiven, 2575 (2488) Tender, 8195 (7543) Personenwagen, 90,953 (89,083) Lastwagen sowie 274 (263) Postwagen, somit zusammen 105,597 (1908: 102,778) Fahrzeugen; davon entfielen auf die Staatsbahnen allein 89,021 (86,622) Fahrzeuge. Die Kosten für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel beliefen sich im Berichtsjahr auf 41,840,704 Kr., davon bei den Staatsbahnen allein auf 35,494,942 Kr.

Für den Bau und die Einrichtung der Strecken wurden bis Ende 1909 von allen Bahnen des gesamten Königreiches 2,739,184,242 Kr. verwendet, für die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel 688,523,467 Kr., ferner belief sich der Kursverlust auf 629,624,298 Kr., die sonstigen Auslagen auf 15,333,758 Kr., so daß das gesamte investierte Kapital aller Bahnen 4,072,670,770 Kr. (200,992 Kr. per Kilometer Baulänge) ausmacht; das der Staatsbahnen allein beträgt 2,672,475,691 Kr. (330,298 Kr. per Kilometer Baulänge).

Die Anzahl der beförderten Passagiere belief sich bei den Staatsbahnen auf 60,730,000 (1908: 55,272,000), bei allen Bahnen jedoch auf 124,234,000 (111,714,000), die Gesamtsumme der beförderten Personenkilometer aber auf 4,032,061,000 (3,756,479,000) oder auf 200,928 (194,684) per Kilometer der Betriebslänge.

Den gleichen gewaltigen Aufschwung nahm der Güterverkehr, der bei den Staatsbahnen 37,890,000 (1908: 35,713,000) Tonnen betrug, bei allen Bahnen zusammen sich auf 66,896,000 Tonnen belief, gegenüber 61,862,000 Tonnen im Jahre 1908. Die Tonnenkilometer betragen 7,557,004,000 (7,067,628,000); per Kilometer der Betriebslänge wurden 371,917 (363,017) Kilometer geleistet.

Die Betriebseinnahmen der Staatsbahnen im Betrag von 313,013,000 (1908: 296,084,000) Kr. und der gesamten Eisenbahnen im Betrag von 432,110,000 (405,126,000) Kr. verteilen sich wie folgt: Personenverkehr der Staatsbahnen 80,315,000 (75,538,000) Kr., alle Bahnen 115,459,000 (107,066,000) Kr.; Güterverkehr der Staatsbahnen 221,479,000 (209,518,000) Kr., alle Bahnen 297,968,000 (279,114,000) Kr. Demgegenüber stehen die Betriebsausgaben der Staatsbahnen im Betrag von 231,260,000 (1908: 204,591,000) Kr., aller Bahnen im Betrag von 298,713,000 (266,295,000) Kr. Der Nettoüberschuß aller Bahnen stellte sich endlich auf 108,361,000 (1908: 110,155,000) Kr., der Staatsbahnen allein auf 65,722,000 Kr. gegenüber 70,699,000 Kr. im Jahre 1908.

Das Eisenbahnpersonal des gesamten Königreiches Ungarn erreichte im Jahre 1909 die Anzahl von 126,775, das der Staatsbahnen allein zählte 107,989. Dieser Personalstand verteilt sich bei sämtlichen Bahnen wie folgt: Allgemeine Verwaltung 1940 Personen, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 46,187, Verkehrs- und kommerzieller Dienst 47,453, Zugförderungs- und Werkstätten-dienst 29,123 und Material- und Inventarverwaltung 2072 Personen. 8588 (6.78 Prozent) waren Beamte, 56,483 (44.55 Prozent) waren männliche Bedienstete, 723 (0.57 Prozent) weibliche Bedienstete und 60,981 (48.10 Prozent) Arbeiter. Die Löhne machten bei allen Bahnen für die Beamten 32,183,050

Kronen (18.38 Prozent) aus, die männlichen Bediensteten bezogen 88,809,539 Kr. (50.71 Prozent), die weiblichen 1,010,485 Kr. (0.57 Prozent) und die Arbeiter 53,141,941 Kr. (30.34 Prozent).

Die Unfallziffern haben im Berichtsjahr abermals eine Steigerung erfahren. Es wurden im Jahre 1909 von den Bahnbediensteten 136 getötet und 287 verletzt; von den Reisenden 28 getötet und 125 verletzt; ferner erlitten 175 fremde Personen Verletzungen und wurden 192 getötet. Für die letzten fünf Jahre stellen sich die Unfallziffern wie folgt: 1905: 239 Tote, 354 Verletzte; 1906: 319 Tote, 434 Verletzte; 1907: 333 Tote, 639 Verletzte; 1908: 331 Tote, 591 Verletzte und 1909: 356 Tote, 585 Verletzte. Die Gesamtunfallziffer des Jahres 1909, nämlich 941, wurde bisher nur von der des Jahres 1907, welche sich auf 972 belief, überschritten. B.

Der Verbrauch an überseeischem Fleisch in England.

Zur Besöhnigung der Fleischeinfuhrverbote pflegen die Agrarier und ihre Helfersbelfer die angeblich sehr mangelhafte Beschaffenheit des argentinischen und sonstigen ausländischen Fleisches zu betonen und zu behaupten, daß es auch bei freier Einfuhr doch nicht gegessen werden würde. Wenn das wahr wäre, würden sie natürlich die Doffnung der Grenzen nicht so eifrig bekämpfen. Und daß es völlig unwahr ist, ergibt die Statistik des Verbrauches der verschiedenen Fleischsorten, die der englische „Economist“ mitteilt. Danach wurden an gefrorenem und gekühltem Fleisch aus Argentinien, Patagonien, Uruguay und Australien im Jahre 1910 rund 611,000 Tonnen (zu 1016 Kilogramm) in das Vereinigte Königreich eingeführt: 78,700 Tonnen = 15 Prozent mehr als im Vorjahre, trotzdem inzwischen Italien, die Schweiz und Portugal die Einfuhr gleichfalls ermöglicht hatten. Der Gesamtverbrauch an Rind- und Schafffleisch betrug 1,813,000 Tonnen = 61.8 Prozent einheimisches und 88.2 Prozent eingeführtes Fleisch. Davon entfielen 24.9 Prozent auf gefrorenes, 8.8 Prozent auf gekühltes und 4.5 Prozent auf frisches, von eingeführtem Lebewiech kommendes Fleisch. Der Preis stellte sich für Hammelfleisch, je nach Herkunftsland und den verschiedenen Jahreszeiten, auf 24 bis 38 Pf. für das englische Pfund (= 3/4 deutsches Pfund); fünf Wochen lang kostete neuseeländisches gar nur 8 1/2 Pf.; Rindfleisch 17 bis 37 Pf.

Das waren die Großhandelspreise in London, die natürlich im Kleinhandel ihren Aufschlag erfuhren, aber doch eine Fleischernährung ermöglichten, die weit über das bei uns übliche Maß hinausgeht. Insgesamt kamen 59.7 englische Pfund Rind- und 29.8 Pfund Schafffleisch auf den Kopf der englischen Bevölkerung. Dabei ist, wie die Wiener „Arbeiter-Zeitung“ hervorhebt, die englische eigene Viehzucht in blühendem und vor allem, trotz der Einfuhr der Massen „seuchenverdächtigen“ Fleisches, in sehr gesundem Zustand. Die Zahl der Rinder belief sich auf 11,765,453, 3623 mehr als im Jahre vorher. Die Zahl der Schafe sank in diesem Jahre von 81,839,800 auf 31,164,600, doch ist dies hauptsächlich die Folge des wachsenden Ueberganges zu der ertragreicheren Milchwirtschaft in der Nähe der Städte und Industriegebiete.

Die bayrische Staatsregierung gegen den süddeutschen Eisenbahnerverband. Am 15. August dieses Jahres hat bekanntlich das bayrische Verkehrsministerium auf Grund einer monatelang betriebenen Heße der politischen Zentrums- und sozialdemokratischen Presse einen gegen den süddeutschen Eisenbahnerverband gerichteten Erlaß herausgegeben, in dem in der Hauptsache die Beamtenanwärter vor einer gewissen, im Verband vertretenen politischen Richtung gewarnt wurden, da einem Staatsbeamten mit Rücksicht auf seinen Treueid gegenüber der monarchischen Staatsverfassung nicht gestattet werden könne, dieser politischen Richtung zu folgen. Ferner wurden die Eisenbahnpräsidenten, beziehungsweise Oberpostdirektionen angewiesen, das Verhalten des Verbandes fortgesetzt im Auge zu behalten und über Wahrnehmungen, die für eine engere Zusammengehörigkeit zwischen dem Verband und der politischen Sozialdemokratie sprechen, zu berichten. Mit Rücksicht auf diesen Erlaß hat die sozialdemokratische Landtagsfraktion beim Zusammentritt des Landtags folgende Interpellation eingereicht:

„Was hat die Staatsregierung zu ihrem Erlaß vom 15. August 1911 veranlaßt, und wie will sie die Gesetzmäßigkeit dieses Erlasses begründen?“

Begründet wurde die Interpellation in vorzüglicher Rede durch Genossen R o s s h a u p t e r. Er legt zunächst das Verhältnis des süddeutschen zum christlichen Verband der Zentrums- und sozialdemokratischen Partei dar und behauptet, daß die „papierene Sozialpolitik“ des Zentrums und die dadurch verursachte Mitgliederflucht bei den Christlichen die erste Veranlassung zu der Heße gewesen sei. Durch ein Verbot soll dem christlichen Verband die unliebsame erfolgreiche Konkurrenz vom Leibe gehalten werden. Genosse R o s s h a u p t e r greift dann den Minister an, weil er gegen alles Recht und gegen seine in früheren Sessionen geäußerte Ueberzeugung einen solchen Gewaltakt gegen eine Gewerkschaftsorganisation unternommen habe. Nach einer Reihe von Einzelfällen hat dieser Erlaß jetzt schon dahin geführt, daß Beamtenanwärter vor ihrer Beförderung feierlich erklären mußten, nicht Mitglieder des süddeutschen Verbandes zu sein. Der Erlaß und seine Durchführung bedeute einen ungeheuerlichen Verstoß gegen das Koalitionsrecht, das in der vorigen Session durch den Zentrumsabgeordneten Grafen Pestolozza als ein Naturrecht ausdrücklich auch den Staatsarbeitern zuerkannt wurde.

Minister v. Frauendorfer beantwortet die Interpellation. Der Verkehrsverwaltung seien durch mannigfache Vorommnisse Zweifel aufgestiegen, ob der süddeutsche Eisenbahnerverband nicht doch, wie die Zentrums- und sozialdemokratische Organisation sei. Die Untersuchung habe nun ergeben, daß manches für diese Auffassung spreche:

1. Die Tatsache politischer Agitation in den Werkstätten.
2. Die einflußreiche Stellung von Sozialdemokraten im Verband.

3. Stellen aus dem Verbandsorgan.
4. Das Auftreten sozialdemokratischer Redner in Verbandssammlungen.
5. Die Tatsache, daß Mitglieder des Verbandes als sozialdemokratische Gemeindevertreter amtieren.
6. Die finanzielle Unterstützung der sozialdemokratischen Partei durch den Verband.
7. Die Zugehörigkeit einzelner Zweigvereine des Verbandes zu den Kartellen der freien Gewerkschaften.

Ein Verteidiger des süddeutschen Eisenbahnerverbandes, so sagt Minister v. Frauendorfer, würde folgendes zugunsten des Angeklagten anführen können:

1. Der Verband ist nach seinen Statuten nur eine Vereinigung zu wirtschaftlichen Zwecken.
2. Ein Teil der Mitglieder bekennt sich nicht zur Sozialdemokratie.
3. Der Verband wendet sich zur Erreichung seiner wirtschaftlichen Ziele auch an andere Parteien.
4. Der Verband hat seit 1898, seit seinem Bestehen, seine Ziele nicht geändert.
5. Die freien Gewerkschaften sind nicht identisch mit der sozialdemokratischen Partei.
6. Wenn auch einzelne Mitglieder sozialdemokratisch sind, so ist es deshalb noch nicht der Verband.

Nachdem so Minister v. Frauendorfer zuerst als Staatsanwalt die Anklage begründet und sie dann als Verteidiger selbst wieder entkräftet, kommt er zum Schluß:

Der Verband ist sozialdemokratischer Gesinnung stark verdächtig. Die Beweise reichen aber nicht hin zu einer Verurteilung, das heißt zu einer Auflösung. Darum hat sich das Ministerium mit einer Verwarnung begnügt.

Aus dem Gerichtssaal.

Anerkennung als Verkehrsunfall und Rentenerhöhung. Der Lokomotivführer der A. L. E. Josef Valenta hat am 16. September beim Reinigen der Maschine einen Unfall erlitten, indem er ausrutschte, in den Kanal stürzte und sich auf der linken Seite Verletzungen der Rippen und der Lunge zuzog. Nach mehrwöchiger Behandlung durch den Bahnarzt wurde er für gesund erklärt. Trotzdem er wiederholt erklärte, die Arbeit als Lokomotivführer nicht verrichten zu können, wurde er immer wieder in den Dienst geschickt, da sowohl der Bahnarzt als auch der Chefarzt der Anschauung waren, daß das Führen der Lokomotive eine leichte Arbeit sei, welche Valenta, der nach ihrer Ansicht bereits von den Folgen des Unfalles geheilt war, zu verrichten imstande sei. Trotz wiederholter Versuche konnte Valenta diese Arbeit nicht leisten, worauf er von der Bahn entlassen wurde.

Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hatte ihm bis 10. Februar 1911 eine 60prozentige Rente täglicher Kr. 2.83 zuerkannt, über diesen Zeitpunkt hinaus jedoch eine weitere Entschädigung abgelehnt, da Folgen seines Unfalles angeblich nicht mehr festzustellen wären.

Josef Valenta klagte nun durch Dr. Leopold K a s s die Anstalt beim Schiedsgericht in Wien.

Die Erhebungen, welche im Zuge des Beweiserfahrens durchgeführt wurden, ergaben, daß Valenta tatsächlich mehrfache Rippenbrüche sowie eine Verletzung der Lunge erlitten habe, deren Folgen nach dem Gutachten der Sachverständigen noch nicht vollständig geheilt wären. Die durch den Unfall bedingte Gewerbsunfähigkeit nahmen die Sachverständigen einverständlich mit 25 Prozent an.

Seitens des Klagevertreters wurde jedoch geltend gemacht, daß die von den Sachverständigen konstatierten Verletzungen, welche Valenta nur eine leichte Arbeit gestatten, in wirtschaftlicher Beziehung wohl eine höhere Einbuße als 25 Prozent bedingen, zumal sie solcher Art sind, daß sie dem Verletzten jede weitere Tätigkeit bei der Bahn unmöglich gemacht haben. Dr. K a s s machte ferner geltend, daß die Lokomotive, wenn auch allein, so doch unter Dampf gestanden sei, demnach der Unfall Valentas nicht bloß als Betriebs-, sondern als Verkehrsunfall aufzufassen sei und daß schon die einem solchen Unfall entsprechende um die Hälfte höhere Rente Valenta zuerkannt werden müsse.

Das Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates C a p schloß sich den Argumenten des klägerischen Vertreters in sämtlichen Punkten an, erkannte den Unfall als Verkehrsunfall an und verurteilte die beklagte Anstalt unter Annahme einer Einbuße von 40 Prozent zu einer Nachzahlung von 413 Kr. sowie zu einer 36prozentigen Rente monatlicher Kr. 51.63.

Wegen Befolgung der Dienstvorschriften angeklagt. Wegen einer ganz eigentümlichen Anklage hatten sich unlängst der Lokomotivführer Richard Schlüsselberger, der Feizer Richard R a i e r und der Verkehrsbeamte R ü b e d vor dem Bezirksgericht L i e n e n f e l d zu verantworten. Am 1. September war der letzte Zug von St. Pölten in Scheibmühl auf ein anderes als das gewöhnliche Einfahrtsgeleise dirigiert worden, weil in der entgegengesetzten Richtung ein Lastzug, der sonst nicht verkehrte, einfuhr und in der Station stand. In Scheibmühl wird der Personenzug geteilt. Ein Teil fährt nach St. A e g a b d, der andere nach S a i n f e l d. Zu diesem Zweck fährt die Vorspannmaschine auf ein Seitengeleise, läßt den Hainfelder Zugteil passieren und fährt dann zu dem stehengebliebenen Zugteil. Am 1. September wurde diese Manipulation wie gewöhnlich vorgenommen. Lokomotivführer Schlüsselberger sah übrigens noch ein Signal zum Vorwärtsfahren. Als nun die Maschine auf das andere Geleise kam, sah der Lokomotivführer plötzlich das Geleise durch die letzten Wagen des Lastzuges, die über die Grenzmarke standen, verstellt. Er gab wohl noch Gegendampf, doch stieß er trotzdem mit den vier letzten Wagen des Lastzuges zusammen. Bei der Verhandlung ergab sich nun eine Differenz in den Aussagen des Lokomotivführers und des Verkehrsbeamten. Der Lokomotivführer war der Anschauung, daß er hätte von der Tatsache verständigt werden müssen, daß der Lastzug über die Grenzmarke stehe und er daher nicht verschoben dürfe. Der Verkehrsbeamte behauptete, daß der Lokomotivführer auf seinen Auftrag zum Verschieben habe warten müssen, weil nach dem Dienstreglement in einer anormalen Situation der Lokomotivführer eine Bewegung ohne Auftrag des Zugexpedienten nicht machen dürfe. Die Situation sei aber durch das Einfahren auf dem ungewöhnlichen Geleise anormal gewesen und daher sei eine vorherige Verständigung nicht notwendig gewesen. Der als Zeuge einvernommene Stationsvorsteher R a f f e t s b e r g e r erklärte, daß es sehr schwer zu sagen sei, ob die Situation als eine normale oder anormale anzusehen sei. Der Verteidiger des Feizers und des Lokomotivführers Dr. F r i s h W i n t e r führte nun aus, daß der Umstand allein schon, daß es zweifelhaft sei, wie die Dienstinstruktion in diesem Falle ausgelegt werden solle, die strafrechtliche Verantwortlichkeit der Angeklagten aufhebe, weil sie bei der Raschheit der Arbeit sich nicht mit der Auslegung der Dienstvorschriften aufhalten können. Im übrigen hätten die Angeklagten ein Signal zum Verschieben gegeben und waren daher nicht genötigt, irgendwelche Aufträge des

Stationsbeamten abzuwarten. Der Richter sprach darauf, indem er sich den Ausführungen des Verteidigers anschloß, sämtliche Angeklagten frei.

Sturz eines Kindes aus dem Zuge. Anton K., Konduktur der k. k. Staatsbahnen, war kürzlich vor dem Bezirksgericht Hiebing wegen Verletzung nach § 432 St.-G. angeklagt. Die Anklage legte ihm zur Last, daß er auf einer Dienstreise seinen fünfjährigen Sohn in einem Coupé eines Stadtbahnzuges unbeaufsichtigt gelassen habe.

Anton K., welcher bei der Hauptverhandlung durch Dr. Anton Brach verteidigt wurde, verantwortete sich dahin, daß er wegen anstehender Erkrankung seiner anderen Kinder seinen kleinen Sohn über ärztlichen Auftrag sofort weggeschaffen mußte. Die Tür des Coupés habe er fest verschlossen und müsse diese Tür von fremder Hand während der Fahrt geöffnet und nicht mehr verschlossen worden sein, da das Kind aus eigenem die schwere Tür nicht hätte öffnen können.

Der Verteidiger führte hierauf aus, man könne von dem Angeklagten nur jene vorbeugenden Maßregeln verlangen, die er nach seinen Verhältnissen leisten könnte. Angesichts des ärztlichen Auftrages mußte das Kind sofort weggeschafft werden. Die Mitnahme einer Aufsichtsperson war dem Angeklagten nach seinem Stand und seinen Verhältnissen nicht möglich. Seine Behauptung, daß er das kleine Kind in das leerstehende Coupé gesetzt und die Tür fest geschlossen habe, sei nicht zu widerlegen. Wenn nun während der Angeklagte dienstlich beschäftigt war, eine dritte Person die Tür geöffnet und nicht mehr verschlossen habe, so sei für diese Handlungsweise der Angeklagte nicht verantwortlich, der nach seinen Verhältnissen und Kräften alles getan habe, um in Gemäßheit der ärztlichen Weisung das Kind so schnell und sicher als möglich wegzuschaffen.

Diesen Ausführungen schloß sich der Richter an und sprach den Angeklagten von der erhobenen Anklage frei.

Gegen diesen Freispruch wurde von der Staatsanwaltschaft Berufung erhoben, über welche vor dem Landesgericht als Berufungsgericht die Hauptverhandlung stattfand. Bei dieser Verhandlung wurde Anton K. wiederum von Dr. Brach verteidigt und das angefochtene freisprechende Urteil in Gemäßheit der Ausführungen des Verteidigers vom Berufungsgericht vollinhaltlich bestätigt.

Die Vorgänge im Professionsverein vor Gericht. Wir haben bereits darüber berichtet, daß der bisherige Zentralobmann des Professionsistenvereines Wardorf von einem Mitglied dieses Vereines namens Parsche beschuldigt werde, Wardorf hätte einen Brief an den Landeshauptmann Hausner gerichtet, in welchem er die Protektion des Landeshauptmannes zur Erlangung eines Unterbeamtenpostens erbat, wobei er gleichzeitig erklärt haben soll, als Zentralobmann des Professionsistenvereines die Mitglieder seines Vereines leicht ins klerikale Lager überführen zu können. Wardorf strengte nun gegen Parsche, der diese Beschuldigung in einer Vereinsversammlung am 20. September erhoben hatte, eine Ehrenbeleidigungsklage an, die Parsche mit einer Gegentlage erwiderte, da Wardorf wiederum ihn beleidigt hätte. Bei der gerichtlichen Verhandlung dieser Angelegenheit gab Wardorf zu, daß er über Anraten seines Bruders, eines Fabrikleiters in Köln, um Protektion beim Landeshauptmann gebeten habe, er stelle aber in Abrede, hierbei obige Verpflichtung als Gegenleistung angefragt zu haben. Zur Einberufung des Landeshauptmannes Hausner oder zur Einvernahme seines Sekretärs und des Abgeordneten Pischke wurde die Verhandlung, über deren Verlauf wir weiter berichten werden, vertagt. Wie immer der Streit Wardorf-Parsche ausgehen möge, das eine ist schon jetzt festzustellen: Die Motive zur Gründung des Professionsistenvereines waren alles andere denn gemeinnützig.

Streiflichter.

Die Passive und der Bund der Industriellen. Der „Bund der Industriellen“, eines jener Reservoirs, aus denen die Scharfmacher in Oesterreich hervorgehen, die den Staat auf die Arbeiter und insbesondere auf die Eisenbahner heben, damit er die Eisenbahner nicht so gut bezahle, daß schließlich auch die anderen Industriearbeiter von den Unternehmern fordern hat vor einigen Tagen seine Generalversammlung abgehalten. Und der ganze Klügel, der, der etwas, und der, der nichts zu sagen hat, war auf der Versammlung vertreten. Auch der Herr Handelsminister war dort anwesend, und er hat, dem „allgemeinen Zuge“, dem dort nachgegangen wurde, folgend, die Industrie als ein Opfer der Teuerung hingestellt. Als ein Opfer in dem Sinn, daß die Industrie von den Arbeitern verhalten wird, den Arbeitern in Form von höheren Löhnen das zu ersetzen, was ihnen das Kapital der Agrarier mit dem System der hohen Lebensmittelpreise entzieht.

Ist pudig, dieses Lamento. Nicht, daß die Organisationen von den Unternehmern nicht höhere Löhne fordern werden, soll damit gesagt sein. Das werden sie schon tun. Aber, vor nicht langer Zeit hat das organisierte Proletariat die Fühler ausgestreckt, ob das Industriekapital, ähnlich wie in der Charitiesbewegung in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in England, ihm nicht helfen wolle, der Auswucherung durch das Agrarkapital zu entgegen. Absolut taub waren da die Herren Industriellen. Taub waren sie und haben mit dem Gemein in der Rumpelkammer zugehört, wie Proletariat und Mittelstand vom Agrarierum ausgepolvert wurden, haben zugehört, weil die meisten von ihnen auch agrarisch „machten“ und sich direkt oder indirekt einen Vorteil davon hofften, wenn sie dem Agrarier freie Hand zum Hautabziehen der Nichtagrarier ließen. Und nun wollen die Herren Opfer sein. Das war dann auch dem Herrn Handelsminister zum Schluß zu stark und er meinte, es bestehe keine Ursache, daß die Industrie sich kleiner mache als sie ist.

Am pudigsten hat sich in der Versammlung der Herr Kommerzialrat Heinrich Welter, der Präsident dieser erlauchten und mächtigen Organisation aufgeführt. Er hat die „Passive“ besprochen. Zuerst hat er die Augen verdreht und hat gemeint, daß er der Beamtenschaft ja alles vergönne, aber die Passive, meinte er, ist ein verwerfliches Mittel in den Lohnkämpfen. Und verwerflich ist es seiner Ansicht nach deshalb, weil sie ein Mittel ist, welches für denjenigen, welcher es anwendet, ohne Opfer ist. Da habt ihr es nun, Eisenbahner, ihr seid erbärmliche, feige Subjekte, seid es, weil ihr euch nicht mit der geballten Faust den Kanonen des Staates als Kämpfer gegenüberstellt. Das Kapital, diese schätzbare Potenz aller Welten, schwärmt mit einemmal für Ritterlichkeit. Und weil man, kommt es dazu, die Passive nicht niederschleichen kann, darum ist sie verwerflich!

Der Eisenbahner, der noch nicht weiß, daß die Moral so formuliert wird, daß sie den Herrschenden nützt, der kann es hier lernen.

Nun ist die Passive freilich etwas, im Grund genommen eigentlich gar nicht viel. Sie ist nur eine zur Tatsache erhobene Gesechlichkeit. Das Vorschriftsmäßige hat nur eine

zweite Schneid bekommen, und diese zweite Schneid trifft manchmal solche, für die es nicht bestimmt war, das ist alles.

Das mag manchmal recht unangenehm sein, für die, die getroffen werden, aber neu ist es absolut nicht. Mary hat das schon lange vorausgesagt. Die Bourgeoisie geht an ihren eigenen Gesechen zugrunde, prophezeite er. Und die Passive ist weiter nichts als eine der Erblingsblüte auf diesem Terrain. Die Kapitalisten erklären sie für unmoralisch. Die Eisenbahner zucken die Achseln und erwidern, sie haben die Möglichkeit zu dieser Unmoral doch nicht geschaffen?! Sie spielen nicht mit, ihr, beschwören sie nicht heraus, wünschen sie nicht, aber, wenn die Dinge so liegen, daß alle die Mächtigen uninteressiert und gelangweilt von dem Getreppel und ihrem Zusehen, wie die weitaus überwiegende Mehrheit der Bevölkerung ohne Erbarmen in ihrer Lebenshaltung beschränkt wird, dann müssen diese Mächtigen es schon begreiflich finden, wenn die so in ihren Rechten Verkürzten zu Mitteln greifen, die ihnen nicht nur die äußerste Not eingibt, sondern die ihnen auch wirksam zu sein scheinen. Im Kampfe entscheiden Waffen, und daß den Eisenbahnern für den Fall eines Kampfes die Waffen von ihren Gegnern selbst geliefert werden, das ist eben die Inkonsequenz der bürgerlichen Gesellschaftsordnung, die, je länger diese Ordnung besteht, immer stärker sich bemerkt macht. Davor können wir — zu unserer größten Freude, das liebe Kapital nicht bewahren.

A. R.

Bei der k. k. Staatsbahndirektion Ding herrscht, wie die Zinger „Wahrheit“ schreibt, unter der Beamtenenschaft und den ihr nahestehenden Kreisen große Aufregung: In der Klasse des Eisenbahnenbeamtenvereines ist ein Loch entstanden, durch welches, wie es heißt, 6000 Kr. verschwunden sind. Mit dem Verschwinden des Geldes wird der plötzliche Abgang des Herrn Oberinspektors Ferdinand Burger von der Abteilung VIII in Verbindung gebracht. Der Staatsbahndirektor soll diesem Herrn nahegelegt haben, lieber freiwillig so schnell als möglich zu gehen, bevor man ihn zwingen zum Abdanken, daß mit diesem Falle manche Herren ein so großes Aufsehen machen, wundert uns. Wenn sonst nichts fehlt, dann sei man doch ruhig; oder ist im Staate Dänemark noch so manches saul? Wenn wir hochhaft wären, könnten wir allerhand schildern, was interessant wäre, zum Beispiel Kohlenmanipulationen, Fahrkartenwesen u. d. Wird die „Lagespost“ über diesen Fall berichten?

Ein Erfolg der Organisation für die Wächter der Staatsbahnen. In der Nummer 22 des „Eisenbahner“ vom 20. August l. J. haben wir über eine Vorpfrage der Wächter von Wolfersdorf geschrieben. Bei dieser Vorpfrage haben die Wächter, die sämtlich einen 18/12stündigen Dienst und keinen freien Tag im Monate haben, um die Gewährung eines freien Tages im Monate ersucht. Mit diesem Ersuchen sind die Wächter abgewiesen worden mit der Motivierung, daß der Dienst, so wie er auf dieser Strecke ist, auch auf allen anderen Linien der k. k. Staatsbahnen Gesellschaft üblich ist, und daß daher für die Direktion keine Ursache besteht, den freien Tag zu gewähren. Wir haben sofort im Verichte gegen diese Erklärung der Direktionsorgane Stellung genommen, und haben erklärt, daß den Wächtern der freie Tag im Monate gewährt werden müsse. Konsequenz dieser Erklärung haben wir uns an das k. k. Eisenbahnministerium gewendet und haben im Interesse der Wächter verlangt, daß es einschreite und den Wächtern der genannten Strecke einen 24 Stunden umfassenden freien Tag im Monate verschaffe. Diesen Bemühungen ist nun auch der Erfolg gefolgt. Den Wächtern der k. k. Staatsbahnen Gesellschaft muß nun, sofern sie einen 18/12stündigen Dienst haben, ein 24 Stunden umfassender freier Tag im Monat turnusmäßig gewährt werden. Wenn er wo nicht gewährt werden sollte, sollen sich die betreffenden Wächter an uns wenden und wir werden die notwendigen Schritte einleiten, daß die Wächter, die darauf nun Anspruch haben, den freien Tag erhalten.

Korrespondenzen.

Staubing. (Mißglückte Bahnhofsgründung des Reichsbundes.) Am 26. Oktober rafften sich die hiesigen Reichsbündler unter Führung des Bahnmeisters Berger zusammen, um die lang geplante Gründung einer Bahnhofsstelle zu verwirklichen. Aber es sollte den betreffenden Herren doch einmal gründlich gelehrt werden, wie die hiesigen Bediensteten und Arbeiter denken. Den 100 Stück verteilten Einladungen wurde auch nicht einer Folge gegeben, und die Herren Gründer und zukünftigen Funktionäre werden wohl ein verduhtes Gesicht gemacht haben, als sie sich allein versammelt sahen. Und wer waren die versammelten Herren? Zwei Bahnmeister, ein Magazinleiter und ein Sekretär des Herrn Stationsvorstandes, der Schluß bildete ein Ausschlußwächter, der höchstwahrscheinlich auf Kommando des Bahnmeisters erschien, da er bei demselben als Rangkraft tätig ist. Wir können uns dieses Ereignisses selber nicht erklären, daß es so schlecht funktionierte. Was Herrn Berger und Genossen durch Jahre nicht gelungen, ist auch diesmal futsch gegangen und es hätte müssen dem Ansuchen Bergers um Widerrufung seiner Verletzung nach demselben Folge gegeben werden, damit die Agitation besser eingerichtet werden konnte. Berger wird sich sehr kränken, daß er nicht als mit Vorbeeren gekrönter Held unter Hinterlassenschaft einer Reichsbund-Bahnhofsstelle in Staubing nach seinem neuen Domizil abdampfen muß. Es hätte uns wirklich eine Freude bereitet, mit Herrn Bahnmeister in nähere Beziehung zu treten. Wir gönnen ihm die Ruhe nach bewegten Zeiten. Öffentlicht wird der dortige Herr Streckenvorstand mit Bahnmeister Berger keine militärische Waffenübung mitgemacht haben.

Jägerndorf. (Von der Heizhausleitung.) Schon zu wiederholten Malen haben wir uns genötigt, die Zustände im hiesigen Heizhause einer Kritik zu unterziehen und die nationale Verwaltung an den Pranger zu stellen. Insbesondere sind es der bekannte Reichsbundobmann Walenta und einige seiner Unterkäufel, allen voran der Maschinenmeister Grohmann, die jedem Andersdenkenden das Leben so sauer wie möglich zu machen versuchen. Im Heizhause herrscht eine Parteiwirtschaft, die jeder Beschreibung spottet. Ohne Scheu und rücksichtslos wird gegen jeden vorgegangen, der Sozialdemokrat zu sein scheint. Dienstliche Angelegenheiten werden zu Parteivorteilen benützt. Der Heizhausvorstand Rauch ist zwar der erste Vorgesetzte; maßgebend jedoch ist, was Walenta und Konsorten wollen. Angehörige des definitiven Personals werden, wenn sie im Geruch stehen, Sozialdemokraten zu sein, geschurigt und sekkert nach allen Regeln der Kunst; die provisorisch Beschäftigten werden einfach hinausgeworfen. So wurde das Personalkommissionsmitglied P. von dem Posten eines Oberheizers in die Werkstätte als Werksgehilfe veretzt, lediglich deshalb, um den unheilsamen Menschen aus der Personalkommission hinauszubekommen. Wenn man schon Personalkommissionsmitgliedern gegenüber so handelt, wie erst provisorischen Arbeitern gegenüber? Die Entlassungen sind jetzt an der Tagesordnung, und immer sind es sozialdemokratische Parteianghörige, die ohne Angabe eines Grundes ganz einfach auf das Pflaster gesetzt werden. Vor kurzem ereignete sich ein

Fall, der den Vater Staat als Arbeitgeber von der schätzigsten Sorte zeigt. Ein Arbeiter, der gesund und frisch ins Heizhaus kam, erkrankte sich beim Ausweichen einer Maschine und erkrankte an Bronchialkatarrh. Nach acht Tagen wurde der Arbeiter vom Bahnarzt, Herrn Dr. Roth, als gesund und dienstfähig erklärt. Infolgedessen meldete sich der Arbeiter wieder als arbeitsfähig bei seinem Vorgesetzten. Da wurde ihm die Reueigkeit zuteil, daß er für 14 Tage den Lohn ausbezahlt erhalten und entlassen sei, da er kränklich ist. Was kümmert einen Heizhausvorstand Rauch und den Reichsbundobmann Walenta der Bahnarzt. Der kann hundertmal sagen, der Mann ist gesund und dienstfähig, für sie ist er eben krank, muß krank sein und damit basta. Ein anderer Arbeiter wurde ohne Angabe eines Grundes plötzlich entlassen. Wir lernen die Ursache gar zu gut, auch wenn es die Herren und verschweigen. Der Arbeiter besah nämlich die Mühseligkeit, einem nationalen Maschinenmeister, der die Leute in der unflätigsten Weise beschimpfte, zu sagen: „So schön wie die Herren Maschinenmeister haben wir es natürlich nicht, auf dem Diwan liegen und Pfeife rauchen, das können wir nicht.“ Und weil der Arbeiter, aufgebracht über die unerhörte Behandlungsweise, sich erkühnte, den Herren die Wahrheit ins Gesicht zu schleudern, mußte er entlassen werden. Ständig laufen über die Heizhausleitung Klagen ein. Vom Maschinenführer angefangen bis herunter zum Kohlenarbeiter, wissen alle ein Lied zu singen über die Mißwirtschaft, die im Heizhause betrieben wird. Den Lokomotivführern gegenüber wird mit der Kohle äußerst sparsam vorgegangen, damit sie ja nicht zu viel Kohlenprämien machen können, und daß dafür die Kohlenprämien die Herren von der Heizhausleitung einstecken können. So bekamen vor kurzem der Oberkommissar und noch einige andere Müßiggänger über 2000 Kr., die Maschinenmeister 1000 Kr., die Werksführer 700 Kr. an Prämien, die aus den Knochen der Arbeiter und auf Kosten der Maschinenführer herausgeschunden wurden. Noch krassere Fälle sind wir in der Lage, verzeichnen zu können, die wert sind, in die Öffentlichkeit gebracht zu werden. Die Bahnverwaltung hat ein Haus gekauft, wo unten Kanzleien eingerichtet wurden und oben die Wohnungen der Herren Walenta und Grohmann sich befinden. In dieses Haus müssen nun die besten Kohlen und das schönste Holz geschafft werden. Ein ganzer Wagon Kohle wurde in den Keller geschafft, und als am nächsten Tag schönere Kohle ankam, mußte die bereits eingelagerte Kohle heraus und die schönere wieder hinuntergeschafft werden. (?) In drei Monaten wurden für diese Kanzleien nicht weniger als ein ganzer Wagon Kohle und Holz verbraucht, trotzdem die Kanzleien soviel wie gar nicht benützt und geheizt werden. Die Herren Walenta und Grohmann, deren Wohnungen in diesem Hause oberhalb der Kanzleien sich befinden, werden doch sicher wissen, was mit der Kohle und dem Holz geschieht! Denn kein Mensch wird glauben, daß leerstehende Kanzleien so viel Feuerungsmaterial vergehren können. Also Antwort, ihr Herren, damit man den Hebelkäfer fassen kann. Die Direktion würde gut tun, dieser Wirtschaft im Heizhause ein größeres Augenmerk zuzuwenden. Die Arbeiterschaft ist fest entschlossen, dieser nationalen Parteiwirtschaft unter allen Umständen ein Ende zu bereiten. Wäge man also sobald wie möglich Ordnung machen, bevor es zu spät ist.

Märzauflage. (Warnung vor dem Heizhaus der Südbahn.) In unserem Heizhause kann man seit einiger Zeit ein System der Stopplosigkeit wahrnehmen, das für die Arbeiter und auch für das Heizhaus sehr schädlich ist. Wir wollen vorläufig nur einige Beschwerden der Öffentlichkeit übergeben und hoffen, daß dieselben an geeigneter Stelle Gehör finden werden. Ein Arbeiter, der viele Jahre im Heizhause beschäftigt ist, wurde krank und mußte nach Högas zur Erholung. Als moralischen Trost erhielt dieser Arbeiter vom Heizhauschef T. i. h. sein Arbeitsbuch als Zeichen der Entlassung nachgesendet. In letzterer Zeit geht Herr T. i. h. ans Sparen, da er das Prämien für das Heizhaus um viele tausend Kronen überschritten haben soll. Die Sparmut beginnt bei ihm nicht in der ökonomischen Arbeitsteilung, sondern mit der Entlassung der Arbeiter. Da werden Arbeiter aufgenommen und nach kurzer Zeit wieder entlassen. Wir raten den Arbeitern, im Heizhause Märzauflage keine Arbeit anzunehmen, da sie sich der Gefahr aussetzen, in kurzer Zeit wieder entlassen zu werden.

Mährisch-Schönberg. Nicht genug, daß die Bediensteten in niederen Gehaltsstufen, insbesondere aber die im Tagelohn stehenden durch die allgemeine Teuerung in grausamer Weise heimgesucht werden, so bemüht sich unser Herr Maschinenmeister im Verein mit einigen Schindknappen aus der Kanzlei, den Kohlenarbeitern das Leben soviel wie möglich zu verbittern. Das Arbeitsverhältnis sowie die Behandlung der Kohlenarbeiter in Mährisch-Schönberg ist einfach schändlich. Eine Partie von nur sechs Mann muß monatlich über 1000 Tonnen Kohle und 80 bis 100 Kubikmeter Holz auf die Maschinen verladen. Dabei werden diese Arbeiter vom Maschinenmeister als „faule Kerle“ bezeichnet, die alles zum Trotz machen. Bei der lächerlichsten Kleinigkeit wird den Leuten mit der Entlassung gedroht. Wenn sich die Arbeiter über den Herrn Maschinenmeister nicht lobend äußern, so ist dies leicht begreiflich. Die Arbeiter sind gewohnt, den Vorgesetzten als solchen zu respektieren, verlangen jedoch, daß auch ihnen eine menschliche und anständige Behandlung zuteil wird. Sollte sich diese bessere Behandlung nicht baldigt bemerkbar machen, nun, so mühten wir noch ernstere Angelegenheiten an dieser Stelle besprechen.

Gablons an der Neiße. Am 20. Oktober wurde bei einer Verschiebung ein Wechsell aufgeschnitten, wobei die Gleischiene verbogen wurde, so daß die Weiche nicht mehr befahren werden konnte. Dieses Vorkommnis erregte den Bahnmeister Münzberg berart, daß er vor dem dort versammelten Publikum schrie: „Den Hund soll der Teufel holen, der über die Weiche gefahren ist.“ Durch das Personal zur Rede gestellt, daß er keine Hunde, sondern Menschen vor sich habe, gebärdigte sich Münzberg noch aufgeregter und wollte dem Personal das Sprechen verbieten. Wir wissen für ein derartiges Benehmen keinen Widerungsgrund für Herrn Münzberg anzuführen. In jedem Fall sind derartige Neußerungen vor dem Publikum ein Akt ungebührlichen Benehmens, das wenigstens öffentlich gerügt werden muß.

St. Valentin. In St. Valentin soll eine Eisenbahnermusikkapelle gegründet werden. Das wäre ja schließlich eine private Angelegenheit, aber der Vorgang, wie man dieser Kapelle zum Leben verhelfen will, fordert zur Kritik heraus. Die Lokomotivführer Lagrange und Kulfcher waren im Verein mit Herrn Bahnmeister Wolkert bei den Herren Dienstvorständen, Stationsvorstand Pernich und Expositurleiter Kinast, und stellten an diese das Ansuchen, sie mögen in Zukunft nur solche Arbeiter in den Bahndienst aufnehmen, die musikalische Kenntnisse besitzen. Die beiden Herren sollen auch zugesagt haben, von welchem Geiste Leute, die ein solches Ansinnen an ihre Vorgesetzten stellen, besetzt sind, kann sich jeder Mensch ausmalen. Zum Glück denkt die Mehrzahl der Bediensteten anders und wir können den Herrschaften schon heute verraten, daß sich das Personal zu wehren wissen wird, sollte der Fall tatsächlich eintreten, daß die Aufnahme in den Bahndienst von musikalischen Kenntnissen abhängig gemacht wird.

Aber noch mehr, es besteht die Gefahr, daß bei irgend einer Dienststelle einige arme Teufel um ihr Brot kommen, damit Herr Lagrange zwei musikalische Protektionskinder aus Steyr unterbringen kann.

Schon ihr Verlangen beweist, daß es an den nötigen Kräften fehlt und daß die betreffenden Herren strapulös

genug sind, einige arme Teufel um ihr Brot zu bringen, um ihr Ziel zu erreichen. Daran zweifelt hier niemand. Wir hoffen jedoch, daß sich sowohl Herr Bernich wie auch Herr Rinast zu solchen Machinationen nicht hergeben werden, erwarten aber, daß die k. k. Staatsbahndirektion von diesem Falle Notiz nimmt, um gegebenenfalls unterrichtet zu sein.

Widowis. In Nummer 10 vom 8. Oktober des Schlackenwerther „Volksblattes“ fanden wir einen Artikel, betitelt mit „Personales“, in welchem die Widwiser Nationalen ihrer Freude Ausdruck geben, daß durch die Auflösung einer Nachschubpartie zwei unserer Genossen nach Falkenau versetzt wurden. Da wir aus den Zeilen den Artikelfreiber bereits herauslesen, so glauben wir gar nicht zu fehlen, wenn wir annehmen, daß derselbe bei der Auflösung und Versetzung tüchtig mitgeholfen hat. Und weil diese Herren so gern über das Personal berichten, so machen wir dieselben auf folgendes aufmerksam: In der Befehlskanzlei der W. G. B. sitzt ein Herr Sch., welcher außer Assistent auch noch ein tüchtiger Schütze zu sein glaubt. Warum soll er es denn auch nicht sein? Uebrig ist doch öfter am Bahnhof während des Dienstes im Scheibenschießen — nämlich im Fensterscheibenschießen. So unternahm derselbe am 28. Oktober wieder einmal eine ähnliche Übung, wo eine schlagene Kugel die beiden Scheiben des Kassenfensters vom Herrn Stationsvorstand durchschlug und den Kassenschatz beschädigte. Nur ein Zufall war es, daß niemand verletzt wurde. Auch wurde gegen das Heihaus geschossen, wo ebenfalls eine Kugel die Bretterwand eines Bahnwagens durchschlug. Wir sind neugierig, ob der Herr Vorstand diese Fälle zur Anzeige bringen wird und ob die Nationalen über ihren Meisterschützen im Schlackenwerther „Volksblatt“ berichten werden.

Die löbliche Generaldirektion der W. G. B. ersuchen wir aber, dem Herrn einen anderen Schießplatz anzuweisen als den Bahnhof, damit nicht das Leben und die Gesundheit der Bediensteten sowie des Publikums gefährdet wird.

Wien I, Penzing. Bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien befindet sich ein Gebäudemeister Gold, welcher von seiten der organisierten Arbeiter aufmerksam gemacht wird, die Arbeiter nicht 2 1/2 Stunden länger arbeiten zu lassen, ohne sie dafür zu bezahlen. Ferner ersuchen die Vertrauensmänner Herr Gold möge den Arbeitern die von der k. k. Staatsbahndirektion herausgegebenen neuen Lohnverordnungen bekanntgeben, damit, wenn schon Herr Gold für seine Arbeiter nicht eintritt, diese dies selbst besorgen können.

Wir wünschen, daß die angeführten Mißstände abgeklärt werden, widrigenfalls wir dieselben höhererorts zur Kenntnis bringen müßten.

Wilm-Sauerbrunn (k. k. Staatsbahn). Von dort wird uns geschrieben: Als vor drei Jahren der frühere Vorstand in Pension ging, kam an dessen Stelle der Stationsmeister Seidl. Es dauerte nicht lange und es kam zwischen Seidl und den beiden dort stationierten Wächtern zu heftigen Streitigkeiten, insbesondere mit dem Wächter Karl Mücke. Nach einem lebhaften Wortwechsel zwischen dem Stationsmeister Seidl und dem Wächter Mücke wurde Mücke von Seidl vom Dienste suspendiert. Schon bei dieser Gelegenheit dürfte der Stationsmeister Seidl schlecht weggenommen sein, da Mücke nach einigen Tagen von der Direktion wieder aufgenommen wurde. Im Verlauf des damaligen Wortwechsels sagte der Wächter Mücke öffentlich auf dem Perron zu Seidl: Ich gehe auf ein paar Tage von Sauerbrunn, aber wissen Sie, Herr Seidl, wo Sie hinkommen? Sie kommen nach Brügg auf drei Monate. (Gemeint war das k. k. Kreisgericht in Brügg.) Herr Seidl dürfte begründete Ursache haben, diese von mehreren Zeugen gehörte Äußerung zu respektieren, und seit dieser Zeit sind Seidl und Mücke gute Freunde. Da nun Seidl über Mücke keine Macht mehr hat, so spielt Seidl's Frau den Stationsmeister. Im Verein mit dem früheren Lohndienst Mücke schikaniert und denunziert Seidl den von der Bahnerhaltungssektion beigestellten Wächter, daß es diesem unmöglich gemacht wird, seine dienstlichen Obliegenheiten in Ruhe und Aufmerksamkeit zu vollenden. Die Hauptrolle bei den Intrigen spielt Seidl's Frau. So zum Beispiel zwingt man den Wächter, den nur von den Familien Seidl und Mücke benötigten Wochentag zu reinigen. Um den beständigen Nieseleuten zu entgehen, verrichtet der verfolgte Wächter diese ihm keineswegs zukommende Arbeit. Doch dies Entgegenkommen wird schlecht belohnt. Hat doch Herr Seidl gesagt: „Den Wächter muß ich los werden und wenn ich ihn ganz vernichtet muß.“ Bei jeder Gelegenheit wird der Bahnerhaltungswächter von Herrn Seidl mit „Herr Hofrat“, „Inspektor“, dummer Junge u. s. w. gefrozzelt. Da unter solchen Umständen das dienstliche Verhältnis in der Station Wilm-Sauerbrunn für den betroffenen Wächter kein angenehmes sein kann, so bitten wir die vorgesetzte kompetente Behörde, diese Angelegenheit unparteiisch untersuchen zu lassen.

Unzmarkt. (Eparchietum bei den k. k. Staatsbahnen.) Anlässlich des Baues des zweiten Geleises wurde in der Station Unzmarkt eine größere Grundablösung vorgenommen. Durch die erweiterte Grundablösung wurde ein sehr gut geeignetes Material sowohl für Unterbau als auch zur Schotterherzeugung gewonnen. Das vorgefundene Material wurde auch auf der ganzen Strecke Unzmarkt bis Friesach und noch weiter hinaus mittels Schotterzüge abtransportiert. Im Sommer dieses Jahres wurde die Schottergewinnung eingestellt und die k. k. Bahnerhaltungssektion Friesach ließ die zirka 150 Meter lange Schottergrube wieder anfüllen und planieren und auf das sorgfältigste abhöhlen. Zu dieser Arbeit wurden durch drei Wochen täglich 15 bis 20 Arbeiter verwendet. Als alles fertig war, wurden plötzlich wieder Schotterwagen nach Unzmarkt dirigiert, um geeignetes Material abzuholen.

Die auf das sorgfältigste hergerichtete Anlage mußte wieder demoliert und die Schottergrube neuerdings eröffnet werden. Mit dem Gelde, was die Planierung und die zweimalige Eröffnung der Schottergrube kostet, hätte manches Notwendige in der Station Unzmarkt durchgeführt werden können. Schon lange hat der Herr Stationsvorstand in Unzmarkt um die Aufstellung von zwei elektrischen Vogenlampen angefragt, um die mehr als mangelhafte Stationsbeleuchtung zu beheben. Bis heute konnte die gewiß notwendige Forderung nicht bewilligt werden, weil zu derartigen Sachen — kein Geld vorhanden ist.

Der vor kurzer Zeit verunglückte Oberkondukteur Andre konnte heute noch leben, wenn in Unzmarkt eine bessere Stationsbeleuchtung gewesen wäre. Durch dieses Schuldverhältnis bei der Schottergrube erfährt man wieder, wie so oft in der unverantwortlichsten Weise mit dem Gelde gewirtschaftet wird. Nur an den Bediensteten und den hungernden Arbeitern wird gespart.

Aus den Organisationen.

Witz II. Bei der am 8. November abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Karl Seiser, Obmann, Friedrich Trattner, Stellvertreter; Ignaz Ceric, Schriftführer, Martin Aurbel, Stellvertreter; Karl Lent, Kassier, Oiermann, Heihauswart, stätte III, Petritsch, Stationsmagazineur, Stellvertreter; Josef Platschberger und Alcar, Kontrolle; Obriß und Gregori, Bibliothekare; Bogasil, f. Wert-Geizh., Kolporteur, Albrecht, Stationsmagazineur, Stellvertreter.

Eisenerz. Die Ortsgruppenleitung des Allgemeinen Nachschub- und Gewerkschaftsbereiches gibt bekannt, daß am 1. Oktober 1911 die Zentralbibliothek im Vereinslokal eröffnet wurde. Zentralbibliothekar ist Genosse Strobich. Amisstunden, an welchen die Bücher ausgeliehen, beziehungsweise zurückgestellt werden können, sind folgende: Jeden Samstag von 3 bis 5 Uhr nachmittags und jeden Sonntag von 9 bis 11 Uhr vormittags. Die näheren Bestimmungen sind im Bibliothekskatalog enthalten. Diese Kataloge sind um den Preis von 10 S. erhältlich. Weiters werden die Genossen neuerdings aufmerksam gemacht, daß am ersten Samstag jeden Monats, um 8 Uhr abends, die Versammlung stattfindet.

Bei der nächsten Monatsversammlung werden die Genossen ersucht, die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle und Abstempelung mitzubringen.

Wels. Die Adresse des Genossen Franz Lehner ist nunmehr: Wels, Kaiser Josef-Platz 49, Hofwohnung 1.

Versammlungsberichte.

Strahwahlen. In der letzten Zeit fanden hier zwei Versammlungen statt, wo die Forderungen des Personals besprochen wurden. Beide Versammlungen sowie die vorher stattgefundene Generalversammlung waren gut besucht.

Verchiedenes.

Die politischen Parteien in Oesterreich. Im nachstehenden ist eine genaue Zusammenstellung der Ergebnisse der Reichsratswahlen von 1911 gegeben. Das Ganze ist nach der Zahl der abgegebenen Stimmen geordnet, wobei in Klammern die Zahl der Stimmen und die Zahl der Abgeordneten vom Jahre 1907 beigelegt ist. Die Zusammenstellung ist gleichzeitig ein Verzeichnis der Parteien, deren wir uns in Oesterreich erfreuen. Doch ist das Verzeichnis nur insofern ein vollständiges, als bloß jene Parteien aufgeführt sind, die „stark“ genug waren, sich in der Wahlbewegung bemerkbar zu machen. Unter den „Parteilosen“ dürften sich Anhänger von „Parteien“ befinden, die erst im Werden sind. Alles in allem dürften wir uns sicherlich so etwa 35 Parteien erfreuen.

Table with 4 columns: Parteien, Abgegebene Stimmen 1911, Abgegebene Stimmen 1907, Abgeordnete 1911, Abgeordnete 1907. Rows include Sozialdemokraten, Christlichsoziale, Jungmänner, etc.

Literatur.

Oesterreichischer Arbeiter-Kalender für 1912. Preis 80 S. In neuem Gewand tritt uns ein alter Freund und Bekannter entgegen, der Oesterreichische Arbeiter-Kalender, der fast so alt ist wie unsere Arbeiterbewegung, und in guten und schlechten Tagen unseren Genossen ein Begleiter durchs Jahr, ein Berater in vielen Dingen gewesen ist. Moderner, praktischer ist der Einband geworden, neue, aus dem Leben der Arbeiter entnommene Momentbilder schmücken ihn. Auch sonst ist der Inhalt zeitgemäß und interessant. Jeder, der etwas sucht wird etwas in ihm besonders Anregendes finden, und seinen Wert auch nur ein Beitrag unnötig oder wertlos erscheinen. Unterhaltend wechselt mit Lehrendem, Auftrüttelndem und nachdenklich Machendem findet man in dem Kalender.

Mit einem kräftigen und neuen Hoffnungen erweckenden Gedicht Otto Königs, „Wie lange noch?“ beginnt der Kalender. Dieser Gedanke des Strebens und Hoffens, des Wunsches, zu kämpfen, soll die Arbeiter das ganze kommende Jahr erfüllen. Den eigentlichen Kalendertext, der sich an ein umfangreiches Kalendarium anschließt, eröffnet eine reich illustrierte Jahresrundschau, die uns in Wort und Bild die Ereignisse der eben durchlebten Zeit dauernd ins Gedächtnis ruft. In dem gleichen Sinn werden die beiden folgenden Beiträge: „Wahrheit und Lüge im Wahlkampf“ und die statistischen Ergebnisse der Reichsratswahlen. Aus dem Leben ist ein fürchterliches Ereignis, „Aus dem Arbeiterleben“ betitelt, das Alfons Behold in dichterischer Weise darstellt. Bruno S. Würgel beschreibt in einem reich illustrierten Beitrag die Lebensgeschichte der Kometen, die große wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung der Weber führt uns ein Aufsatz von Hugo Schulz vor, das berühmte Gedicht von Frau, „Die Leinwandweber“, gliedert sich diesem Aufsatz an. Theresie Schlegler stellt die Biographie von Mary Wollstonecraft, die bewunderungswürdige Pionierin der Frauenemanzipation, dar. Lustiges und Trauriges zu lesen bietet uns Otto König in den Skizzen und Schilderungen eines Bahnhofskind. Hieran reiht sich ein schönes Gedicht von Ferdinand v. Saar, „Der Eisenbahner“. Eine kurze Geschichte des Sozialismus bietet der lichtvolle Aufsatz von Gustav Eckstein, „Utopien“. Emmy Freundlich beleuchtet den Zusammenhang von Frauenarbeit und Mutterchaft. An die heißen Sommer und an ihre merkwürdigen Ursachen erinnert uns aus Anlaß der letzten großen Hitzeperiode Gustav Walter. In kurzen Bogen mahnt Adolf Braun an die Bedeutung der Gewerkschaften und Josef Leitold zeigt Bedeutung und Wichtigkeit einer richtigen Behandlung der Feiertage. Dem Leipziger Hochverratsprozeß, der vor 40 Jahren gegen Diebstahl, Bebel und Sapper stattgefunden hat, widmet der Kalender ein Erinnerungsblatt mit einem Bild aus jener reich bewegten Zeit. In warmen Worten schildert F. Lenz den Wert der Konsumvereine für die Arbeiterschaft. Hans Günther führt uns in die neue Welt vom Atlantischen in den Stillen Ocean, quer durch die Landenge von Panama. Fritz Winter bereichert den Kalender mit einem Wörterbuch des Arbeiterrechts. Adolf Braun weist auf die Wichtigkeit der Haushaltsrechnungen hin. Die Adressen der Gewerbeinspektionsbezirke, der Wiener und der sonstigen Partei- und Gewerkschaftsadressen, ein Verzeichnis der Arbeiterpresse und Gewerkschaftspresse und viele andere kleine nützliche Beiträge finden sich so reichhaltig in keinem Familienkalender. Ihm ist beigelegt ein Kunstblatt, das die schweren Gefahren, denen die Arbeiter ausgesetzt sind, in künstlerisch vollendeter Weise veranschaulicht. „Im brennenden

Schacht“ heißt das Bild. A. Behold widmet ihm einen besonders poetisch wirkenden Text. So ist der bewährte Kalender wieder gekommen, ein alter Freund und ein treuer Begleiter durch das kommende Jahr. Er wird zu den vielen alten Freunden so manchen neuen gewinnen, weil er gehaltreicher in Wort und Bild ist als seine Vorgänger. Wo unser Arbeiter-Kalender für das Jahr 1912 ausnahmsweise bei den Genossen Parteifolporteur nicht zu haben sein sollte, da empfiehlt sich die Einsendung von 1 Kr. in Briefmarken an die Wiener Volksbuchhandlung, Wien, VI., Gumpendorferstraße 18, worauf sofortige Frankozusendung dieses außerordentlich wertvollen Familienkalenders erfolgt.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Reiche Erfahrungen haben ergeben, daß die Verhütung gefährlicher Erkrankungen in erster Reihe durch die Bekämpfung der alltäglichen, oft ganz harmlos scheinenden Unpfllichkeiten mit gutem Erfolg bewirkt wird. So hat sich auch Oerlénys Vindenhonig (Sirup) als gutes Verhütungsmittel bei Husten, schwerem Atmen, Verschleimung, Nachschweiß, Schnupfen, Influenza etc. bewährt. Es löst den Schleim, macht Appetit und erhöht das Körpergewicht. Die Probeflasche um 3 Kr., große Flasche um 5 Kr. sind per Nachnahme im Hauptdepot: Hugo Oerlénys Apotheke in Budapest, Thökölystraße Nr. 28, Depot 12, zu bestellen.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschussung am 26. Oktober 1911. — Entgegennahme des Berichtes über die Verhandlungen der Eisenbahnerentwürfe im Parlament und Beratung über die weitere Haltung unserer Organisation. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Bekanntmachung der Administration.

Anlässlich des bevorstehenden Jahreschlusses ersuchen wir sämtliche P. T. Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen, die Abrechnungen und Geldsendungen für die im Monat Dezember einfließenden Beiträge bestimmt bis längstens 27. Dezember zur Aufgabe zu bringen, so daß dieselben bis 31. Dezember in der Zentrale noch einlaufen und im Berichte per 1911 noch erscheinen können.

Alle nach dem 31. Dezember in der Zentrale für 1911 noch einlaufenden Geldbeträge können im Berichte für dieses Jahr nicht mehr Berücksichtigung finden, ein Umstand, welcher — wie die Erfahrung der Vorjahre gelehrt — zur Folge hätte, daß der Rechnungsabschluss der Zentrale mit jenen der Ortsgruppen nicht übereinstimmen und zu Reklamationen Veranlassung geben würde.

Desgleichen ersuchen wir auch alle sonstigen, für Kalender etc. bis Dezember noch einfließenden Beträge in vorbezeichnete Weise abzuführen.

Ferner haben die Ortsgruppen und Zahlstellen die ihnen zugesandten neuen Kassenbücher ab 1. Jänner 1912 in Verwendung zu nehmen und sind von jenen Ortsgruppen und Zahlstellen, die bis jetzt noch nicht erhielten, selbe anzusprechen.

Sprechsaal.

Unterbeamte und Diener der Südbahn! Achtung! Kollegen, Genossen!

Die Neuwahlen der Personalkommissionsmitglieder für die Zeitperiode 1912 bis 1914 sind ausgeschrieben. Es sind in jeder der 5 Gruppen der „Sektion für Unterbeamte“ je 3 Mitglieder und 3 Erfahrmänner, ebenso auch in den 5 Gruppen der „Sektion für Diener“ je 3 Mitglieder und 3 Erfahrmänner zu wählen.

Wahlberechtigt ist jeder dekretmäßig, provisorisch oder definitiv angestellte Bedienstete in der betreffenden „Sektion“ und „Gruppe“, der er vermöge seiner Dienststellung angehört.

Gewählt kann jeder dekretmäßig angestellte Bedienstete werden, ohne Unterschied, welcher Gruppe er angehört.

Zum Zwecke der Aufstellung der Kandidaten für die Neuwahlen in die Personalkommission für die oben genannte Zeitperiode haben Konferenzen der einzelnen Gruppen, sowie eine gemeinsame Konferenz der Vertrauensmänner des Südbahnpersonals stattgefunden und wurden bei der am 24. September 1911 in Marburg stattgefundenen, von 110 Delegierten aller Kategorien besuchten gemeinsamen Konferenz nachstehende Kandidaten aufgestellt und den Wählern zur Wahl anempfohlen:

a) In der Sektion für Unterbeamte:

Gruppe I, Fahrpersonal des Verkehrs (Zugsrevisoren und Oberkondukteure), wählt:

Mitglieder:

Adolf Lengel, Oberkondukteur in Wien. Max Sackl, Oberkondukteur in Brud an der Mur. Karl Säuber, Oberkondukteur in Wien.

Ersatz:

Johann Stauß, Oberkondukteur in Marburg a. d. Dr. Adolf Wildauer, Oberkondukteur in Bogen. Alexander Stecher, Oberkondukteur in Graz.

Gruppe II, sonstiges Personal des Verkehrs (Stationsleiter, Stationsexpedienten, Stations-, Telegraphen-, Verschub- und Magazinsmeister), wählt:

Mitglieder:

Hans Czernb, Magazinsmeister in Graz. Josef Prijatelj, Platzmeister in Rabresina. Karl Schromm, Telegraphenmeister in Weidling.

Ersatz:

Viktor Herber, Magazinsmeister in Spielfeld. Leopold Kraft, Platzmeister in Magleinsdorf. Josef Bertsch, Stationsmeister in Freienfeld.

Gruppe III, Personal des Maschinen- und Zugförderungsdienstes (Lokomotivführer, Maschinen-, Werk- und Wagenmeister etc.), wählt:

Mitglieder:

Ludwig Beer, Lokomotivführer in Mürzzuschlag. Franz Zwenzl, Lokomotivführer in Marburg. Franz Fall, Lokomotivführer in Triest.

Ersatz:

Alcis Prepproft, Lokomotivführer in Mürzzuschlag. Josef Wallis, Werkmeister in Marburg. Nikolaus Hohenegger, Lokomotivführer in Innsbruck.

Gruppe IV, Personal der Bahnerhaltung (Bahnmeister und sonstige Unterbeamte), wählt:

Mitglieder:

Jugaz Braz, Bahnmeister in Klagenfurt.
Johann Strauß, Bahnmeister in Mürzzuschlag.
Ferdinand Herzog, Zentralweichensteller in Weidling.

Ersatz:

Franz Rump, Bahnmeister in Grignano.
Karl Niedermüller, Bahnmeister in Graz.
Anton Musil, Bahnmeister in Wien.

Gruppe V, Personal der übrigen Dienstzweige (Unterbeamte der Materialverwaltung und sonstigen Dienstzweige zc.), wählt:

In dieser Gruppe wurden von der Organisation keine Kandidaten aufgestellt.

b) In der Sektion für Diener:

Gruppe I, Fahrpersonal des Verkehrs (Zugführer und Kondukteure), wählt:

Mitglieder:

Leopold Auringer, Kondukteurzugführer in Willach.
Leonhard Krüger, Kondukteurzugführer in Wien.
Franz Kasperbauer, Kondukteurzugführer in Mürzzuschlag.

Ersatz:

Karl Reichstädter, Kondukteurzugführer in Marburg a. d. Draa.
Kaspar Stermsek, Kondukteurzugführer in Laibach.
Michael Viertel, Kondukteurzugführer in Innsbruck.

Gruppe II, sonstiges Personal des Verkehrs (Magazins-, Stations- und Verschubaufseher, Portiere, Kanzleidiener, Weichenwächter und sonstiges Dienerpersonal), wählt:

Mitglieder:

Josef Wagner, Weichenwächter in Makleinsdorf.
Anton Ferencz, Magazinsdiener in Graz.
Anton Münster, Verschieber in Graz.

Ersatz:

Dominik Brenner, Portier in Mürzzuschlag.
Franz Wendl, Magazinsaufseher in Graz.
Hermann Berger, Weichenwächter in Graz.

Gruppe III, Personal des Maschinen- und Zugförderungsdienstes (Lokomotivführeranwärter, Lokomotivheizer, Maschinen- und Wagenaufseher zc.), wählt:

Mitglieder:

Franz Baumgartner, Lokomotivführer in Wien.
Leopold Obiltschnig, Lokomotivführeranwärter in Graz.
Julius Jaich, Wagenaufseher in Wien.

Ersatz:

Heinrich Zwenf, Lokomotivführer in Brud. a. d. Mur.
Johann Sutter, Lokomotivführeranwärter in Linz.
Johann Czerngroß, Lokomotivheizer in Graz.

Gruppe IV, Personal der Bahnerhaltung (Bahn- und Streckenwächter, Kanzleidiener und sonstige Angestellte), wählt:

Mitglieder:

Martin Pfeffer, Blockwächter in Breitenstein am Semmering.
Moiß Egger, Bahnrichter in Wien.
Franz Herzog, Streckenwächter in Inzersdorf, Galtstalle.

Ersatz:

Raimund Luchner, Streckenbegeher in Nikolsdorf.
Josef Detschmann, Streckenbegeher in Pragerhof.
Johann Kocher, Streckenbegeher in Ehrenhausen.

Gruppe V, Personal der übrigen Dienstzweige (Amtsdiener der Direktion und Materialverwaltung zc.), wählt:

Mitglieder:

Karl Bondati, Kanzleidiener in Wien.
Karl Dietzsch, Drucker in Wien.
Thomas Schackl, Kanzleidiener in Wien.

Ersatz:

Josef Schwarzeneder, Kanzleidiener in Wien.
Johann Luchyski, Magazinsdiener in Wien, Materialdepot.
Eduard Albrecht, Kanzleidiener in Wien.

Zur genaueren Beachtung! Die Verwechslung der Stimmzettel der verschiedenen Gruppen und Sektionen ist zu vermeiden. Die hier angeführten Kandidaten können von den Wählern der betreffenden Gruppe ausgeschnitten und in den Stimmzettel geklebt werden. Falls die Stimmzettel schriftlich ausgefüllt werden, ist der Vor- und Name des betreffenden Kandidaten sowie Stand und Stationierungsort in den hierfür vorhandenen Rubriken des Stimmzettels genau auszufüllen. Unentworfene Namen und ungenaue Ausfüllung machen die Stimmzettel ungültig. Jeder definitiv oder provisorisch angestellte Bedienstete, welcher mit einem Stimmzettel nicht betraut werden sollte, hat seinen vorgesetzten Dienstvorgesetzten anzusprechen. Die Direktion erteilt für jeden Angestellten einen Stimmzettel an die Vorstände. Ausgefüllte Stimmzettel sind nicht zu unterschreiben. Die Wahl ist geheim und ist der Stimmzettel im Kasten verschlossen nach Fertigstellung des Empfangsbogens dem Amtsvorstand abzugeben.

Das Zusammenleben des gefalteten Stimmzettels ist zu unterlassen, da derselbe beim Öffnen verlegt werden kann und oft unleserlich, daher ungültig wird. Etwa vorkommende Mißbräuche beim Verteilen und Einsammeln der Stimmzettel zc. sind postwendend an die demnächstigen Personalkommissionsmitglieder zu berichten, damit beim Strutinium der Wahl etwa vorkommende Anstände zur Anzeige gebracht werden können. Jeder zielbewusste Südbahner hat die Pflicht, für die rasche Verbreitung dieser Kandidatenliste zu sorgen, damit jeder wahlberechtigten Bediensteten, besonders in den abgelegenen Stationen, mit derselben zuverlässig betraut wird.

Kollegen, Genossen, tut eure Pflicht!
Wien, im November 1911.

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

Zur Beachtung! Von den Gegnern wurden auch Kandidaten aufgestellt. Die Mitglieder unserer Organisation sind. So wurde zum Beispiel vom „Verkehrsbund“ in der Sektion Unterbeamte, Gruppe I, Fahrpersonal des Verkehrs, Genosse Alexander Stecher, Oberkondukteur in Graz, aufgestellt. Genosse Stecher sendet uns dazu folgende

Erklärung.

Ich erkläre, daß ich von einer Aufstellung als Kandidat in die Personalkommission vom „Verkehrsbund“ nichts weiß und mit derselben nicht einverstanden bin.

Alexander Stecher m. p.,
Oberkondukteur.

Bedienstete und Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen! — Mitglieder des Provisionsinstituts für Bedienstete und Arbeiter!

Eisenbahner, Kollegen, Genossen!

Die Funktionsperiode des Ausschusses des Provisionsinstituts für Bedienstete und Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist zu Ende und es finden demnach die Neuwahlen in den Ausschuss des Provisionsinstituts statt.

In Anbetracht der eminenten Wichtigkeit dieser Institution, in welcher nicht nur über die statutarischen Rechte der Mitglieder mitentschieden wird, sondern auch die besonders wichtigen Aufgaben, die der Erledigung noch harren und deren Durchführung unerfüllbar, ihrer Pflicht bewußte Männer erforderlich, ist es notwendig, daß die Mitglieder dieses Instituts wie ein Mann für die von der Organisation empfohlenen Kandidaten eintreten.

Kollegen, Genossen! Die Organisation, die im Verein mit den Vertrauensmännern die Kandidaten nominierte, empfiehlt euch bewährte Männer, die zum großen Teil dem Ausschuss bereits angehört und auf dem Gebiet der Altersversorgung bereits Erfahrung besitzen und die ihre Tüchtigkeit und ihr Pflichtgefühl bereits bestätigt haben.

Dem die versessene Tätigkeitsperiode des Ausschusses des Provisionsinstituts war nicht nur reich an Arbeit, sondern auch reich an Erfolgen, und die abtretenden Männer können sich rühmen, der Altersversorgung bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen neue Wege erschlossen und diese zum Wohle der Mitglieder ausgearbeitet zu haben.

In der abgelaufenen Periode ist nicht nur die Anrechnung der 40prozentigen Quartiergeldquote, die anderthalbfache Anrechnung der Dienstzeit zur Bemessung der Provisionsgrundlage für das Zugbegleitungspersonal, die Erhöhung der Bemessungsgrundlage für das im Taglohn stehende Personal von 70 Prozent auf 85 Prozent, sondern auch eine Menge anderer, ebenfalls wichtiger Angelegenheiten, die in das Gebiet der Wahrung der statutarischen Rechte der Mitglieder fallen, durchgeführt worden; ebenfalls ist es den Ausschussmitgliedern gelungen, betreffs der Aufnahme der Arbeiter Maßnahmen zu schaffen, die es ermöglichen, daß die Schikanen, denen die Arbeiter in früheren Zeiten ausgesetzt waren, auf ein Minimum reduziert wurden. Es ist dem Ausschuss auch gelungen, nicht nur die Vereinigung des Provisionsfonds der Dc. R. W. B. mit den k. k. Staatsbahnen unter günstigen Bedingungen durchzuführen, sondern auch für die Arbeiter der verstaatlichten Bahnen Begünstigungen sowohl betreffs der Aufnahme in das Provisionsinstitut der k. k. Staatsbahnen als auch betreffs der Nachzahlung der früher bei den Privatbahnen zugebrachten Jahre zu erreichen.

Auch in der Wohnungsfürsorge hat der abtretende Ausschuss Großartiges geleistet und die auf den Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Personalküchen geben veredelt Zeugnis für die intensive Tätigkeit des Ausschusses.

Eine Fülle von erfolgreicher Arbeit! Und noch harren des künftigen Ausschusses schwierige Aufgaben, die zu lösen sind, um das vom früheren Ausschuss begonnene Werk zu vollenden.

In erster Reihe ist das berechtigte Verlangen nach der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstzeit für das Verschubpersonal; die Ausdehnung der Zurechnung der 40prozentigen Quartiergeldquote auf Witwen und Waisen der Provisionsinstitutsmitglieder; die Reduzierung der allgemeinen Dienstzeit von 35 auf 30 Jahre; die Erhöhung der Bemessungsgrundlage für Arbeiter von 85 auf 100 Prozent; die anderthalbfache Anrechnung der Dienstzeit für das gesamte im Exekutivdienst stehende Personal sowie für die Kesselschmiede durchzuführen; ebenfalls müssen die berechtigten Wünsche der Mitglieder der ehemaligen St. G. G. vertreten werden. Auch das Verlangen nach einer Statutenänderung des Provisionsinstituts, wodurch der Wirkungsbereich des Ausschusses erweitert werden soll, muß neuerdings in Behandlung genommen werden. Nicht zuletzt ist es mit Rücksicht auf die bereits zu einer Katastrophe anwachsende Wohnungsalarmität notwendig, daß der künftige Ausschuss mit aller Energie sich dafür einsetzt, daß die Wohnungsfürsorge, soweit es die Mittel des Provisionsfonds gestatten, in ein rascheres Tempo gebracht wird.

Daß zu dieser Arbeit ganze Männer berufen werden müssen, bedarf wohl keiner weiteren Erklärung. Und diese Männer empfiehlt euch die Organisation im Verein mit den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner Oesterreichs zur Wahl!

Rasset euch nicht durch Verleumdungen und Drohungen, die unsere Gegner, ihre Schwäche erkennend, bei jeder Wahl so gern gebrauchen, einschüchtern! Folget dem Rufe eures Verstandes, welcher euch sagt:

„Angesichts dieser erfolgreichen Tätigkeit ist keine andere Wahl möglich, als jene zu wählen, die so treu und so energisch für die Interessen der Mitgliedschaft eingetreten sind und eintreten werden.“

Wir empfehlen euch nachstehende Kandidaten zur Wahl:

Ausschussmitglieder:

- 1. Rudolf Lamprecht, Lokomotivführer, G.-S. Gütteldorf.
2. Karl Straber, Oberkondukteur, Wien I.
3. Konstantin Aneidinger, Bahnmeister, Wien II.
4. Johann Herzog, Kondukteur, Wien II.
5. Josef Köstler II, Kondukteur, Stadlau.
6. Oberhard Heider, Schlosser, Lokomotivwerkstätte Floridsdorf.
7. Leopold Souzar, Aufschwingschreiber, Wien, Nordbahn.
8. Alois Beck, Tischler, Zedlsee, Werkstätte.
9. Theodor Neu, Werkmann, Werkstätte Wien I.
10. Ferdinand Schneider, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien III.
11. Josef Schnobler, Blocksignalbiener, Penzing.
12. Josef Gollerflepper, Werkmann, Hauptzollamt.

Ersatzmänner:

- 1. Josef Hübler, Lokomotivführer, G.-S. Gütteldorf.
2. Dominik Dreus, Heizer, Heiligenstadt.
3. Matthias Moser, Verschieber, Wien II.
4. Leopold Rühner, Oberkondukteur, Wien II.
5. August Dolezal, Verschieber, Wien St. G. G., Graachtenbahnhof.
6. Josef Pollat, Magazinarbeiter, Wien I.
7. Matthias Deisenhammer, Gepädräger, Wien, Nordbahn.
8. Stephan Fuhs, Magazinarbeiter, Wien, N. B. W.
9. Johann Vogt, Werkmann, Wien I, Werkstätte.
10. August Sutterer, Maurer, Wien II, Bahnerhaltungssektion.
11. Karl Leibold, Oberbauarbeiter, Penzing, Bahnerhaltungssektion.
12. Blasius Hefeleis, Vorarbeiter, Hauptzollamt.

Eisenbahner, Kollegen, Genossen! Wählt im eigenen Interesse nur die oben angeführten Kandidaten, welche von den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner aufgestellt und euch zur Wahl empfohlen werden.

Ueber jeden Wahlschwandel oder jede Wahlmütigkeit wolle man sofort einen wahrheitsgetreuen Bericht mit Angabe von Zeugen an die Redaktion des „Eisenbahner“, Wien, V., Bentgasse 5, einreichen.

Mit sozialdemokratischem Brudergruß
Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

Offene Anfragen.

An die k. k. Direktion der Linien der Staatseisenbahngesellschaft in Wien.

Die Bediensteten erlauben sich an eine löbliche Direktion die ergebene Bitte zu richten, das Materialdepot anzuweisen, daß die für den Oktobertermin fälligen Dienstkleider endlich zur Ausgabe gelangen, da es den Bediensteten, besonders dem Zugpersonal nur sehr schwer möglich sein wird, bei der vorgeschrittenen kalten Jahreszeit ohne Pelz Dienst zu machen. Um dringende Abhilfe ersuchen

Die betroffenen Bediensteten.

Achtung, Bahnrichter der Südbahn!

Am Mittwoch den 15. November 1911 findet im Arbeiterheim Wiener Neustadt, 8 Uhr nachmittags, eine Bahnrichterversammlung nach § 2 des Versammlungsgefeses statt. Pünktliches Erscheinen notwendig. Der Einberufer.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Eisenbahnerversammlungen.

Mit der Tagesordnung: „Bericht der gewählten Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen“, finden nachstehende Versammlungen statt:

- Samstag, 18. November 1911, Leoben.
Montag, 20. November 1911, Willach.
Mittwoch, 22. November 1911, Linz.
Samstag, 25. November 1911, Innsbruck.
Montag, 27. November 1911, Kufstein.
Beginn der Versammlungen um 8 Uhr abends.

Referenten: Genosse Josef Sondl und Alois Bukowski, Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt.

Sporis und Umgebung. Den Mitgliedern von Sporis, Oberdorf und Komotau zur Kenntnis, daß Sonntag den 19. November, nachmittags um 2 Uhr, in Herrn Franz Stubs Gasthaus eine öffentliche Eisenbahnerversammlung stattfindet. Tagesordnung: 1. Die Forderungen der Eisenbahner im Parlament. 2. Die Unfallversicherung und die Eisenbahner. 3. Eventuelles. Die Referate werden erstatten: Ernst Grünzner, Sekretär von Bodenbach, und Karl Tantsin aus Wien. Genossen und Kollegen, erscheint in Massen!

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Eifers. Am 19. November, um halb 3 Uhr nachmittags, findet in Eifers in Herrn Steiningers Saal eine freie Eisenbahnerversammlung statt. Tagesordnung: Die Forderungen der Eisenbahner und das Parlament. Referent aus Wien.

Zahlstelle Mauthausen. Am Mittwoch den 15. November, um 8 Uhr vormittags, findet im Gasthaus „zu den drei Kronen“ eine Mitgliederversammlung statt. Referent aus Linz.

Zahlstelle Parsnitz. Sonntag den 12. November, um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus des Herrn Josef Scholz in Königsdorf eine Vereinsversammlung statt. Referent Genosse Grünzner aus Bodenbach. Zahlreiches Erscheinen erwünscht. Gäste haben Zutritt.

Ortsgruppe Weidling. Die Sammlung für die Opfer und Hinterbliebenen vom 17. September 1911 haben ein Ergebnis von Kr. 10887 ergeben und wurde bereits ihrem Zweck überwiesen.

Ortsgruppe Dubweis. Die Mitglieder des Leichenfonds werden aufgefordert, für die verstorbene Genossin Marie Kobl den Betrag von 20 S. zu bezahlen.

Zahlstelle Leipnik. Die hierortige Zahlstelle veranstaltet am 19. November, um 3 Uhr nachmittags, im Gasthaus des Herrn Schwarz in Leipnik eine Vereinsversammlung mit nachstehender Tagesordnung: „Die Tenierung und die Forderungen der Eisenbahner.“ In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung ist es notwendig, daß sich alle Eisenbahnerbedienstete zur Versammlung einfinden. Referent Genosse Koranda aus Brunn.

Ortsgruppe Willach. Am Samstag den 11. November 1911, 7 Uhr abends, findet in Lind bei Willach, Unterlaffers Gasthaus, eine Versammlung der Kanzleidiener statt. — Referent: Genosse Franz Carl aus Wien.

Zahlstelle Priesen. Die Zahlstelle hält Sonntag den 19. November im Gasthaus „zur Stadt Priesen“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit Vortrag des Genossen Grünzner ab. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Jägerndorf. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die nächste Monatsversammlung am Dienstag den 14. November im Arbeiterheim mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Bericht über die Konferenz des Aktionskomitees. 2. Allfälliges.

Eisenbahner, Genossen und Kollegen, erscheint zahlreich mit euren Frauen!

Ortsgruppe Weiskirchen. Sonntag den 12. November, 7 Uhr abends, findet im Vereinslokal die Monatsversammlung statt. Nachdem sehr wichtige Punkte auf der Tagesordnung sind, ist es Pflicht, bestimmt und pünktlich zu erscheinen. Gleichzeitig werden die Genossen ersucht, ihre Mitgliedsbücher oder Interimskarten beim Obmann oder Kassier behufs Kontrolle abzugeben.

Ortsgruppe Willach I. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß Donnerstag den 16. November 1911 um 1/8 Uhr abends in Kremers Gasthaus, nächst dem Staatsbahnhof, ein Diskussionsabend stattfindet. Die Genossen werden ersucht, für diesen Abend recht rege zu agitieren und viele Gäste mitzubringen. Trinkzwang besteht nicht.

Inhalt der Nummer 31 vom 1. November 1911.

Artikel: So sind sie! Die Regierungsvorlage für die Staatsangestellten und die Eisenbahner. Wie die Regierung gegen die Eisenbahner „rüstet“. Aus dem Reichsrat. Die „hohe“ Lebenshaltung. Aufgewandte Lügen. Eine gefechteliche Mäuberbande. Die k. k. priv. Kaiser-Oberberger Bahn. Wer kein Feigling ist...! Vom Professionistenverein in den Staatsbahnerkassen. Die Eisenbahner und die Tagespresse. Vom Vertrauensmännernkomitee des gewerkschaftlich organisierten Wiener Lokomotivpersonals. Von den Salzburger Lokalbahnen. Von der k. k. Nordbahn. Von der Südbahn.

Inland: Eine Anerkennung der Sozialdemokratie. Die Tenierung. Die Reduzierung des Zugbegleitungspersonals auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn. Die Nationalverbänder als Lafaienjelen. Eine Standeserhöhung auf Laternenpfählen. Aus dem Verwaltungsrat der Südbahn.

Ausland: Das Einkommen der Angestellten bei den amerikanischen Eisenbahnen. Tenierungsbekämpfung in Budapest.

Aus dem Gerichtssaal: Unfall in der Stadtbahnstation Praterstern. Zukunftsstich in Franzensfeste. Wiederherstellung einer 45prozentigen Rente. Verlegen der Bremse. Nervöse Störungen als Unfallsfolge.

Nehmen Sie, wenn Sie verschnupft, heiser, verschleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. M. „Eisfluid“. Wir überzeugen uns selbst bei Brustschmerzen, Halsweh u. von seiner heilenden, hustenstillenden, erfrischenden Wirkung. Probedugend 5 Kronen, zwei Dugend 8 Kronen 60 Heller franko. Erzeuger nur Apotheker G. B. Feller in Studica, Eisaplatz Nr. 191 (Kroatien)

Petroleum-Heizofen
 neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu benutzen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft, garantiert hochfeine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur K 27.—, und zwar nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit, daher kein Risiko.
Paul Alfred Goebel
 WIEN, VIII. Alibertgasse Nr. 3. 220

Achtung, Eisenbahner! Viel Geld sparen Sie beim Einkauf!
 Von Bergamaschi und von berühmten angekauften feinsten Herrenanzüge von K 14.—, Ueberzieher, Wetterfrägen von K 8.50, Knabenanzüge von K 8.—, Regenmäntel von K 4.— aufwärts, Elegante Fracks, Smoking's und Salonanzüge, in Herren-, Damen-, Kinder- u. Geflügelanzüge.
Größte Auswahl in Herren-, Damen-, Kinder- u. Geflügelanzüge, Komplette, fertige Bettüberzüge K 4.50, mit Säumen K 5.50, mit Stickerivolants K 8.50, Leintücher K 1.60, schwere Bettzüge, Damasttische, Bettlaken, Gassen, Angine, per Stück K 9.50, Handtücher, Tischtücher, Vorhänge K 8.— u. Garantiert nur gediegene Ware, alles erstklassig billig. Einmal in Wien nur bei
Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.
 Größte Kleiderleihehall, per Anzug K 8.—, Provinzialland meist per Nachnahme. Gewähre auch Zahlungsbereitigung. 226

Die
„Patent-Korkkappe“
 ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.
 K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken
Wilhelm Beck & Söhne
 Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.
 Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Richters Gesundheits-Roggenkaffee
 ist, wie Tausende Anerkennungsbriefe bezeugen, der beste. Jedem Sülte-Paket wird ein schöner Gebrauchsgegenstand aus Nickel, Glas u. vor Weihnachten ein prachtvolles Christbaumgetriebe und Kinderpielzeug je nach Wunsch
umsonst
 beigelegt. — 5 Kilo kosten franko per Nachnahme Nr. 4.—, ohne Gratistzugabe Nr. 3.40 per Post.
Karl Richter, Gesundheits-Roggenkaffee-Fabrik, Lewin 7, Böhmen.
 Jedem Paket wird ein Verzeichnis der Gratistgegenstände beigelegt.

Weltberühmt
 ist die extrafache amerik. 14-karat Gold Double, 36-stündige Anker-Remont-Taschenuhr vielmals prämierte Marke „Sirena“. Durch Abschluss der ganzen Erzeugung bin ich nur allein in der Lage für den billigen Preis von 4 K 90 zu offerieren, diese Uhr besitzt ein hochprima schweiz. Werk und von 1 Goldenen Uhr für 100 K nicht zu unterscheiden. Für pünktlichen Gang garantiere 3 Jahre. 1 Stück 4 K 90, 2 Stück 9 K 60. Ferner offeriere eine Gloria-Silber-Taschenuhr für 3 K 50. Jeder Uhr wird eine elegante vergoldete Kette umsonst beigelegt. Riskolos. Umtausch gestattet oder das Geld retour. Versand per Nachnahme.
S. KOHANS, I. Uhrenexport, Krakau, Sebastiangasse Nr. 119.

Warme, gestricke Arbeiterwesten mit Vornel Nr. 2.40. Kräftige, blaue Schlofferhemden Nr. 1.60. Schwere, blaue Schlofferanzüge Nr. 3.80. Härbige moderne Herrenhemden Nr. 1.80. Kräftige Unterhosen, innen plüschartig, Nr. 1.20. Wintertrikothemden mit Doppelbrust Nr. 1.10. Warme Planelle Frauenhemden Nr. 1.10. Kindertrikotanzüge, innen geraucht, 80 Heller. Prima Blüschbedecken Nr. 1.80. Oberhosen aus bestem Duschester Nr. 2.80. Arbeitsmäntel, alle Farben, Nr. 5.—.
Adolf Zucker, Pilsen 54, Wäsche- und Wirkwarenherzeugung
 Versand per Nachnahme. Für Nichtaufsendes Geld retour. Preisliste gratis und franko. 245

Beste billigste Bezugsquelle!
Bettfedern, Daunen
 1 Kilo neue, graue, gefüllene Bettfedern K 2.—, bessere K 2.40, halbmilchige K 2.80, weiße K 4.—, bessere K 6.—, Gertschschafschleif, schwarze weiß K 8.—, Daunen, grau K 6.—, 7.— und 8.—, Daunen, weiß K 10.—, Brustbaum K 12.—, Ankerbaum K 14.—, von 5 Kilo an franko.
Fertige Betten
 aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weißen Ranking, 1 Tuchent circa 180/200 cm groß, samt 2 Korbpolster, diese circa 80/60 cm groß, genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Federn, K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunen K 24.—, Tuchent allein K 12.—, 14.— und 16.—, Korbpolster allein K 9.—, 8.60, letzter K 4.—, Tuchent, circa 180/140 cm, K 15.—, 18.— und 20.—, Korbpolster, circa 90/70 cm, K 4.50, 6.— und 8.60, Unterbett, circa 180/116 cm, K 15.—, 18.— und 18.—, Kinderbetten, Bettüberzüge, Leintücher, Matratzen, Strohbetten, Planellebetten u. s. w. billigst, versendet per Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10.— an franko.
Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).
 Nichtaufsendes umgetauscht oder Geld retour. Verlangen Sie die ausführliche, illustrierte Preisliste gratis und franko.

Mechanische Stridereien und Stridgarnhändler, Kaufleute und Konsumvereine
 kaufen Stridgarne (Baumwoll- oder Schafwollgarne) am besten und am vorteilhaftesten in der Ersten Stridgarnfabrik
Brosche & Cie., Reichenberg (Böhmen).
 Filiale: Wien VII, Schottensfeldgasse 21. Musterkarten gratis. 233

Heile die Trunksucht
 ehe der Trunksuchtige das Gesetz verletzt.
 Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört, oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.
 Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksuchtige geistige Getränke verabscheuen wird.
 Coom ist vollkommen unschädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksuchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.
 Coom ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervor gebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin errettet.
 Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betreffende gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabscheuen kann, wenn man dieselbe zu oft gegessen hat.
 Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Kränken durchfällt; wenn er dem Trünke nach nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose Coom einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betreffende konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Branntwein oder Likör verwendet worden wäre.
 Herr R. F. schreibt: Coom-Institut, Kopenhagen, Dänemark:
 Ich bitte so gütig zu sein, eine Schachtel Coom zu senden mit Postnachnahme à K 10.—. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trünke ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten Coom habe ich schon drei Personen abgewöhnt und sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielmal dankend, verbleibe, ich Sie ehrend, R. F., Döögör gyartelep 1910, XI/23, Ungarn.
 Das Coom-Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch:
COOM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.
 Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren. 267

Wenn Sie husten
 verschleimt, verschnupft, appetitlos, heiser sind, schwer atmen und nachts schwitzen
 wenn Sie Schmerzen in der Brust empfinden, wenn Sie von katarrhalischen Erkrankungen geplagt werden, so bezeugt dies, dass Sie sich erkältet oder die Influenza zugezogen haben; weshalb es angeraten ist, durch rechtzeitige Beseitigung kleiner Uebel die Entstehung schwerer Krankheiten zu verhüten. Diesem Zwecke entspricht am besten der mit goldener Medaille und Ehrendiplom ausgezeichnete, von vielen Aerzten empfohlene
Örkény's Lindenhonig Syrup
 Eine Menge von Dankbriefen bestätigt die wohltuende Wirkung dieses vorzüglichen Hausmittels. Eine Musterflasche um 3 K, eine grosse Flasche um 5 K, oder 3 Flaschen franko um 15 K bestellen Sie per Nachnahme beim alleinigen Hauptdepot
Hugó Örkény's Apotheke
 Budapest, Tököllystrasse 28, Depot 12.

Für Herren!
 Winterulster Nr. 18.—, 30.—, 40.—
 Winterrock, lang „ 24.—, 32.—, 48.—
 Wetterfragen „ 9.—, 15.—, 18.—
 Winteranzug „ 24.—, 30.—, 40.—
 und aufwärts.
 Eigene Abteilung für Maßbestellungen.
 Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Eisenbahnpersonal und beschäftigten Personal deren Werkstätte 5 Prozent Rabatt von den festgesetzten ersichtlichen Preisen. — Illustrierte Kataloge gratis.
Albert Kern, Graz, Annenstraße 28.

Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!
 Durch billigen Gelegenheitskauf einer großen Uhrenfabrik verlaufe ich meine Original Metalle
„Gloria“-Silber-Rem.-Uhr
 Doppelmantel, 36stündiges vorzügliches Remontoir-Unterwerk, in Steinen laufend, prachtvoll schönes Gehäuse, drei starke Mäntel, mit Wappens, Pferde, Hirsch- oder Löwengravierung, solange der Vorrat reicht, um den Spottpreis von
6 Kronen per Stück.
 Passende Metalle, „Gloria“-Silberfette samt Anhänger 1 Kr. Drei Jahre schriftliche Garantie. Versand per Nachnahme. Uhren-Exporthaus
Max Böhnell, Wien IV, Margarethenstrasse 27/9.
 Warnung! Jede Original „Gloria“-Uhr ist mit obenstehender Schutzmarke versehen und weisse man billiger, schlechtere Nachahmungen zurück. 178

Neu! Neu!
Die Bemeisterung der Kranarbeiten
 durch diätet. Kurzen ohne Berufsfortung. 257
 Wenigen ist es bekannt, daß die meisten Kranarbeiten durch Billige diätet. Kurzen heilbar sind. Man verlange sofort die gratis u. franko-Broschüre vom
Reformhaus „Natura“ Paulus & Co., Brünn, Mähren.

HAMMERBROT
1/8 KILO SCHWERER
 BEI DEN STEIGENDEN MEHLPREISEN
 Bedeutet diese bis zum Jahreschluss andauernde Gewichtserhöhung eine erhebliche Mehrbelastung unseres Unternehmers. Wir wollen jedoch damit in den Zeiten der drückendsten Teuerung eine allgem. Brotverbilligung durchsetzen und erwarten, dass die konsumierende Bevölkerung unsere Bemühungen zur Erreichung dieses gemeinnützigen Zweckes teilrätig unterstützen wird.
 DER AUFSICHTSRAT DER
HAMMERBROTWERKE UND DAMPFMÜHLE
 SKARET, HANUSCH & CO
 DIESE SCHILDER BEZEICHNEN UNSERE VERKAUFSTELLEN
 BROT BROT
 Herausgeber Josef Tomšič. — Verantwortlicher Redakteur Franz Vili.
 Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co. Wien, V., Rechte Wienzeile 97.