



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernem
Dass Brot und Arbeit uns gerettet seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
O. Herrwegh.

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Österreich 38.475.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

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 einseitige Millimeterzeile über deren Raum 14 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 2

Wien, den 10. Jänner 1914.

22. Jahrg.

Herrenhaus und Volkshaus.

Die „Mitter ohne Furcht und Tadel“, die lebenslänglich das Amt der Gesetzgeber im Herrenhaus ausüben, haben also den einstimmig gefassten Beschluss des Abgeordnetenhauses auf Erhöhung des steuerfreien Existenzminimums von 1200 auf 1600 Kr. abgelehnt. Dafür aber haben die Herren die Stempelsteuer für den Neimport, also die Steuer der reichen Stallbesitzer und Pferdezüchter erniedrigt. Nach den Herrenhausbeschlüssen wird nämlich die Stempelgebühr der Buchmacherwetten ermäßigt; statt der 2 Kr. bei einem Einsatz bis 300 Kr. wird bestimmt: bei einem Einsatz bis 50 Kr. 20 H., bei 50 bis 150 Kr. 1 Kr., bei 150 bis 300 Kr. 3 Kr. Bei Berechnung des Gesamtgewinns der Buchmacher wird eingeschaltet, daß „die vom Buchmacher dem Unternehmer der sportlichen Veranstaltungen für die Gestattung des Wettbetriebes im Sportraum vertragsmäßig geleistete, auf das betreffende Kalenderjahr gelangende Vergütung (Standgeld)“ in Abzug zu bringen ist. Diese Standgelder wurden auf 500.000 Kr. geschätzt; diese werden also der 15prozentigen Besteuerung entzogen und dem Lokalklub geschenkt!

Die Abstimmung der Herrenhäuser wird man sich übrigens noch genau merken müssen. Denn an ihr kann man das Wesen der Parteien, ihren wahren Charakter und ihre Gesinnung am besten erkennen. Was bei den Nationalverbändlern und Christlichsozialen dabei am stärksten hervortrat, das war ihre geradezu hündische Unterwürfigkeit unter den Willen der großen Herren drüben im Herrenhaus. Als vor Weihnachten der Antrag der Sozialdemokraten, das Existenzminimum von 1200 Kr. auf 1600 Kr. hinaufzusetzen angenommen war, da hätte man glauben sollen, daß sich die Nationalverbändler und Christlichsozialen mit Würde in ihre Niederlage finden würden; zumal ja der Beschluss nicht ausschließlich den Industriearbeitern, sondern auch vielen kleinen Leuten, Gewerbetreibenden, Handwerksmeistern, Zwergebauern, die zu ihren Anhängern zählen, zugute gekommen wäre. Aber statt dessen legte die deutschnationale Presse wie die Christlichsoziale in den folgenden Tagen fortgesetzt der Regierung nahe, sie möge diesen Beschluss als ein Hindernis für die kaiserliche Sanktion erklären! Als das nichts nützte, setzten die Nationalverbändler und Christlichsozialen ihre Hoffnung auf das Herrenhaus. Statt daß sie, die schließlich doch auch durch das allgemeine Wahlrecht erwählt sind, ihren Stolz dareinsetzen sollten, daß das Abgeordnetenhaus die Führung und die Herrschaft im Staat innehat, wie es in allen Kulturstaaten der Fall ist, spekulierten sie darauf, daß das Herrenhaus den volksfreundlichen, sozial gerechten Beschluss nicht annehmen und das Abgeordnetenhaus demütigen und zur Unterwerfung unter den Willen der Regierung und der Herrenhäuser zwingen werde. Um die ganze Schändlichkeit des Nationalverbandes und der Christlichsozialen zu ersehen, muß festgestellt werden, daß die Regierung, so sehr sie darum angefleht wurde, eine bindende Erklärung, sie würde den Finanzplan nicht der kaiserlichen Sanktion vor-

legen, wenn das steuerfreie Existenzminimum von 1600 Kr. bleibe, nicht abgegeben hat. Selbst in der letzten Stunde, als die Nationalverbändler eine rettende Erklärung brauchten, um vor ihren Wählern eine Ausrede zu haben, äußerte sich der Leiter des Finanzministeriums nur unbestimmt, er „fürchte“, daß darin ein Sanktionshindernis für das Gesetz und für die Dienstpragmatik liegen könnte! Eine entscheidende Erklärung war das nicht — wie es denn von vornherein lächerlich war, glauben machen zu wollen, daß die Regierung wegen des Ausfalls von nicht ganz 5 Millionen die neuen Steuern, die ihr dann immer noch 145 Millionen eintragen, ablehnen würde!

Bei dem grenzenlosen Mergel der Nationalverbändler und Christlichsozialen über den Beschluss des Abgeordnetenhauses hat wohl noch ein Moment eine wichtige Rolle gespielt; die Tatsache, daß der Beschluss durch die Sozialdemokraten zustande gekommen war. Das machte sie im höchsten Grad wütig, das trieb ihren Haß gegen den Beschluss bis zur Blindheit. Denn darauf haben sie ihre ganze Politik eingestellt: die Sozialdemokraten dürfen keinen Erfolg davontragen; sie müssen immer und in jedem Fall niedergestimmt werden. Und nun wird dieser sozialdemokratische Antrag angenommen! Das steigerte ihre Wut bis zur Besinnungslosigkeit.

Und in dieser Stimmung gaben sie den letzten Rest von Würde hin und sie winselten förmlich die Herrenhäuser an, ja doch den Beschluss des Abgeordnetenhauses wieder umzustößen. Und so begrüßten es die deutschnationalen und christlichsozialen Abgeordneten mit unverhohlener Freude, daß das Herrenhaus die unglaubliche Verwegenheit hatte, die kleinen Leute, die ein Einkommen von 1200 bis 1600 Kronen im Jahr haben und die nach dem Beschluss des Abgeordnetenhauses von jetzt an von der Einkommensteuer befreit gewesen wären, wieder zu belasten, während die Herren Grafen und Fürsten gleichzeitig die Besteuerung der Wettkreuzen und der Luxusautomobile für zu hoch hielten und sie herabsetzten. Es gelang so den deutschnationalen Volksfeinden, den sozialdemokratischen Antrag auf Herabsetzung des steuerfreien Existenzminimums auf 1200 Kr., der vor Weihnachten gegen ihren Willen mit einer Stimme Mehrheit angenommen worden war, am Dienstag mit einer Stimme Mehrheit zu Fall zu bringen. Die Feinde ihrer eigenen Wähler haben gesiegt, aber die große Zahl der Abgeordneten, die trotz allen Druckes für den sozialdemokratischen Antrag stimmte, bedeutet eine Niederlage für die Regierung und für die Majoritätsparteien. Sie haben ihren Willen durchgesetzt, sie haben den Arbeitern, den Beamten und Angestellten, den Gewerbetreibenden, Geschäftsleuten und Dienern, die unter 1600 Kr. Einkommen haben und durch den ersten Beschluss des Abgeordnetenhauses von der Personalsteuer befreit gewesen wären, die paar Kronen wieder aus der Tasche genommen. Aber solche Siege über die eigenen Wähler sind verderblich für die Sieger und wenn unser Genosse Abgeordneter Dr. Renner in seinem letzten Appell am Dienstag sagte, daß der Kampf gegen das Herrenhaus eröffnet werden müsse, das sich anmaßt, in so

volksfeindlicher Weise in die Steuerfragen dreinzureden, dann ist dies vollkommen richtig, aber gleichzeitig wird die Bevölkerung den Kampf gegen die deutschnationalen und christlichsozialen Abgeordneten aufnehmen müssen, diese Mitverschwornen der Grafen, Fürsten und sonstigen Volksfeinde und Reaktionäre im Herrenhaus, gegen die Knechte der Regierung, die Hunderte von Millionen für eine verfehlte äußere Politik vergeuden lassen, die Branntweinsteuer erhöhen, aber glücklich sind, wenn es ihnen mit Hilfe der Regierung und der Herrenhäuser gelingt, eine kleine Erleichterung des Lojes Tausender kleiner Leute selbst in ihren eigenen Wählerkreisen zu hintertreiben!

Eine Abrechnung mit dem Eisenbahn-Ministerium.

Von Reichsratsabgeordneten Rudolf Müller.

Das war ein frischer, denkwürdiger Kampf, den der Staatsangestelltenausschuß am Tage der letzten Sitzung mit der Regierung ausfocht! Ein wahres Hagelwetter mit Donner und Blitz ging über die Regierung nieder. Und als die Sonne wieder zu leuchten begann, da sah man die Bürokraten in einem moralisch derangierten Zustand und mit haßerfüllten Blicken aus dem Haus schleichen. Denn diese Prügel waren diesmal nicht „ohne“. Die Regierung vermeinte doch immer, daß sie die Mehrheitsparteien gewohnheitsmäßig bagatellicieren könne, ohne ein Wort der Abwehr zu hören. Bei ihrer angeborenen Mißachtung der Abgeordneten vergaß sie ganz und gar, daß wir im Reiche des allgemeinen Wahlrechtes leben, wo die Wähler zu Zungenlöchern und Einpeilschern der Abgeordneten werden. Da aber die sozialdemokratischen Abgeordneten auch noch das ihrige beitragen und mit lustigen Beißchen die störrige und träge Gespann des Nationalverbandes und der Christlichsozialen nach vornwärts treiben und bei jedem Versäumnis der Herren ihnen ihre Wähler auf den Hals hegen, so ist die Zeit für die Regierung so ziemlich vorüber, wo sie ihren stets willfährigen Regierungsnameulken alles bieten darf.

Einer jener, der sich in diesem Kreise am prominentesten benahm, war der Herr Forster, der Liebling der Nationalverbändler, der sich als Präzident bei dem reaktionären Witzke seine Spuren zum deutschstämmenden Eisenbahnminister holte. Er war, wie schon vielfach bemerkt wurde, dazu ausersehen, unserer Organisation den Saraus zu machen. Bei jeder sich darbietenden Gelegenheit hatte er ganz unverhohlen seinen Groll gegen die sozialdemokratische Organisation zum Ausdruck gebracht, und seinen Haß ihr fühlen lassen. Er stieß jedoch auf Granit, stolperte, und es hätte nicht viel gefehlt, wäre er glatt vor der Tür des Elisabethhofes gelegen. Einige Schließel behaupteten nachträglich, Herr v. Forster wäre ein gerechter und wohlwollender Minister, er wäre jedoch von seinem Personalreferenten zu einem Scharfmacher gemacht worden, der ihn ganz und gar als Werkzeug in seinen Händen hätte und als Sumpelmann benützte. Aber auch das Gegenteil erzählt man sich in parlamentarischen Kreisen. Die Richtigkeit der zirkulierenden Gerüchte zu prüfen, haben wir kein Interesse. Es genügt festzustellen, daß Herr v. Forster sich in seiner Rolle als Scharfmacher und einsichtsloser Sozialpolitiker gefällt, und wie seine Amtsführung lehrt, sich auch darin betätigt. Die letzte Sitzung mußte den Herrn v. Forster belehren, daß seine Maske, das beliebte sozialpolitische Flietergewand, mit dem er sich bei besonderen Anlässen zu drapieren pflegt, richtig erkannt wurde. Herr v. Forster ist heute bereits von seinem allzeit getreuen Mehrheitsbrei, der ihm stets den Rücken deckte, erkannt worden. Das ist für uns die Hauptsache. Noch ein paar kräftige Bißse und die Sache des Herrn v. Forster ist endgültig erledigt. An uns, das wollen wir dem Herrn Minister offen sagen, soll es nicht fehlen, das zu vergelten, was er dem Personal in bitterbösen Zeiten angetan hat. Daß wir jetzt schon einiges dazu beigetragen haben, lehrt der einmütige Beschluss über die Miß-

billigung im Staatsangestelltenauschuß. Diese Sitzung war ein Ereignis von großer Bedeutung und wird als Denkwürdigkeit in der Geschichte des Parlamentarismus ihren Platz einnehmen. Wie bunt es der Herr v. Forster getrieben haben muß, zeigt, daß die Regierungsräten rechtzeitig das Schiff verlassen.

Die Hauptfrage ist für uns, daß Herr v. Forster und seinem Personalreferenten die Junge gelöst wurde, und man endlich das erfahren hat, was im Unterausschuß trotz eines zähen Kampfes nicht zu erfahren war. Der Spruch, daß Not denken lehrt, hat sich auch beim Minister bewährt. So stand nun Herr v. Forster, als er die Situation erkannte, auf und wollte zuerst das Subkomitee schuldig werden lassen, und erklärte: Die zweijährige Vorrückungsfrist für die Diener steht in Verhandlung. Die Forderung nach Gewährung einer Nachdienstzulage ist mit einem großen Aufwand verbunden und könne in diesem Umfang nicht befürwortet werden. Die Festsetzung einer Stabilisierungsnorm bildet den Gegenstand eingehender Untersuchungen. Wegen Hintanhaltung der Arbeitsaussetzung bei den Oberbauarbeitern sind strikte Weisungen an die Direktion ergangen. Was die Arbeits- und Lohnordnung anbelangt, ist das Ministerium daran, Verbesserungen eintreten zu lassen. Bezüglich der individuellen Regulierung der Quartiergelder ist das Ministerium bedacht, sobald eine Einklassierung bei den Staatsangestellten neu vorgenommen wird, einen Ausgleich zugunsten des Personals herbeiführen zu wollen. Das war der kurze Sinn seiner inhaltslosen Rede. Diese Rede haben wir schon dutzendmal gehört, sie sagt nichts. Es wird noch immer „wohl erwogen“, „eingestudiert“, „unausgesetzt“, „verhandelt“, die beteiligten Zentralstellen befragt und verschiedene Maßnahmen abgewartet. Diese Spiegelfechterei war nun dem Ausschuß doch zu bunt. Ein Mitglied eröffnete nun auf den Minister den Sturm, um ihn aus seiner Reserve herauszulösen. Jeder Satz war eine schwere, nicht abzuleugnende Anklage gegen das Regime Forster. In einer feierlichen Stille hörte der Ausschuß die Anklagepunkte an und, als der Redner zum Schluß noch mitteilte, daß Herr v. Forster und sein Personalbüro sich zum Reiner der Personals herausgewachsen habe, war das „Schuldig“ gesprochen. Die Serren von der Regierung wechselten alle Farben. Ein Abgeordneter sagte im Gespräch, der Minister wird bei solchen Anklagen nicht einmal rot, außer man siedet ihn wie einen Krebs. Dem muß widersprochen werden, er wurde wirklich rot und sein Referent weiß. Nun rückte entrüstet Herr Hofrat Bösa aus, um Protest gegen die Anwürfe auf seinen Chef einzulegen. In seiner Aufregung ging ihm die Zunge durch und er legte seinen Meister erst recht ordentlich hinein. Er meinte unter anderem: Zu keiner Zeit wäre für das Personal so viel geschehen, wie unter dem Regime Forster. Nur weiß und fühlt das Personal von dieser Fürsorge nichts. Wichtig ist, daß selbst unter dem berücksichtigten Mittel kein solcher Groll und solche Mißachtung berechtigter Wünsche vorhanden waren, wie gegenwärtig. Der Herr Hofrat meinte doch einmal die Akten seines Vorgängers, der gewiß peinlichst genau das Interesse der Staatsbahnverwaltung vertrat, durchsehen, und soll uns auch nur einen Fall bekanntgeben, der eine Analogie mit seiner Amtsführung aufweist. In einem Atem gab der Herr Hofrat aber zu, daß manche Fehler geschehen seien, nur sind sie nicht so groß, wie sie der Abgeordnete schilderte. Was die zweijährige Vorrückungsfrist der Diener anbelangt, so siehe das Eisenbahnministerium auf dem Standpunkt, daß diese Forderung nicht durchführbar sei. Würde der Wunsch ausgeführt werden, so würden Diener schon nach 10, 14 und 16 Jahren den Endgehalt erreichen, was nach seiner Meinung finanziell unmöglich ist. Der Minister hingegen erklärte, daß die zweijährige Vorrückungsfrist noch Gegenstand eingehender Studien sei. Was ist also wahr? Und wer verkörpert von den beiden Erklärungen den

bösen Geist? In seinen weiteren Ausführungen meinte der Hofrat, daß bezüglich der Stabilisierung keine Verschlechterung, aber auch keine Verbesserung eingetreten sei. Nachdem der Verfehr sowie auch das Personal größer wurde, so ist nach Adam Riese eine effektive Verschlechterung gewiß da. Das begriff auch der Ausschuß. Nur der Personalreferent bestritt das Rechenexempel. Zum Schluß meinte der Redner, daß diese großzügige Personalpolitik allerdings nur den Neuaufgenommenen zugute komme, die alten sind davon ausgeschlossen. Das ist doch das Eingeständnis, daß „Oben“ der Wille besteht, das Personal gegeneinander auszuspielen! Was ist das für eine Personalpolitik, die die alten ausgeschundenen Bediensteten, die für den Staatsfiskus und das allgemeine Wohl schon das ihrige geleistet haben, von sozialen Maßnahmen ausschaltet, neu aufgenommenen Berufstätigen auf Kosten der alten Kämpfer und Arbeiter besser gestellt wissen will? Wer versteht denn diese großzügigen Maßnahmen? Vergleicht man die Rede des Ministers und des Hofrats, so muß zugestanden werden, daß die Darlegung des letzteren von größerer Aufrichtigkeit getragen ist. Der Herr Minister macht einzelne Forderungen noch von „wenn“ und „aber“ abhängig, der Hofrat sagt bündig: Es bleibt alles beim alten. Wir machen nichts und wollen nichts machen. Als der Minister die Situation überblickte, graute ihm offenbar vor dieser Verteidigung und er ergriff mit bebender Stimme das Wort, um gegen die abfällige Kritik seiner Amtsführung persönlich Verwahrung einzulegen und versuchte unter Widerspruch darzulegen, daß er stets personalfreundlich sei und gehandelt habe. Er müsse im Gegensatz zu dem Redner feststellen, daß das Personal in dem denkbar besten Verhältnis zu dem Eisenbahnministerium stehen und dieses Verhältnis keine Erziehung erfahren hat. Er lobte den Fleiß des Personals in der Dienstausübung, was natürlich ein besonderer Grund wäre, ihm ein besseres Entgegenkommen zu bezeugen. Jeder, so meinte der Minister, findet bei ihm Säus und Schirm, wenn ihm von irgendwo und irgendwem Unrecht geschieht. Diesen letzten Satz werden wir Herr v. Forster öfter als ihm lieb ist, in Erinnerung bringen. Wenn wir dem Herrn Minister einen Rat geben dürfen, so würden wir bitten, diesen Ausspruch als Motto auf alle Personalakten, insbesondere auf Entscheidungen des Disziplinargerichtshofes, recht fest drucken zu lassen. Wir wollen bei unseren Betrachtungen dem Minister ohnehin einräumen und verkennen nicht, daß er in seinen Entschliessungen nicht freie Hand hat, und daß ihm mancher Vorschlag von seinem stärkeren Kollegen, dem Finanzminister von vorn herein als undiskutabel abgeklagen wird. Als Minister mit der starken Hand, soll er dann unseren Vorschlag akzeptieren und sein Ressort unabhängig von der Johannesgasse zu machen suchen. Trotz aller Schwierigkeiten, die ihm im Finanzministerium in der Richtung vielleicht gemacht werden, könnte es ganz anders mit dem Personal stehen. Denn, wenn irgendeine Kategorie im Staatsdienst eine Verrückung ihrer Lage verdient, so doch zunächst die Eisenbahner, die täglich ihr Leben und ihre Gesundheit zu Markte tragen, eine hohe Verantwortung haben, psychisch und physisch stark abgenützt werden und allen Unbilden des Wetters ausgesetzt sind. Darüber, das sollte auch Herr v. Forster wissen, sind die Akten bereits in der Öffentlichkeit geschlossen. In der Richtung kann er uns und das Parlament nicht täuschen. Und das Parlament hat ihm auch keinen Glauben mehr geschenkt. Alle gemachten Anstrengungen waren vergebens. Die vier Unterausschüsse erklärten sich solidarisch und legten ihre Mandate nieder. Der Regierung wurde einigt imig das Bedauern und die Mißbilligung unig ausgesprochen. Sie muß es arg getrieben haben, wenn so einmütig ein solches Votum abgegeben wird. Herr Forster sollte nun, wenn er nicht als Krieger an seinem Ministerfessel angesehen werden will, seine Konsequenzen ziehen. Und der, der nach ihm kommt, sollte sein Verhalten darnach einrichten. Wie uns dünkt, ist

Herr v. Forster aber noch besserungsfähig. Am nächsten Tag nach der denkwürdigen Sitzung ließ er der Presse amtlich mitteilen, daß das Eisenbahnministerium demnächst eine umfangreiche Verbesserung in den Lohnbezügen der Arbeiter eintreten lassen wird. Insbesondere dort, wo die Löhnerverhältnisse sehr drückende sind, soll eingegriffen werden. Die periodischen Lohnvorrückungen sollen gleichfalls verfürzt werden. Die Direktionen werden ermächtigt, für die Professionisten statt wie bisher von drei zu drei, nunmehr von zwei zu zwei Jahren 20 S., dann für Arbeiter ohne Profession in einzelnen Dienstzweigen anstatt 10 S., nunmehr 20 S. zu bewilligen. Der mit dieser Verbesserung verbundene Mehraufwand soll mehr als drei Millionen Kronen betragen. Man sieht also, daß eine ordentliche Lektion ein ganz ausgezeichnetes Erziehungsmitel ist. Herr v. Forster wird von nun an gut tun, seinem Personalbüro ein größeres Augenmerk zu schenken wie bisher, und nicht alles zu glauben, was ihm referiert wird, denn schließlich will der Kataklet immer päpstlicher als der Papst sein. Leichtgläubigkeit hat auch Ministern schon ihre politische Existenz gekostet.

Die Forderungen der Eisenbahner in den Staatsangestelltenauschuß.
Eine scharfe Auseinandersetzung.

Der Staatsangestelltenauschuß des Abgeordnetenhauses hat bekanntlich vier Subkomitees eingesetzt, welche die zur Verbesserung der Lage der Eisenbahner, der Arbeiter der Staatsbetriebe, der Postangestellten und der Vertragsbeamten zu ergreifenden Maßnahmen zu überprüfen hatten.

Wir haben bereits über den Konflikt zwischen der Regierung und dem Subkomitee, dem die Angelegenheiten der Eisenbahner zugewiesen worden waren, berichtet. Das Subkomitee hat von der Regierung einen zahlenmäßigen Nachweis des bereits verwendeten und noch ausstehenden Betrages der für die Eisenbahner vom Parlament bewilligten fünfzehn Millionen Kronen gefordert. Die Regierung hat den Nachweis mit der Begründung verweigert, daß die Verteilung der bewilligten Gelder eine Verwaltungsaufgabe sei, die das Parlament nichts angehe! Daraufhin hat das Subkomitee gemäß einem Antrag des Abgeordneten Rudolf Müller beschlossen, der Regierung die schärfste Mißbilligung ihres Verhaltens auszusprechen und sein Mandat niederzulegen, da es durch das Verhalten der Regierung gehindert werde, seine Aufgabe zu erfüllen. Dienstag erstattete Abgeordneter Burival im Namen des Subkomitees den Bericht an den Ausschuß.

Nun erhoben sich die Vertreter der anderen Subkomitees und schlossen sich dem Beschluß des Subkomitees für die Angelegenheiten der Eisenbahner vollinhaltlich an. Diese Erklärung wurde vom Genossen Böckel im Namen des Subkomitees für die Angelegenheiten der Staatsarbeiter und von Burival im Namen des Subkomitees für die Angelegenheiten der Postangestellten abgegeben. Auch der Abgeordnete Kemetter tadelte scharf das Verhalten der Regierung. Diese Demonstration gegen die Regierung brachte endlich den Eisenbahnminister zum Reden. Der Eisenbahnminister sagte:

Die Haltung der Regierung gegenüber den Subkomitees war keine ablehnende. Sie hat über jene Maßnahmen, welche bereits durchgeführt wurden, und über solche Maßnahmen, welche bereits in Durchführung begriffen sind, Zusammenstellungen dem Subkomitee übergeben, welche den in erster Stappe aufzuwendenden Betrag von sechs Millionen Kronen vollkommen erschöpfen. Bezüglich der weiteren erst in den Jahren 1914 und 1915 durchzuführenden Maßnahmen kann die Regierung allerdings nähere Aufklärungen nicht geben, weil diese Maßnahmen gegenwärtig eben nicht feststehen und den Gegenstand der Verhandlungen zwischen den beteiligten Zentralstellen bilden. Die Forderung der zweijährigen Vorrückung für die Dauer bildet den Gegenstand der Verhandlung. Die Forderung nach Gewährung einer Nachdienstzulage ist mit einem sehr großen Aufwand verbunden und könnte in diesem Umfang nicht befürwortet

Feuilleton.

Der Kampf mit dem Tode.

Nach den Bekenntnissen eines armen Teufels.

Von Ferdinand Berni.

Es ging mir wieder einmal schlecht. So schlecht, daß meiner Seele der Atem für den nächsten Tag fehlte. Alles, was in mir Mensch war, krümmte sich zuckend am Boden. Das Schicksal hatte seine kalte, eisenschwere Ferse auf meiner Kehle und knurrte mich an: Wurn, wie lange noch willst du leben?

Es war mir alles egal, so fürchtbar egal. Und das ist der gefährlichste Zustand. Wenn du hassest, wenn du anklagst, ach, da steht noch ein Berg Lebenslust in dir, aber wehe, wenn dir alles gleichgültig wird. Dann schautst du dem Tode ins grinsende Knochengesicht und lächelst: Gebatter, laß die feierliche Frage!...

Das Geld war schon lange aus. Arbeit keine. Und, offen gesagt, es zog mich auch zu keiner mehr. Für ein paar Lumpige Seher mich zur stummen Maschine machen lassen, die nur Wert hat für andere, deren Wert steigt, desto eifriger sie schwört, ein Tier sein — nein. Ich hatte das nicht nötig, denn... Ja, darum handelte es sich.

Da kamst du als ein armes Kind zur Welt und ein gültiger Geist besucht deine Wiege und reichst dir eine schöne Gabe dar. Eine, die du nicht sehen und fassen kannst, die aber nicht desto weniger dein Besitz bleibt. Erst wenn du größer wirst, kommst du darauf. Da kriechst du etwas aufs Papier, so wie von ungefähr, für dich eine Spielerei. Du hast dir nichts dabei gedacht. Aber die anderen kommen und schauen und schreien: Geh! an, was der Junge für schöne Dinge kann. Er ist ein Künstler! Ein Künstler!

Das war es. Ich kriechte schon als Sechsjähriger und dann so weiter. Und ein blauer Traum stieg in mir auf: ein berühmter Maler wollte ich werden. Die anderen sagten alle: Der wird noch was Großes! Der wird es weit bringen!

Unfimm! Wenn ich noch schriftstellerisches Talent hätte! Schriftsteller bringen sich leichter fort. Aber Maler? Wenn man bettelarm ist, keine Schulen hat? Und wenn man dazu noch mit

einem kleinen Rückenrucksack ausgestattet ist, den man für gewöhnlich „Budel“ nennt? Man stößt die „börnehme Klasse“ ab. Ist mir auch recht so. Ihr Bedauern, ihr Bemitleiden könnte ich schon gar nicht ertragen. So was kann mich rasend machen. Ah, ich habe nicht wahr gesprochen, als ich sagte: Es wäre mir alles gleichgültig. Das Mitleid hasse ich, hasse es aus tiefster, glutheltester Seele!

Mein körperlicher Fehler muß aber auch schuld sein, daß ich so schlecht in eine Stellung hineinkommen kann. Die Herren Chefs verlangen meist auch eine repräsentable Erscheinung für den Verkehr mit den Kunden. Diese Kunden!

Vor zwei Wochen hat meine Kostfrau gesagt: „Herr Hausmann, wenn Sie mir binnen drei Tagen nicht einen Teil Ihrer Schuld abtragen, müssen Sie ganz fort. Ich suche mir einen Zimmerherrn, von dem ich wenigstens etwas zu leben habe. Ich bin eine arme Frau. Ich verliere an Ihnen so genug.“

Sechs Wochen hatte sie mir Essen und Wohnung auf Borg gegeben. Ich bin in der großen Stadt nach Arbeit herumgelaufen wie ein Narr. Nun bin ich zu Ende. Sie soll mich nicht mehr sehen, die Frau, weder lebendig, noch tot. Alle Papiere, daraus man meinen Namen erfahren könnte, werfe ich fort. Aus dem Fluß wird man mich gleich in die Leichenhalle schaffen. Leichenhalle... brer! Nun schüttelt's mich doch. A ha!

Ich bin durch die ganze Stadt gelaufen. Was unsere österröische Residenz für eine lange Stadt ist. Das finde ich erst heute. Im Stadtkanal in ich's nicht, sie fischen einen gleich heraus. Unten, im eigentlichen Donaubett, ja...

Wie ich so durch die endlose Praterstraße laufe, fällt mir Verschiedenes ein. Die Mutter daheim. Sie ist blind, sitzt in einem kleinen Haus im Gebirge, und beim Spulrad sitzt sie. Wenn das Garn von der Welle abgelaufen ist, ruft sie: „Margaret!“ Dann kommt das große, starke Mädchen aus der anderen Stube und knüpft ihr einen neuen Faden an. Oder gibt frische Garnstücke auf die Welle, wenn die blinde Frau abgestubt hat. Für je eine Spule mit ausgewickeltem Garn bekommt sie in der Fabrik acht Heller. Sie bringt nicht viele fertig übertags, aber sie verdient sich dennoch ihr Brot. Und ist alt und stockblind. Und ich?

Während ich so hintraube, einen Fuß vor den anderen, sehe ich die Frau ganz deutlich im sonnenhellen Stübchen. Und sehe die große, stolze Margaret. Sie geht immer einher, als trüge sie eine schwere Krone auf dem Haupt. So königlich hält

sie sich. Einmal schwärmte ich ihr vor, ich werde in die Welt gehen und als ein berühmter Mann, mit Schätzen beladen, heimkommen. Und erzählte ihr das Märchen vom Fischkönig: wenn ihn ein feines Mädchen küßt, wird er zum blühenden Jungling. Sie schaute mich an dabei, wie sie mich anschaut!...

Meine löhrigen Schuhe klappern auf dem Steinpflaster. Es will Abend werden. Die gelbweißen Gasflammen blitzen auf. In den Schaufenstern eitel Geflimmer. Ah, es ist mir alles so gleichgültig, so fürchtbar gleichgültig.

„Mutter!... Margaret!...“

Ich erlappte mich, wie ich die beiden Worte zärtlich vor mich hinmurmelte. Ich liebte sie mit meinen trodenen Lippen, diese Worte. Verflucht, warum muß ich ein Krüppel sein? Und ein — Künstler? Na, die kalte, unerforschliche Natur noch etwas Größlicheres ausflügeln? Ah, die Natur ist gerecht. Sie rächt alles Unnatürliche. Mein Vater war ein Käufer. Im Kaufschiff vielleicht bin ich...

Am Kai, neben der Kronprinz Rudolfbrücke, trabe ich auf und ab. Immer auf und ab. Hier ist der menschenleere Fleck von Wien. Keine Seele. Zum Sterben wie geschaffen. Ich freute mich. Aber nur erst noch ein wenig...

„Mutter!... Margaret!...“

Wie ich so hin und her tappte und in den tiefblauen Himmel starrte, der sich wie eine Riesenglocke über die dunstige Stadt wölbt, ist mir's plötzlich, als gingen neben mir jemand einher. Wie auf steifen, hölzernen Beinen. Ich höre ganz deutlich den klappernden Trit. Ich spüre ganz deutlich seine eilige Nähe. Aber ich schreie nicht hin, ich schaue nicht hin. Ich weiß, was ich sehen würde: ein knochenleiches Gesicht mit tiefen Augenhöhlen. Und in ihnen ein gräßliches Glimmern. Ah, wenn man einen leeren Magen hat, ist die Phantasie am stärksten reg...

„Klapperrapp“ geht es einmal neben mir, einmal hinter mir...

Nur zu!

Die Nacht fult immer tiefer herein. Ich weiß nicht, wie lange ich schon so auf und ab laufe. Stundenlang wohl. Der bleiche Mond schwimmt im tiefpunkten Blau über der Stadt...

Da habe ich mich auf einen Kaistein nieder. Hinter mir wird es plötzlich still. Der Klappermann hat sich wohl auch niedergelegt? Müde vom Laufen und Warten?...

werden. Die Festsetzung einer Stabilisierungsnorm bildet den Gegenstand eingehender Untersuchungen. Er hofft auch, in Kürze in diesem Belange zu einem befriedigenderen Resultat zu gelangen. Bezüglich der Sinterhaltung der Arbeitsausführung bei den Oberbauarbeitern sind erst in letzter Zeit wieder Weisungen an die Direktionen ergangen. Was die Arbeits- und Lohnordnungen anlangt, ist das Ministerium beschäftigt, einzelne Verbesserungen einzutreten zu lassen. Bezüglich der individuellen Regulierung der Quartiergelder ist die Staatsbahnverwaltung stets darauf bedacht, sobald beim Staate eine Einklassierung neu vorgenommen wird, soweit als sich eine Disparität zu Ungunsten der Staatsbahnbediensteten ergibt, die Disparität zu beheben. Ueber die Einklassierung, wie sie im Staatsdienst gegeben ist, hinauszugehen, ist aber der Staatsbahnverwaltung nicht möglich.

Wie man sieht, hat der Minister den Ausschuss wieder mit inhaltslosen Reden abgespeist. Im übrigen betrauerte er den Ausschuss darauf, daß er in sechs bis acht Wochen nähere Mitteilungen machen werde. . . Dem Minister antwortete Abgeordneter Rudolf Müller in einer einfüßigen und ausführlichen Rede über all die Kräfte und Schläge, die das Eisenbahnministerium gegen sein Personal anwende, und meinte zusammenfassend:

Nach Anhörung der Ausführungen des Ministers waren mir so klug wie zuvor. Herr v. Forster ist mit einer schönen Geste über alle wichtigen Punkte großzügig zur Tagesordnung übergegangen. Statt Vertrauen hat der Minister nur noch mehr Mißtrauen erzeugt. Sodann legte Müller in erschöpfender Weise die fluchwürdige Personalpolitik des Eisenbahnministeriums dar. Er geißelte die schweren Benachteiligungen des Personals und bewunderte die Kühnheit des Ministers, hier zu sagen, daß er in wohlwollender Weise Sozialpolitik für die Bediensteten treibe. Es drängt mich, dem Ausschuss zu sagen, daß das Personal noch niemals so behandelt worden ist wie unter dem Regime Forster. Mit teuflischer Bosheit werden im Ministerium Tag für Tag Maßnahmen ausgedacht, wie man das Personal finanziell schädigen oder säkularisieren kann. Es macht den Eindruck, als ob der Herr Minister mit Absicht Demurrirung und Unzufriedenheit in das Personal bringe, um es zu einem herabzuwürdigen Schritt zu treiben. Anders kann man das Treiben der Herren im Elisabethhof nicht verstehen. Diese Regierung, die Regierung Dlugosz-Sürgah, verdient kein Vertrauen und es muß ihr heute das schärfste Mißtrauen ausgedrückt werden.

Müllers Rede hat die Herren von der Regierung nervös gemacht. Sofort meldete sich Hofrat Böhm und legte Vernehmung gegen die Angriffe auf seinen Chef ein. Noch zu seiner Zeit sei so viel für das Personal geschehen wie unter der Leitung des Ritter v. Forster! Hofrat Böhm gab aber zu, daß auch unbeschäftigt mancher Fehler mitunterlaufen sei. Was die zweijährige Vorrückungsfrist anlangt, so siehe das Eisenbahnministerium auf dem Standpunkt, daß diese Vorbedingungen nicht ausführbar seien. Denn würde dieser Wunsch durchgeführt, so würden Personen in der Dienstkategorie schon nach zehn, vierzehn oder sechzehn Jahren den Endgehalt erreichen, und dies sei nicht zulässig. Die Stabilisierung sei nicht verschleiert worden, jedoch müsse er zugeben, daß auch keine Verbesserung eingetreten sei trotz Vermehrung des Personalstandes. Im Eisenbahnministerium sei gegenwärtig ein eigenes Büro errichtet worden, um neue Verbesserungen in der Normierung u. vorzubereiten. Zum Schluß meinte der Hofrat, die neuen Einrichtungen seien allerdings nicht für das alte, sondern für das junge Personal vorteilhaft, das mit jedem Jahre Nutzen daraus ziehe. Im Laufe dieser Rede wurde der Hofrat von den Abgeordneten Müller, Kemetter und Burival durch beherrschende Zwischenrufe wiederholt unterbrochen. Sodann nahm der Eisenbahnminister das Wort und verwahrte sich mit bebender Stimme gegen die abfällige Kritik seiner Amtsführung durch den Abgeordneten Müller. Der Minister verjuchte den Nachweis zu führen, daß seit seiner Ministerthätigkeit dem Personal 36 Millionen Kronen zugeführt wurden, was vorher niemals der Fall war. Er sei stets personalfreundlich gewesen und es liege ihm bitter weh, solche Vorwürfe zu hören. Er müsse feststellen, daß das Personal in einem guten Verhältnis zum

Eisenbahnministerium stehe. Das Personal sei tüchtig und strebsam, und habe dies auch zu wiederholtenmalen bewiesen. Insbesondere bei der heurigen und der vorjährigen Mobilisierung, bei dem Eucharistischen Kongreß und dem Sokoloffest in Prag habe es allen Anforderungen genügt. Bei ihm findet jeder einzelne Schutz, und wenn jemand verfürzt und vergewaltigt wird und dies zu seiner Kenntnis gelangt, werde sofort die nötige Korrektur vorgenommen.

Es sprach dann der Oberpostmeister v. Zauernig, der sich gleichfalls mit nichtsagenden Redewendungen begnügte und nach meinte, daß die Postbediensteten gegenwärtig zufrieden seien! Weiter beteiligten sich an der Debatte noch Abgeordneter Heß, Heine, Wardsch, Glöckel und Kemetter, die alle in vollster Uebereinstimmung das Verhalten der Regierung auf das schärfste geißelten. Abgeordneter Heine war der Antrag des Subkomitees zu scharf und suchte seinem Chef eine Pille mit Zucker zu reichen und stellte folgenden Änderungsantrag:

Der Staatsangestelltenausschuss nimmt die Berichte des Subkomitees zur Kenntnis, bedauert und mißbilligt die in den Berichten erwähnte mangelhafte Mitarbeit der Regierung sowie insbesondere das Vorenthalten verlangter ziffermäßiger Belege.

Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. Ein scharferer Antrag des Abgeordneten Glöckel wurde mit Stimmgleichheit abgelehnt.

Was wird die Regierung jetzt tun? Wenn sie bei einer Haltung beharrt, die selbst die Christlichsozialen und die Nationalverbänder im Staatsangestelltenausschuss scharf tadeln mußten, werden ihr aus diesen Fragen bei der Beratung des Budgetprovisoriums ernste Schwierigkeiten erwachsen.

Amtslich wird im Anschluß an diese Debatte gemeldet:

Durch eine eben zur Verkaufbarum kommende Verfügung des Eisenbahnministeriums gelangt eine umfangreiche Verbesserung in den Lohnbezügen der Arbeiter zur Durchführung. Insbesondere findet eine Aufbesserung der Löhne in einer großen Anzahl von Stationen und Rapons unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Lebensverhältnisse statt. Weiter umfaßt die Aktion eine Verbesserung der periodischen Lohnvorrückung, indem die Direktionen ermächtigt werden, für die Arbeiter mit Profession Lohnvorrückungen von 20 % statt wie bisher von drei zu drei nunmehr von zwei zu zwei Jahren, dann für die Arbeiter ohne Profession in einzelnen Dienstzweigen Lohnvorrückungen von drei zu drei Jahren statt wie bisher von 10 % nunmehr von 20 % zu bewilligen. Der mit diesen Verbesserungen verbundene Mehraufwand beläuft sich auf mehr als drei Millionen Kronen.

Wir stehen nicht an, zu erklären, daß uns die rasche Antwort, wenn auch nicht ganz, so doch einigermaßen befriedigt, schon weil dadurch das zunehmende Mißtrauen unter den Arbeitern zu schwinden beginnt. Na, endlich! Das war der allgemeine Gedanke bei allen Eisenbahnern, als sie die knappe Volkshaus hörten.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit den Herrn Eisenbahnminister dringend ersuchen, nunmehr vollständige Aufklärung zu geben, ob die beabsichtigte Lohnvorrückung auf alle Professionisten und Hilfsarbeiter in allen Neben- und Hilfsanstalten des Eisenbahnbetriebes Anwendung findet? Ob die Arbeiter in den Werkstätten, dessen Grundlöhne bisher von allen Maßnahmen unberührt blieben, ebenfalls einbezogen werden und ob die Bahnerhaltungs- und Magazinarbeiter in diese Lohnerhöhungen inbegriffen sind. Daß es notwendig ist, die vielfachen Härten bei vorherigen Regulierungen zu mildern, brauchen wir wohl hier nicht nochmals besonders betonen. Unsere Stellung ist dem Eisenbahnministerium in dieser

und in allen anderen Fragen zur Genüge bekannt. Wir wollen hier nur nochmals besonders auf diese Fragen aufmerksam machen, damit schwere, vielleicht nicht mehr gutzumachende Fehler vermieden werden. Eine Lohnregulierung, die die alten Arbeiter ausschließt und die die Härten und Unzufriedenheiten mehrt, wäre wohl so ziemlich das Unschicklichste, was getan werden könnte. Daß dies nicht im Interesse der Staatsbahnverwaltung gelegen ist, wird wohl niemand bezweifeln.

Worte und Taten.

Zur Rede des Eisenbahnministers im Staatsangestelltenausschuss

I.

Am Neujahrstag wurde den Eisenbahnern eine gar merkwürdige Ueberraschung. Der Chef der Staatsbahnverwaltung, der Herr Eisenbahnminister, hatte im Staatsangestelltenausschuss endlich die Sprache wieder gefunden. Eine bemerkenswerte Tatsache, wenn man weiß, daß der Staatsangestelltenausschuss und zahlreiche andere Körperschaften den Minister seit 1912 wiederholt aufforderten, Rechnung zu legen über die für die Eisenbahner seit 1911 verausgabten Beträge, ohne daß bisher einmal eine derartige Aufklärung gegeben wurde.

Der Minister hat diese Aufklärung auch jetzt nicht gegeben und erklärt, er werde sie überhaupt nicht geben. Aber geredet hat der Minister endlich, und zwar so, daß die Eisenbahner von dieser Rede gar merkwürdig überrascht wurden. Wir wollen der Welt zeigen, wie sich diese Rede des Eisenbahnministers im Vergleich zu den bestehenden Tatsachen verhält. Nach dem Bericht in der Tagesblätter sprach Seine Excellenz unter anderem:

„Er sei stets personalfreundlich gewesen. Es tue ihm bitter weh, solche Vorwürfe zu hören. Er müsse feststellen, daß das Personal in einem guten Verhältnis zum Eisenbahnministerium stehe. Bei ihm findet jeder einzelne Schutz und wenn jemand verfürzt oder vergewaltigt wird und dies zu seiner Kenntnis gelangt, werde sofort die nötige Korrektur vorgenommen.“

Wir werden nun mit dem folgenden Material, das allerdings nur einen Bruchteil der gewaltigen Fälle bildet, das uns zur Verfügung steht, darun, wie die Personalfreundlichkeit des Ministers aussieht, wie berechtigt die erhobenen Vorwürfe sind, wie es mit dem guten Verhältnis des Personals zum Eisenbahnministerium bestellt ist, und wie weit der Schutz, der den armen vergewaltigten Eisenbahnern angeblich zuteil wird, reicht.

In den Jahren 1912 und 1913 sind unter anderem folgende schwere Rechtsverletzungen an Eisenbahnern begangen worden, Rechtsverletzungen, die, weil sie im Amtsblatt der Nordbahndirektion publiziert wurden, auch dem Eisenbahnminister bekannt sein mußten, die aber bis heute nicht gutgemacht wurden.

Infolge Reduzierung zahlreicher normierter Posten (die Reduzierung datiert aus dem seit 1912 inaugurierten Sparsystem) wurden zahlreiche Bedienstete, zumeist Diener aus höheren Dienstes kategorien mit höheren Endgehältern und höheren Quartiergeldbezügen, in niederere Dienstes kategorien mit niederen Endgehältern und niederen Quartiergeldlufen überstellt. Durch diese Ueberstellung verlieren die Bediensteten die Ansprüche auf die höheren Endgehaltstufen und die in diesen höheren Endgehaltstufen festgesetzten höheren Quartiergeldbezüge.

Von konkreten Fällen seien nur folgende genannt: Der Blocksignaldienner Matthias Falgenhauer in Drößing wurde laut Erlass der Nordbahndirektion, Z. 144.387/I, zum Wächter überstellt. Falgenhauer verliert den Anspruch auf die Erreichung der Gehaltstufen von 1500, 1600 und 1700 Kr. und das Quartiergeld von 700 Kronen innerhalb eines Zeitraumes von je elf Jahren. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kronen Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Versuchsauffseher Abraham Michael in Mährisch-Osttau wurde zum Weichensteller nach Abredtsweiche überstellt. Er verliert an Gehalt 1500, 1600, 1700 und 1800 Kr. und an Quartiergeld 700 Kr. per Jahr innerhalb zwölf Jahren. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Bezüglich dieses Falles haben die Abgeordneten Tomšik, Müller und Genossen den Eisenbahnminister im Parlament im Juni 1913 interpelliert und die Gutmachung dieser Rechtsverletzung und der daraus resultierenden Schädigung verlangt. Der Bedienstete ist aber bis heute nicht zu seinem Recht gelangt, ja, es ist nicht einmal die Interpellation beantwortet worden.

Die Blocksignaldienner in der Station Brodek wurden im Jahre 1912 zu Blockwächtern überstellt. Sie verlieren an Gehalt 1500, 1600 und 1700 Kronen, an Quartiergeld 700 Kr. per Jahr innerhalb elf Jahren. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Blocksignaldienner Andreas Kozden in Grubdorf-Feinzendorf wurde zum Wächter nach Bogarsch überstellt. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Oberverrichter Matthias Grund in Floridsdorf wurde zum Nachwächter nach Wien überstellt. (D.-Z. 11.362/I.) Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kronen, beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Blocksignaldienner Johann Paril in Obergerpitz wurde zum Wächter. (D.-Z. 26.144/I.) Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Portier Franz Klecka in Lundenburg wurde zum Wächter nach Prerau. Der

Gott, einmal muß es ja sein. Ich bin todmüde. Meine Zunge liegt mir trocken und schwer im Gaumen, wie ein hartes Stück Holz. Die Augen lassen mich in den Höhlen wie zwei Steinringe. Und mein Gehirn ist wohl ein einziger großer Stein, groß wie ein Berg. Ich breche unter ihm zusammen. Mühsam hebe ich die Hände zu meinen Augen empor. Ich kann nicht mehr denken. Nur schauen kann ich noch. Und ins Ohr dringt mir das schwere Rauschen des Stromes. An den Mäandern glückt er. Und deutlich sehe ich die sonnenhelle Stube, darin die alte, blinde Frau am Spulrad. Und in der Mitte des niedrigen Raumes das hohe, stolze Mädchen. Ein wenig hüden muß sie sein.

„Margaret!“
 Ach, dem berühmten Mann wird nicht kommen. Rimmermehr! Ob ich ihr heute im Traum erscheinen werde, wenn...? So als ein großer, stolzer Prinz, wie ich ihr vorgemalt? Wenn ich das wüßte! Vielleicht erfahre ich's. Vielleicht ist es wahr, was unser Pfarrer daheim von dem Leben nach dem Tode predigte? Hinh wie ein Gedanke bin ich dann bei ihr. Wirklich, da sehe ich mich, ja, ja, sehe ich mich ganz deutlich als weiße, flatternde Seele aus dem grauen, kuschenden Wasser emporsteigen und davonblitzen. Ganz leuchtend weiß. Ich habe ja nie eine Sünde begangen, nie... Und es ging mir so jämlich...

Was sage ich Gott?...
 Nun muß es sein. Es gibt kein Zurück mehr für mich. Fort aus aller Not! Ich will meine reine, weiße Seele befreien, die schmutzige, drückende Erdhülle abwerfen.

Mit ein paar Sähen bin ich am Fluß. Auch hinter mir springt etwas empor. Es ängstigt mich nicht mehr. Nur vor mir türmt sich etwas auf, etwas Graues, Wollenhohes. Aber nun überwinde ich die dunkle Schwärze der Todeshauer. Ich breite die Arme aus...

Etwas Schweres, Wallendes, Eisigkaltes dringt von allen Seiten auf mich ein. Viele, viele tausend Schlangen ringeln sich quälend um meinen Leib und haßen nach meiner Atme. Wie sie schnappen! Und alle haben grasgrüne Augen, grasgrün leuchtende Augen...

Wie es braust und braust um meine Ohren! Wie es entsetzlich donnert! Das Weltgericht!...
 „Mutter!“ gurgelte ich.

Das sonnenhelle Stübchen sehe ich noch einmal...

„Endlich. Das hat aber gedauert!“, höre ich eine tiefe Mannesstimme über mir.

Da öffne ich die Augen.

Ein häßliches Gesicht sehe ich im gelben Schein der Gaslaterne dicht über meinem Haupt. Ein zweites, junges, glattes daneben. Ich spüre, wie es mir kalt über die Brust streicht. Wie ich mühsam die Hände hinführe, finde ich, ich liege halb nackt da. Mit entblößter Brust. Dann wird es mir schwarz.

Ein geller Pfiff weckt mich wieder. Ich sehe das häßliche Antlitz dicht über mir.

Nummer 25 hat unser Signal gehört“, sagte der Junge, Glatte. „Wir tragen ihn zu Dreien in die nächste Wachtstube. Hier erfährt er uns noch. Der Wagen wird wohl bald kommen.“

Jetzt bin ich erst ordentlich bei Besinnung. Die Schutzleute haben mich herausgeführt. Der Junge da wohl mit den triefenden Kleidern...

Nun kommt der Dritte angetrabt, Nummer 26. In einem ihrer weiten Mäntel wickeln sie mich, heben mich auf, tragen mich fort.

„Leicht wie ein Federlein!“ lacht Nummer 26.

„Das ist nun der Dritte in diesem Monat!“ brummt der Härtige. „Eine Rettungsmedaille ist dir sicher, Kollege Quaiser!“

„Ach was,“ lachte mein Retter, „den Schnupfen wamm i weg hält!“...

Ich bin dem Leben wieder zurückgegeben. Diesem verfluchten Leben!...

In der Wachtstube, auf der Matratze, wo sie mich warm gebettet und mir einen heißen Punsch zu trinken gegeben, fange ich mit schwacher Stimme zu maulieren an. Sie hätten mich drin lassen sollen! Was das für eine Art sei, Menschen, die es schon überstanden haben, wieder zum Leben zurückzubringen! Ich schimpfe noch lange fort.

Da beugt sich mein Retter über mich und tippt mir mit seinem rauen Finger gutmütig auf die Nase.

„Dummer Teufel!“ lacht er, „was springst auch ins Wasser? A andermal lauf dir a Schickzeug...“

Ich bin ganz stumm. — — —

Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. an Gehalt und 100 Kronen Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Blocksignaldienner Josef Krutal in Lundenburg zum Wächter. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kronen, beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Kondukteur Wilhelm Kubicek in Prerau zum Stationsdiener nach Blin. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Kondukteur Anton Buchmann zum Kanzleidiener in Wien. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Kondukteur Johann Sawranek in Mährisch-Strau zum Wächter. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Die Blocksignaldienner Josef Knäsmüller, Josef Wittbalm, Johann Herndl in Gänserndorf zu Wächtern. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Oberverchieber Viktor Lefsi in Oberberg zum Wächter. Der Verlust per Jahr beträgt 100 Kr. Gehalt und 100 Kr. Quartiergeld, beziehungsweise 200 Kr., beziehungsweise 300 Kr. an Gehalt. Der Maschinenmeister Julius Sluga in Szczakowa zum Maschinisten nach Rejowicz. Derselbe verliert den Anspruch auf die Erreichung der Gehaltsstufen von 3200 und 3400 Kr.

Gegen alle diese Rechtsverletzungen wurde von unserer Organisation wiederholt öffentliche Stellung genommen. Der Eisenbahnminister wurde von den sozialdemokratischen Abgeordneten bezüglich der rechtlichen Ansprüche der betreffenden Bediensteten interpelliert. Und was hat der Minister dazu zu sagen gehabt?

Er begründet diese Rechtsverletzungen mit Folgendem:

„Mit Erlaß Zahl 58.301, vom 12. Dezember 1905 wurden die im Jahre 1898 geschaffenen Gehaltskategorien aufgelassen und an deren Stelle zehn Gehaltsstufen geschaffen. Gleichzeitig wurden die an die Gehaltskategorien im § 40 der Dienstordnung, Punkt 3, geknüpften Rechte, wonach jedem Bediensteten die Unverfügbarkeit der ihnen nach Maßgabe der Gehaltskategorie zuerkannten und gebührenden ständigen Bezüge gewährleistet war, aufgehoben und diese Rechte auf die Gehaltsstufen übertragen.“

Das ist der Schutz, den der Eisenbahnminister den geschädigten Eisenbahnern zu bieten weiß. Das Eisenbahnministerium hätte diese verhängnisvolle Aenderung im Sinne der Bestimmungen des § 4 der Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen verlaublich machen müssen. § 4 bestimmt, daß die Dienstordnung nur unbeschadet der in derselben gewährleisteten Rechte (§ 40), abgeändert werden kann. Der Vorbehalt solcher Rechte muß jedoch, wenn er sich nicht schon aus dem Inhalt der neuen Bestimmungen ergibt, der vorgelegten Behörde binnen einer festzulegenden Frist schriftlich angezeigt werden, widrigenfalls die Aenderung als vorbehaltlos angenommen gilt.

Das Eisenbahnministerium hat im zitierten Erlaß wohl die Aenderung verlaublich, aber keine Frist zur Einbringung der Vorbehalte festgesetzt. Die Bediensteten konnten daher auch keine Vorbehalte ihrer Rechte schriftlich anzeigen. Aus diesem Grunde ist diese Aenderung rechtswirksam und bildet daher der geübte Vorgang eine Rechtsverletzung. Aber auch noch aus einem anderen Grund ist das der Fall. Im Punkt 2 des § 40 der Dienstordnung wird bestimmt, daß jedem Bediensteten die dauernde Verwendung auf einem der Bedienstetenkategorie entsprechenden Dienstposten gewährleistet ist, so, daß, wenn ein Bediensteter, der in der Bedienstetenkategorie „Diener“ auf einem Dienstposten als Kondukteur angestellt wird (laut Dekret), ihm die dauernde Verwendung auf dem Dienstposten „Kondukteur“ in der Bedienstetenkategorie „Diener“ gewährleistet ist. Auch dieses Recht ist durch die vorstehend angeführten Fälle verletzt worden.

Wie steht es nun mit dem Recht auf Qualifikation? Das Eisenbahnministerium hat mit Zahl 321/1913, vom 23. Februar 1913, in einem vertraulichen Erlaß an die Direktoren und deren Stellvertreter der Staatsbahndirektionen verfügt, daß den Kommissionsmitgliedern in vertraulicher Weise nahezu legen ist, daß für die Zuerkennung der Qualifikation außer der Rangstour rücksichtlich aller Bedienstetenkategorien zusammengekommen, die Verhältniszahl von 20 zu 100 nicht zu überschreiten ist. Tatsächlich wurden bei der im Jahre 1913 vorgenommenen Qualifikation bloß 20 und weniger Prozent der qualifizierten Bediensteten außerordentlich qualifiziert.

Diese Verfügung, die vom Minister persönlich unterfertigt ist, bildet ebenfalls eine Rechtsverletzung und ist als die Verletzung zu einem schweren Vergehen gegen die Dienstordnung zu betrachten, denn im § 20 der Dienstordnung, letzter Absatz, wird bestimmt:

„Für die richtige Versetzung oder Begutachtung der Qualifikationen der Untergebenen sind die Vorgesetzten bei schwerster disziplinarer Abmahnung verantwortlich.“

Nach dieser Verfügung dürfen also in dem Falle, als mehr als 20 Prozent des Personals eine außerordentliche Qualifikation verdienen, diese Mehrzahl der Bediensteten nicht außerordentlich, sondern nur „in der Rangstour“ qualifiziert werden. Die Vorgesetzten werden vom Minister veranlaßt, über ihre Untergebenen eine unrichtige Qualifikation abzugeben.

So sehen in Wahrheit die Fakten aus, die man den personalfreundlichen Worten des Ministers gegenüberzustellen hat.

Bernünftige Agitation.

Die Notwendigkeit der Agitation braucht unter Sozialisten nicht erst diskutiert zu werden. Aber das Problem, dem Zweck entsprechend, also vernünftig zu agitieren, wird von uneren Parteigenossen nicht immer zur Gänze gelöst. Wir sind stark, aber wir könnten weit stärker sein, wenn alle Parteigenossen, die agitieren, dabei nach einer sachgemäßen Methode vorgehen würden. Und darüber soll ein offenes Wort gesprochen werden.

Die Grundbedingung jeder Agitation, die dem Zweck entsprechen soll, ist das Vermögen, sich in das Gefühls- und Verstandesleben des gegnerlich gesinnten oder indifferenten Klassengenossen hineinzuwenden. Das ist nicht so einfach, wie es der oberflächlichen Betrachtung erscheint. Gerade wir Sozialisten, die wir die tiefinnerlich verankerte Ueberzeugung besitzen, daß wir alles tun und nichts verabsäumen, was geeignet ist, das kämpfende Proletariat vorwärtszubringen, gerade wir benötigen viel Geduld und Selbstbeherrschung, um dem irreführenden Klassengenossen den richtigen Weg zu weisen. Vor allem Selbstbeherrschung. Denn unser Temperament reißt uns öfters fort, läßt uns ungeduldig aufbrausen, wenn wir sehen, daß dieser Klassengenosse, Fleisch von unserem Fleisch und Blut von unserem Blut, so furchtbar schwer den Gedanken der Notwendigkeit des Anschlusses an die Gesamtheit erfährt, ein Gedanke, der uns so leicht sachlich, so selbstverständlich vorkommt! Wie mühsam müssen wir die Worte des Unwillens unterdrücken, wenn unsere Berufs-kollegen mit einer Verstocktheit, die uns manchmal verzweifeln läßt, unsere Darlegung sozialistischer Grundsätze, unsere Erklärung der Notwendigkeit des Anschlusses an die Organisation, anhören, nichts dagegen zu sagen wissen, und doch — nicht beitreten. Oder, wenn ein Gegner oder Indifferentere uns antworten, wie reizt uns jedes Wort, wenn uns der Mann auf Tatsachen, die wir anführen, mit Schlagworten antwortet, die er gedankenlos dem Sprachschaber kapitalistischen Presse entnommen hat! Schwer, sehr schwer fällt es uns manchmal, Erwiderungen solcher Art mit Ruhe anzuhören und den Kollegen in pädagogischer Weise auf die Unstichhaltigkeit seiner Ausführungen aufmerksam zu machen. ...

Und doch muß diese Ruhe aufgebracht werden. Der sozialistische Agitator muß sich darüber klar sein, daß der noch nicht zu uns gehörige Kollege eben im Irrtum befangen ist, daß dieser Kollege weder ein schlechter Kerl noch ein Dummkopf sein muß, sondern daß er aus Gründen, die wir eben herausbringen müssen, noch abseits steht. Mit dem Aufgebot unserer ganzen Intelligenz müssen wir diese Gründe erforschen, wobei das Schwierige ist, daß unser braver Kollege uns oft andere Gründe nennt, als die, welche wirklich für seine ablehnende Haltung maßgebend sind. Mancher scheut sich zu sagen, daß in seinem Gefühlsleben Traditionen förmlich eingemauert sind, über die er verständnismäßig selbst schon hinausgeschritten ist, an denen er aber im Gefühl doch noch mit starken Fäden hängt. Er scheut sich beispielsweise zu bekennen, daß er noch kirchengläubig ist, und daß dieses Moment ihn hindert, einer Organisation beizutreten, von der er mißverständlich glaubt, daß sie ihn wegen seiner religiösen Ueberzeugung als Mitglied zweiter Güte behandeln würde. Oder, er glaubt, daß mit seinem Beitritt zur Organisation sein Nationalgefühl aufgeben müßte. Kurz, mit solchen geistigen Unterströmungen bei uneren Klassengenossen muß gerechnet werden. Fast möchte man sagen, daß jeder von uns ein Stück Psychiater sein muß, um zielbewußte Agitation betreiben zu können! Und zum Psychiater wie überhaupt zum Arzt gehört als Vorbedingung jeden Erfolges seiner Tätigkeit die Eignung, sich in den Patienten hineinzuversetzen zu können. Wie gesagt, dieses Erfordernis muß vorhanden sein, dann werden wir auch wissen, wie wir die Sache anpacken müssen, um den indifferenten oder gegnerlich gesinnten Kollegen zu uns zu bringen.

Weiters sei betont, daß es ein Fehler ist, Kollegen nur mit Hinweis auf die zu erwartenden Erfolge für ihn und seine spezielle Berufskategorie zum Beitritt zu bewegen, also ausschließlich seinen Egoismus anzurufen. Zum Beispiel: Ein Verschieber will seinen indifferenten Berufskollegen zum Beitritt zur sozialistischen Organisation bewegen. Es ist naturgemäß und durchaus verständlich, daß er mit dem Kollegen vorerst über die Leiden der Kategorie spricht, der beide angehören. Zur Verbesserung seiner Lage als Verschieber wird er ihm den Beitritt zur Organisation empfehlen. Wenn sich aber unser Genosse begnügt, dem indifferenten Kollegen ausschließlich nur von den Vorteilen zu erzählen, die dieser als Verschieber zu erwarten hat, wenn er beiträgt, dann hat er nur halbe Arbeit geleistet. Warum? Weil der in jedem Menschen stöckende Egoismus durch solche „Befehrung“ noch mehr genährt wird und der Gedanke der Gemeinsamkeit zu kurz kommt. Und gerade auf diesen kommt es an — gerade diese Empfindung soll in dem noch nicht klassenbewußten Kollegen wachgerufen werden. Der Verschieber — um bei diesem Beispiel zu bleiben — der nur deshalb der Organisation beiträgt, weil er sich zum Beitritt Vorteile für seine Person, respektive seine Kategorie verspricht, wird immer ein unsicherer Kantontist bleiben. Sein Verhältnis zur Organisation wird immer von dem Kalkül bestimmt sein, ob und wieviel Erfolge seine Kategorie durch Hilfe der Organisation erringen wird. Bleiben diese länger aus — ohne Verdulden der Organisation — als er sich erhofft hat, dann wird sein Vertrauen zu dieser wankend werden. Und nicht lange wird es währen — er wird bei der Einzahlung ausbleiben. ... Auf Versagen wird er sich rechtfertigen, „daß für seine Kategorie nichts geschieht!“ Kennen unsere Vertrauensmänner diese Weise und diesen Text? — Sicherlich zur Genüge.

Wenn aber unser Vertrauensmann demselben Bediensteten, den er sich aufs Korn genommen hat, die Notwendigkeit des Zusammenschlusses aller Eisenbahner zu einem mächtigen, achtunggebietenden Faktor erklärt, wenn er ihm an Beispielen aufzeigt, daß die Erfolge der einzelnen Kategorien bestimmt werden durch das Ansehen, das die Gesamtheit der Eisenbahner bei den maßgebenden Faktoren genießt, wenn er ihm nachweist, daß die Wünsche einzelner Kategorien von den Machthabern nur so weit berücksichtigt werden, als es

dem Kraftaufgebot entspricht, das die Gesamtheit zugunsten dieser Kategorie in die Waagschale werfen kann — dann wird der Erfolg, wenn auch die Arbeit hiezu eine mühevollere war, ein dauernder bleiben, das gewonnene Mitglied wird von vornherein seine Pflichten anders auffassen, als wenn es nur durch den Appell an seinen Kategorienegoismus zum Beitritt bewogen worden wäre. Nicht genug kann gesagt werden: für das Ganze muß agitiert werden, wenn der Erfolg ein ganzer sein soll.

Wie sollen sich unsere Vertrauensmänner Kollegen gegenüber verhalten, die gegnerischen Parteien angehören? Da muß unbedingt als Richtschnur gelten, daß auch der Gegner als Kollege betrachtet werden soll, vorausgesetzt, daß er ein persönlich anständiger Mensch ist. Mag auch die Diskussion über die politischen und gewerkschaftlichen Themen noch so lebhaft geführt werden, unsere Genossen sollen dem ehrlichen Gegner deshalb nicht persönlich Feind werden, weil er opponiert. Das Gemeinsamkeitsgefühl derer, die denselben Zwingers haben, demselben Druck ausgesetzt sind, soll — wenigstens von uneren Genossen — tiefer gefühlt werden, als der begriffliche Unmut, daß wir, anstatt die volle Kraft der Klasse gegen die Unterdrücker einzusetzen zu können, im Bereich der Klasse selbst noch kämpfen müssen. Unsere Genossen sollen daher immer bemüht sein, sachlich zu diskutieren. Natürlich nur mit Gegnern, die wenigstens bemüht sind, auch sachlich zu bleiben.

Es sei zugegeben, daß es nicht immer leicht ist, die Grenze zwischen sachlichem und persönlichem Angriff seitens der Gegner in der Diskussion festzustellen, welchem schwankendem Urteil die Person des Gegners selbst auch unterworfen ist. Er mag in seinem Privatleben ein ganz honoriger Mensch sein, gibt aber — kein seltener Fall — leichtgläubige Angriffe ehrenrühriger Art wieder, die von den Machern gegnerischer Organisationen gegen unsere führenden Genossen gerichtet wurden. Sei's rohts in unseren Genossen auf, wenn sie anhören müssen, wie die Ehre von Männern besudelt wird, die an der Wiege der ersten wirklichen Eisenbahnerorganisation standen und heute mit grauen Haaren so unermüdlich noch für die Sache der Eisenbahner wirken wie in ihren Jugendtagen. Unwillkürlich ballt sich da die Faust. ... Und doch: Kaltes Blut bewahren! Nur mit sachlichen Argumenten abwehren, das Lügenwerk nur durch die Kraft der Tatsachen zerstören! Immer steht unseren Genossen das Material zur Verfügung, das sie zur Abwehr gegnerischer Angriffe benötigen. Haben sie es nicht lückenlos zur Hand, in wenigen Tagen können sie es haben. Zurückschimpfen oder noch aggressiver werden ist wertlos, damit wird der irreführende Kollege nicht aufgeklärt. Im Gegenteil, war er bisher guten Glaubens, daß die von ihm wiedergegebenen Verleumdungen wirklich auf Wahrheit beruhen, so wird er, wenn er persönlich beleidigt wird, in Zukunft weiter verleunden, auch wenn er sich nachträglich von der Unwahrheit dieser Verleumdungen selbst überzeugt hat.

Aus dem Gesagten ergibt sich zur Genüge, daß die Agitation, die uneren Organisationsbestrebungen nützlich ist, mit Selbstbeherrschung und mit möglichstem Verständnis für die individuelle Eigenart der uns bisher noch ferngestandenen Kollegen durchgeführt werden muß. Von bewußten Sozialdemokraten und geschulten Gewerkschaftlern — was ja identisch ist — kann solche Arbeit gefordert werden. Weil wir wissen, daß unsere im Dienste der höchsten Kulturbestrebungen stehende Agitation alle Schranken durchbricht, die der kapitalistische Staat gegen uns aufgerichtet hat, weil wir des endlichen Sieges sicher sind, um so mehr müssen wir an uns selbst die Anforderung stellen, unsere Werbearbeit mit geistiger Ueberlegenheit zu sichern. Was soll uns das Phrasengebimmel, mit dem die Verfechter des „christlichen“ und des „deutschen“ Sozialismus den immer kleiner werdenden Rest ihrer Getreuen zurückzubalten versuchen! Mit diesen Leuten in rhetorische Konfuzenz zu treten, das hieße unsere große Sache entwürdigen und nutzlos entwürdigen. Denn als Bekenner einer hohen sittlichen Weltanschauung, die sich und sein werden, sind wir außerstande, eine gleiche Kampfesweise, wie Parteien, die von heute auf morgen leben, einzuschlagen. Daher wir als sozialistische Gewerkschafter das viel lohnendere Material zur Agitation benötigen, das uns die Tatsachen bieten. Jeden Tag, jede Stunde geschieht so vieles, was die Wahrheit unserer Grundzüge erweist, die Notwendigkeit unserer Agitation verdeutlicht, daß wir nur um uns zu sehen brauchen und Stoff in Fülle haben. Nützlich verwendet, wird er immer Wirkung üben. Vernünftige Agitation führt zum Ziel.

Die Glaben erwachen!

Aus der Arbeit zahlloser Millionen quillt der Reichtum der kapitalistischen Welt. Auf der Reichtum zahlloser Millionen ist die Gewalt der kapitalistischen Weltmächte gegründet.

Nicht die Heere der weißen Arbeiter Europas und Amerikas allein fronen dem Kapital. Die Neger in den Baumwollplantagen Amerikas und in den Kautschuffaktoreien am Kongo; die Hindus, die in den Baumwollspinnereien Bombays, auf den Latifundien Bengalens, in den Teeplantagen Ceylons arbeiten; die Kaffern und Sottentaiten, die im fernen Südafrika das ableihende Gold dem Gestein abringen; die chinesischen Kulis, die in den Häfen des Großen Ozeans roboten, und die Malaien in den Gewürzplantagen des Archipels — sie alle, alle schaffen den Mehrwert, der der Kapitalistenklasse Europas und Amerikas zuliegt; sie alle, alle schaffen das Gold, dessen Macht die weißen Arbeiter knechtet. Und wenn die weißen Arbeiter auch rebellieren möchten: immer blieb dem Kapital noch der Trost, daß „drüben, jenseits von Suez, wo die zehn Gebote nicht mehr gelten“, Millionen und aber Millionen willenlose Kulis dem Kapital gehorchen, stumm, demütig, ohne Kraft zum Widerstand.

Aber seit einigen Jahren hebt die Erde, auf die das Kapital seine Zwingsburgen gebaut. Der Geist des Aufruhrs beginnt auch die gelbe, die braune, die schwarze Menschheit zu drängen. Weltgeschichtliche Unwälsunaen bereiten sich im ganzen Osten vor.

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

Eine bedeutungsvolle Episode in dieser revolutionären Gärung ereignet sich in diesen Wochen die Kapitalklassenklasse des gewaltigsten aller kapitalistischen Reiche, die herrschende Klasse Großbritanniens. In Südafrika, das seit dem Burenkrieg immer wieder von den furchtbarsten Erschütterungen heimgesucht wird, waren Polizei und Militär in Aktion, feuerten die Truppen auf wehrlose Menschen, füllten sich die Zuchthäuser mit Gefangenen. Ein revolutionärer Streik erschütterte das Land. Und der Widerhall, den er in Indien findet, ist ein Symptom der schweren Krise des britischen Weltreichs.

Seit vielen Jahren haben die Kapitalisten indische Kulis nach Südafrika eingeführt. Nicht weniger als 133.000 indische Proletarier arbeiten auf den Zuckerpflanzungen, in den Bergwerken, in den Fabriken Natal's. Durch langjährige Kontrakte an die Unternehmer gebunden, in elenden Dörfern zusammengepfercht, führten sie bis heute das Leben von Sklaven. Die weißen Werkmeister trieben sie mit der Peitsche in der Hand zur Arbeit an. Und nicht selten kaufte die neuschwänzige Rabe auf den Rücken der Sklaven nieder. Wohl haben sich die weißen Arbeiter Südafrikas gegen die Einfuhr der fremden Lohndrücker gewehrt. Aber Kapitalisten und Agrarier brachten immer neue Massen hilfloser Sklaven über den Indischen Ozean ans Land. Sie hielten es ja für tödlicher, daß der indische Kuli ewig ein stummes Lasttier bleiben werde.

Und jetzt standen plötzlich die 133.000 indischen Sklaven im Streik! Ein an sich nicht allzu bedeutender Zwischenfall hatte den seit Jahren angesammelten Sprengstoff zur Entzündung gebracht. In den letzten Jahren ist es nicht selten vorgekommen, daß indische Arbeiter nach dem Ablauf ihres Arbeitskontrakts nicht in die Heimat zurückfahren, auch nicht auf den Montagen oder in den Bergwerken blieben, sondern den ersparten Arbeitslohn dazu verwendeten, ein Geschäft zu kaufen oder ein Stück Land zu pachten. Das aber war nicht nach dem Sinne der herrschenden Klasse Südafrikas. „Wir brauchen“, so sagte mit zynischer Offenheit Thomas Hyslop, einer der Führer der Agrarier Natal's, „wir brauchen Jnder als Kontraktarbeiter, aber nicht als freie Männer!“

So versiel die Regierung Südafrikas auf den teuflischen Gedanken, den indischen Proletariern ihre Ersparnisse zu konfiszieren, damit sie sich nicht als Pflanzler oder als Geschäftsleute in Südafrika ansiedeln können. Die Regierung diktierte den indischen Arbeitern eine Kopfsteuer von 60 Mt. Das brachte den lange schon anwachsenden Groll zum Ausbruch. Die Hunderttausend dreißigtausend legten die Arbeit nieder. Die Sklaven waren mit einem Schlag kampfstrohe Arbeiter geworden. Streikposten standen auf den Wegen, die zu den Zuckerpflanzungen führen. Miesige Versammlungen formulierten die Forderungen der Streikenden. Und die Kulis, die bis heute Sklaven gewesen, stehen in den Versammlungen auf und reißen vor der ganzen Öffentlichkeit den Vorhang von der Sölle, in der sie bis heute gelebt. Da erfährt man, daß auf den Zuckerpflanzungen die Prügelstrafe noch üblich ist. Dort hört man, daß in der Kohlengrube von Ballengeid ein Aufseher straflos einen indischen Arbeiter erschlagen durfte. Da erzählen sie von den grauenhaften Unfällen bei der Arbeit.

Die Regierung mobilisierte die bewaffnete Macht gegen die Streikenden. Sie ließ die Führer verhaften, Arbeiter wegen Kontraktbruchs zu Zwangsarbeit und Zuchthaus verurteilen, sie brachte Kaffern als Streikbrecher ins Land. Aber die Kulis setzten sich zur Wehr. Sie verteidigten sich mit Knütteln und Messern gegen Polizei und Militär. Sie setzten das Zuckerrohr in Brand. Sie erklärten, vor der Enthaftung der Führer nicht zu verhandeln. Und — es klingt wie ein Märchen! — da und dort gelang es ihnen schon, die armen schwarzen Kaffern, die als Streikbrecher gekommen waren, zum Anschluß an den Streik zu bewegen.

Diese plötzliche Erhebung des geduldierten, demütigsten Arbeiters der Welt, diese plötzliche Verwandlung eines Lasttiers in Menschengestalt in den kämpfenden Arbeiter ist ein Schauspiel ohnegleichen, ein geschichtliches Ereignis ersten Ranges!

Denn die 133.000 indischen Kulis in Südafrika sind ja nur ein abgeordnetes Korps eines viel, viel größeren Heeres. In ihrer Heimat, im indischen Riesereich, wo 300 Millionen Menschen unter Englands Zepet leben, sind — so führt die Wiener „Arbeiterzeitung“ aus — Millionen und aber Millionen ihrer Brüder. Wichtiger noch, geschichtlich bedeutender als der Streik in Natal selbst ist der beispiellos laute Widerhall, den die Ereignisse von Südafrika in Indien ausgelöst haben. Versammlung auf Versammlung protestiert in Bengalen und im Dekhan gegen die Mißhandlung der Jnder in Natal. In ganz Indien wird für die Streikenden gesammelt. Gellend läuft der Kriegsruf durch das Land: Rache für die Leiden unserer Brüder! Konfiskiert die britischen Waren! Jagt die Australier, die in Indien leben, aus dem Land!

Dreihundert Millionen Menschen — soviel wie ganz Europa ohne Rußland zählt — leben in Indien. Und dieses Riesereich regiert England durch nicht mehr als 6500 englische Beamte und nicht mehr als 78.000 englische Soldaten. Mit Recht schrieb Dipia Chandra Pal, ein indischer Politiker, vor ein paar Jahren: „Die Briten haben Indien nicht durch das Schwert erobert und sie beherrschen es nicht durch das Schwert. Sie haben das Land durch bloßen Zufall erworben und sie regieren es durch Hypnotismus.“

In der Tat: die Massenhypnose, die abergläubische Durcht vor der Wundermacht europäischer Waffen allein hält Indien im Bann. Aber die Hypnose beginnt zu schwinden. In der breiten Schicht des in Schulen nach abendländischem Vorbild erzogenen Bürgertums der indischen Großstädte; in den hochkultivierten Dörfern Bengalens, wo nirgends mehr Volkschule und Haif-eisenfasse fehlen; in der Arbeiterschaft der Baumwollindustrie des Dekhans regt sich längst ein neuer Geist. Eine wilde Agitation, in der sich der uralte, religiös-nationale Ueberlieferung sonderbar mit modernen demokratischen Ideen mengt, rüttelt die Massen auf. In Turnvereinen wird die Jugend organisiert. Zeitungen tragen die Agitation in die Massen. Eine neue, von neuem Geist erfüllte Literatur ist in Bengalen entstan-

den. „Der Bengale“, erzählt der Engländer Mac Donald, „überlebt den Rationalismus in Religion, in Muß und Dichtung, in Malerei und Literatur.“ Schon haben die englischen Profkonsulu der Agitation manches Zugeständnis machen müssen. Sie haben damit Indiens Selbstbewußtsein nur gestärkt. Heute lobt es, durch die Ereignisse in Südafrika aufgepeitscht, mächtiger denn je empor.

So bebt die Erde, auf der die Bura des britischen Weltreichs steht. Während in England selbst die einzu ruhigen Arbeiter, die man jahrzehntelang den Sozialdemokraten des Festlandes als nachahmungswürdige Musterknaben empfahl, in Kleinkämpfen sich erheben, großt in Südafrika, bebt im riesigen Indien der Boden unter den Herren der Welt!

Die Sklaven des Kapitals erwachen. Nicht mehr in Europa allein. Der Geist des Aufbruchs zieht im Triumph durch die Welt. Unerhörtes wächst im Schoß der Zeit. Näher, näher rückt die Stunde, in der die Menschheit die eisernen Fesseln bricht, in die das Gold sie geschlagen. —

Großbahnen für die Industrie*).

Von Franz Boas, Wiesbaden.

Die Verkehrsstörungen der letzten Zeit, wenn sie auch als etwas Unabänderliches von vornherein erwartet waren, sind doch in einem Maße eingetreten, wie es die ärgsten Schwarzseher nicht gewagt hätten vorzusagen. So schlimm nun die Erfahrung ist, die man damit gemacht hat, so wird doch niemand im Ernste behaupten wollen, daß man damit klug geworden ist. Wollen schon die Gründe, welche die Eisenbahnverwaltung für die Verkehrsstörungen angegeben hat, niemand so recht einleuchten, dann ist dies mit den Versprechungen, so etwas würde niemals wieder vorkommen, erst recht nicht der Fall. Die Industrie traut der Sache nicht, und zwar deshalb nicht, weil ihr auch nicht ein einziges Mittel angegeben worden ist, das sofort hilft.

Vermehrung des Wagenparks, Vermehrung des Personals, Ausbau vierter und dritter Geleise, Erweiterung und Umgestaltung der Bahnhöfe, ja schließlich völlige Trennung von Fracht- und Personenverkehr — das klingt alles sehr schön und würde sicherlich auch sofort helfen. Das Schlimme ist nur: nicht eines davon läßt sich auf der Stelle gebrauchen; jedes einzelne verlangt seine Zeit, verschiedenes davon sogar viele Jahre — und dann ist die Industrie wieder um so und so viel vorgeschritten, und die Verkehrsmittel hinken wieder in erschreckendster Weise hintennach.

So geht es nicht. Soll die Industrie mit voller Sicherheit vor der Wiederkehr solch schlimmer Zustände bewahrt werden, dann muß man zu ganz anderen, gewaltigeren und wirklich großen Mitteln greifen. Freilich sind auch diese nicht auf der Stelle anzuwenden; sie brauchen erst recht Jahre; aber sind sie erst einmal da, dann werden sie auf absehbare Zeit hinaus wirken.

Die eigentliche Ursache der Verkehrsstörungen liegt zum größten Teil anderswo als da, wo man sie jetzt immer sucht: nicht im Wagenmangel, nicht in unzureichender Uebersicht der Eisenbahnverwaltung, auch nicht am Bedienungspersonal, sondern vor allem, wenn nicht ausschließlich, an den zu kleinen Wagen.

Diese Zehntonnenwagen sind ja ein reines Spielzeug gegenüber dem Verkehr, den sie bewältigen sollen. Man stelle sich einmal die 30.000 Wagen vor, die täglich im Kohlenrevier verlangt werden! Sie machen mit den Lokomotiven und Tendern zusammen eine Linie von 200 Kilometer aus, so viel wie die Strecke Düsseldorf-Bingen. Diese Riesenschlange soll täglich, in wenige Stücke zerlegt, in die Bahnhöfe hineingepreßt und im Umsehen wieder daraus hervorgeholt werden, um dann in alle Richtungen der Windrose hinaus verstreut zu werden. Das ist eine Aufgabe, der unsere Eisenbahnen mit ihren heutigen Anlagen einfach nicht mehr gewachsen sind. Den Eisenbahnen ist ihr Kleid zu eng geworden; sie bersten vor Ueberfüllung.

Freilich gibt es auch die größeren Wagen, und es ist recht erfreulich, daß man die Ladefähigkeit der Wagen dauernd zu erhöhen trachtet; aber die kleinen Wagen bleiben einmal die Regel; nach ihnen richtet sich die ganze Art des Betriebes, und die größeren Wagen erschweren so der Industrie den Betrieb eher, als daß sie ihn fördern. Ja, könnte man jene 30.000 Wagen von je 10 Tonnen umgehend in 20.000 oder gar in 10.000 Wagen mit entsprechend erhöhter Ladefähigkeit umwandeln — dann wäre geholfen, bis auf weiteres wenigstens; späterhin käme doch wieder die Störung — genau so wie sie früher schon da war, als mit 20.000 und 10.000 Wagen durch die Bahnhöfe gingen.

Der Mangel unserer Eisenbahnen liegt darin: sie haben für unseren heutigen Verkehr eine zu geringe Spurweite.

Als vor 80 Jahren die ersten großen Eisenbahnen zur Ausführung kamen überlegte man sich die Spurweite nicht weiter allzu ernsthaft. Stephen'son übernahm einfach die Spurweite der Wagen, die auf den Landstrassen gingen und die Träger des damaligen Verkehrs waren.

Sein Mitarbeiter Brunel hatte freilich Bedenken gegen eine so geringe Spurweite und baute seine Bahnen mit einer eigenen, größeren Spur; und als es sich in Baden um die Eisenbahnen handelte, rechneten die damaligen Eisenbahningenieure schon die Notwendigkeit einer breiteren Spur heraus, womit sie tatsächlich ihre Bahnen auch ausführten. Ebenso nahmen die Russen und auch die Spanier eine breitere Spur an, die sie beide heute noch haben. Die Stephen'son'sche Spur mußte aber schon deswegen überall die Oberhand gewinnen, weil die Lokomotiven lange Zeit fast allein aus der Stephen'son'schen Lokomotivbauanstalt nach dem Festland kamen. So wurde die Stephen'son'sche Spur von 4 Fuß 8 1/2 Zoll oder 1.435 Meter ganz von selbst die „normale“, der zu Gefallen auch schließlich die badischen Eisenbahnen umgebaut worden sind. Es gab damals geradezu einen Kampf um die Spurweite; ausschlaggebend war dabei die größere Billig-

keit der schmalen Spur. Männer von Voraussicht — wie vor allem Brunel — jagten aber damals schon, es würde die Zeit kommen, wo sich die schmalere Spur als ein Fehler erweisen würde.

Die Zeit ist jetzt — wenigstens für Deutschland — tatsächlich da. Der Eisenbahnverkehr hat sich so verdichtet, daß er an der zu engen Spur zu erliden droht; ist es doch an sich ein Unglück, daß man mit der gewaltigen maschinellen Kraft von Tausenden von Pferden Wagen hin und her wirft, die nicht viel mehr zu tragen vermögen als ein gewöhnlicher Wagen von der Landstraße. Welche Kraft, was für Geld geht unnötig drauf! Ob die vier Räder mit ihren zwei Achsen und dem sonstigen Gestell in schmaler oder breiter Spur laufen, das macht für den Betrieb keinen gewaltigen Unterschied; aber das Ergebnis ist sehr verschieden. Wir haben uns in der verhältnismäßig mageren Zeit mit der schmalen Spur beholfen — sie war tatsächlich nur ein Notbehelf — jetzt aber ist die Zeit gekommen, zu einer breiteren Spur überzugehen, wenigstens für die Großindustrie.

Wir haben Vollbahnen mit der normalen Spurweite, die für den Personenverkehr auf weite Zeiten hinaus noch genügen mögen, haben Kleinbahnen für untergeordnetere Zwecke; für die Großindustrie aber, soll sie sich weiter gesund entwickeln, bedarf es der Großbahnen mit viel breiterer Spur. Auf welches Maß diese neue Spur festzusetzen wäre, das mag den Eisenbahnbauern überlassen werden; jedenfalls nicht zu gering; etwa 2 Meter dürfte zu empfehlen sein.

Es ist selbstverständlich, daß sich gegen solchen Vorschlag sofort von allen Seiten her starke Bedenken erheben werden. In solchen mangelt es auch tatsächlich nicht herumkommen. Sollen so schlimme Betriebsstörungen wie die letzte in dauernder Drohung bestehen bleiben? Schon allein der Gedanke, daß solche Betriebsstörungen regelmäßig wiederkehren könnten, muß die weitere Entwicklung der Industrie in der verderblichsten Weise stören; denn kein Aufsichtsrat kann mit Ruhe seine Zustimmung zu Betriebsveränderungen geben, wenn er fürchtet muß, daß der vergrößerte Betrieb durch Wagenmangel doch gehemmt wird. Welch unglückliche Zustände würden sich da ergeben? Von innen herans, durch den Bedarf veranlaßt, auf ganz natürliche Weise also drängt die Industrie zur weiteren Entwicklung. Sie kann aber nicht heraus, weil es an Sicherheit im Verkehr mangelt. Heute sind es erst zwei oder drei Gebiete in Deutschland, um die es sich handelt; aber es wird nicht lange dauern, bis auch andere, ja bis sämtliche Industriegebiete Deutschlands darunter leiden. Noch kann heute ein gewisser Ausgleich stattfinden. Was aber geschieht dann, wenn ganz Deutschland an innerer Kraft voll gefällig ist und es diese doch nicht verwerten kann? Die Industrie will arbeiten, könnte auch arbeiten — aber es mangelt an den nötigen Verkehrsmitteln! Was ist Wohnungsnot oder Fleischnot gegen diese Not der Industrie?

Man tröste sich nur ja nicht damit, daß das Schlimmste doch behoben sei. Niemand kann die Gewähr dafür übernehmen, daß diese Not nicht wiederkehrt; am wenigsten die Eisenbahnverwaltung, die sich allezeit auf „unvorhergesehene Zustände“ wird berufen können.

Uebrigens würden diese Großbahnen nicht einmal so etwas Ungeheuerliches sein, daß man notwendig darüber zurückschrecken müßte. Es sollen nun ja doch sowieso besondere Linien für den Güterverkehr geschaffen werden. Ob man die neuen Linien nun mit der üblichen Spur oder einer größeren ausbaut, das macht keinen so gewaltigen Unterschied. Es kommt nur darauf an, sich darüber erst einmal klar zu werden, ob man den vorgeschlagenen Weg schon beschreiten will. Auf die Dauer kommt man doch nicht um dies Mittel herum, weil es ein anderes, das wirklich hilft, nicht gibt. Unzählige Bedenken mag man dagegen haben; aber es wird alles nichts nützen. Soll der Industrie wirklich geholfen werden, dann müßte alle diese Bedenken überwunden werden. Man wird die alten Brücken umbauen, Tunneln erweitern müssen; es wird seine Schwierigkeiten haben, in den Bahnhöfen die breite Spur zusammen mit der jetzigen normalen durchzuführen; aber man hat ja auch die schmale Spur mit der normalen zu verbinden gewußt; warum nicht die große mit der normalen?

Die neuen Linien, die von der Eisenbahnverwaltung insbesondere für einen glatteren Frachtverkehr ins Auge gefaßt sind, sollte man mit dieser breiteren Spur versehen. Wenn eine solche Großbahn vom Ruhrgebiet in das Gebiet der Saar und Mosel gebaut würde, dann erst würde die Kanalisierung der Mosel vielleicht entbehrlich; und mehr kostet diese Bahn wohl auch nicht als die Moselkanalisierung.

Wie sich weiterhin das Netz für solche Großbahnen zu entwickeln hätte, darüber kann kaum noch ein Wort bestehen, weil wir heute wirklich über die Bedürfnisse der Industrie vollauf unterrichtet sind. Der Niederrhein und Schlesien müßten in gleicher Weise mit Berlin verbunden sein; ebenso Hamburg und Berlin. Bremen müßte durch eine Linie über Hannover mit der Ost-West-Großbahn in Verbindung gesetzt werden, und ebenso müßte das sächsische Industriegebiet durch einen Zweig an die große Quertlinie angeschlossen werden.

Das erfordert ja Millionen, viele Millionen, Milliarden — wird wohl eingeworfen werden. Ganz richtig! Aber es sind Milliarden, die sich glatt verzinsen werden, weil der Betrieb dieser Bahnen ein ungemein einfacher sein wird, da ihm der Personenverkehr mit seinen kostspieligen Ansprüchen abgeht.

Bei unseren jetzigen Eisenbahnen gibt es eine merkwürdige Mischung des Verkehrs. Auf der einen Seite der Personenverkehr mit seiner nervösen Gast, wobei jeder, der nur 1 Mt. für die Fahrkarte bezahlt hat, genau nach seiner Persönlichkeit behandelt sein will; auf der anderen Seite die langgezogenen Güterzüge mit Hunderten von Achsen, die wie Hydrn in dieselben Bahnhöfe drohend einlaufen. Auf diese Weise kann sich nie und nimmer ein wirklicher Großverkehr für die immer mehr und mehr anwachsenden Frachten entwickeln. Auch der große Frachtenverkehr ist ein Kleinverkehr geblieben.

Man schaffe dem Großverkehr heute das, was er braucht. Auch für die Eisenbahnen ist es Zeit, zum Großbetrieb überzugehen, und dazu baue man Großbahnen!

* Wir entnehmen diesen Artikel der „Frankfurter Zeitung“ in der Meinung, daß die darin enthaltenen Anregungen, obgleich sie ihren Grund in den Verhältnissen Deutschlands haben, auch bei uns diskutiert werden können.

Vom Schlachtfeld des Verkehrs.

Eine Serie von Eisenbahnunfällen.

Folgeschwerer Unfall in der Station Mährisch-Odrau-Oderfurt.

Am 26. Dezember ereignete sich, wie bereits gemeldet, am Vorbahnhof der Station Mährisch-Odrau-Oderfurt ein folgenschweres Eisenbahnunglück, dem ein Menschenleben zum Opfer fiel. Diese Katastrophe ist ein schlagender Beweis dafür, daß der Mangel an Personal aus der Kategorie der Bediensteten und die ständige Jagerei seitens der Vorgesetzten eine ständige Gefahr für die Bediensteten und das reisende Publikum bedeuten. Das Unglück ereignete sich dadurch, daß gegen die Vorschrift, die mit dem Erlaß vom 16. März 1913 neuerlich eingeschärft wurde, eine Verschiebung von dem Beamten angeordnet wurde, obwohl ein Arbeiterzug das betreffende Geleise, auf welches die Verschiebung sich hätte erstrecken müssen, zu dieser Zeit passieren sollte, zumal er bereits von der Hauptstation abgelassen war. Der um 10 Uhr und 8 Minuten an jedem einem Werktag vorangehenden Sonn- und Feiertag von Mährisch-Odrau-Oderfurt abgehende Arbeiterzug hatte am Tage des Unglücksfalles zirka 7 Minuten Verspätung. Der Arbeiterzug wurde von dem Hauptbahnhof ordnungsmäßig expediert. Als der Zug zur Weiche 404 kam, fuhr gerade vom Vorbahnhof in derselben Richtung auf dieselbe Weiche eine Verschieblotomotive; auf der Weiche stießen die beiden Lokomotiven miteinander zusammen, und zwar fuhr die Lokomotive des Arbeiterzuges in die rechte Flanke der Verschieblotomotive hinein. Die Wirkung des Zusammenstoßes war eine furchtbare. Der Tender der Verschieblotomotive wurde abgerissen und umgeworfen, die Spitze des Führerstandes dieser Lokomotive wurde total zertrümmert. Hierbei wurden der Lokomotivführer Lajosil und der neben ihm auf der Lokomotive stehende Oberverschieber Novak zerquetscht und zerschmettert. Der Lokomotivführer erlag sofort den Verletzungen. Die Lokomotive des Arbeiterzuges wurde aus dem Geleise geschleudert und fiel auf das andere Geleise; ferner entgleiste der Hüttelwagen und ein Personenwagen, wobei der Hüttelwagen vollständig zertrümmert wurde. Der Lokomotivführer des Arbeiterzuges **Schlaß** erlitt schwere innere Verletzungen und einen Nervenschlag, während wie durch ein Wunder der Heizer des Arbeiterzuges **Bach**, der Zugführer, der im Hüttelwagen Dienst machte, namens **Kuczmarczil** und der Heizer der Verschieblotomotive **Kozol** mit Mißquetschwunden und Abschürfungen davonkam. Der einzige Passagier des Arbeiterzuges erlitt eine leichtere Verletzung am Kopf. Es ist noch nicht mit Sicherheit festzustellen, welche Personen die Schuld an diesem gräßlichen Unglücksfalle trifft; sicher ist aber, daß das Unglück sich nur dadurch ereignen konnte, daß den Beamten und Bediensteten das besonders in der Station Mährisch-Odrau-Oderfurt eingeführte System der ständigen Jagerei derart in Fleisch und Blut übergegangen ist, daß der ganze Dienst von der Parole „nur herausbringen, es wird noch ausgehen“, beherrscht ist. Es ist ja bekannt, daß die Inspektionen immer mehr und mehr dazu dienen, die erteilenden Behörden zu deduzieren; denn wenn die Vorschriften eingehalten werden, dann besteht eben die passive Resistenz, welche den gesamten Verkehr lahmlegt. Es ist ja sicher, daß man bei den Erhebungen einen oder mehrere Schuldige ausfindig machen wird; ihr Verschulden besteht eben darin, daß sie das Recht haben, daß gerade bei ihnen die unter dem System der Jagerei gebotene Übung der Nichtbeachtung der Vorschriften schlecht ausgefallen ist. Dann den weisen Anordnungen des Herrn Inspektors **Schollmayer** kam der Rettungszug, obwohl sich das Unglück in der nächsten Nähe der Station ereignete, erst nach 30 Minuten an; der Herr Inspektor glaubte offenbar, daß seine bloße Anwesenheit den Verletzten mehr Nerven bringen wird als die Hilfe der Ärzte und der Rettungsmannschaft. Denn als der Rettungszug bereits vollständig bereit stand und die Rettungsmannschaft bereits in demselben Platz genommen hatte und auch gerade drei Ärzte am Bahnhof einlangten, ließ der Herr Inspektor **Schollmayer** die Lokomotive des Rettungszuges abtöppeln und fuhr allein mit dieser Lokomotive mit Zurücklassung der gesamten Rettungsmannschaft an die Unfallstelle; jetzt mußte erst die Reserverlokomotive aus dem Heizhaus herausgezogen und angelockert werden, welche Manipulation eine halbe Stunde erforderte. Die Mangelhaftigkeit des Rettungsdienstes — es waren auch nur drei Ärzte zur Stelle, obwohl man ja gar nicht wußte, ob die Katastrophe nicht einen noch größeren Umfang habe, die das Eingreifen einer großen Zahl von Ärzten erfordert — ist der schlagendste Beweis für die Notwendigkeit der Gründung einer freiwilligen Rettungsgesellschaft für den Odrau-Bezirk. Das Sparsystem der k. l. Nordbahndirektion zeigte sich auch wieder darin, daß zur Freimachung der Geleise erst ein Dampfkan aus Przemysl requiriert werden mußte, wodurch sich natürlich die Abräumungsarbeiten sehr verzögerten; die Geleise waren erst am 27. Dezember um 11 Uhr nachts fahrbar.

Großes Eisenbahnunglück in Pilsen.

Auf dem Pilsener Bahnhof ereignete sich am Freitag den 2. Jänner kurz vor 6 Uhr morgens ein schwerer Eisenbahnunfall, der die Verletzung zahlreicher Personen zur Folge hatte. Der Arbeiterzug Nr. 119, der um 5 Uhr 52 Minuten von Nepomuk aus fahrplanmäßig in die Station Pilsen einfuhr, wurde infolge falscher Weichenstellung von der auf die Garnitur des Prager Zuges Nr. 320 aus dem Heizhaus zufahrenden Lokomotive gestreift. Die Wirkung war eine furchtbare. Diese Lokomotive stürzte um; von dem Arbeiterzug wurde der Dienstwagen seitwärts und ein Wagen zweiter Klasse und zwei Wagen dritter Klasse umgeworfen und kamen auf die Schienen zu liegen. Besonders stark mitgenommen wurde der Wagen zweiter Klasse. In das Strahlen der Wagenrümpfe, ins Klirren der Bentzschrauben mischten sich die Wehrufe der verletzten Reisenden. Diese hatten sich bereits zum größten Teil zum Aussteigen gerüstet. Sie wurden zum Teil aus dem Wagen geschleudert; die noch im Wagen befindlichen wurden durcheinander geworfen oder aber an die Wände geschleudert. Das Eisenbahnpersonal eilte sofort zur Hilfeleistung an die Unfallstelle herbei und zog die Passagiere aus den umgestürzten Waggons heraus. Die Verletzten wurden schleunigst in die Krankzelle gebracht und von den mittlerweile herbeigerufenen Ärzten in Behandlung genommen. Die verletzten Passagiere haben sich zumeist Quetschungen und Verwundungen am Kopfe, an den Händen und Füßen zugezogen. Viele klagten auch über innere Verletzungen. Im ganzen sind sieben schwer, etwa vierzig Personen leicht verletzt. Es sind ausschließlich Arbeiter aus

Nepomuk, Pilseneh und Blowitz, die in der Umgebung zu Hause in Pilsen selbst beschäftigt sind.

Eisenbahnunglück in Spanien.

Bei Fuente de Piedra in Andalusien stieß am Sonntag den 4. Jänner ein Eisenbahnzug mit einer Rangierlokomotive zusammen. Zwei Maschinisten, ein Zugführer und ein Schaffner wurden schwer, mehrere Reisende leicht verletzt.

Unfall bei Graz.

Am Montag den 5. Jänner nachmittags ist in der Station Reifnitz-Strosen an der Straße Marburg-Unterdrauburg auf offener Strecke ein Zug gerissen. Zwei Wagen wurden beschädigt, niemand verletzt. Der Schnellzug nach Kärnten konnte nicht verkehren, weil die Strecke verlegt war.

Eisenbahnzusammenstoß in Bosnien.

Ein Güterzug, der auch Personen befördert, ist am Montag den 5. Jänner früh vor der Station Pazaric liegen geblieben. Eine ihm entgegengefahrne Hilfslokomotive stieß infolge dichten Nebels mit dem Zuge, der sich mittlerweile wieder in Bewegung gesetzt hatte, zusammen, wobei ein Beamter schwer und die beiden Lokomotivführer leicht verletzt wurden.

Weitere Unfälle im Ausland.

Eisenbahnkatastrophe in Lothringen.

Einen jähen Abschluß fand der Weihnachtsurlaub für eine Anzahl Soldaten, die mit einem Urlaubszug nach ihrer Garnison Metz zurückkehren wollten. Dicht vor den Toren von Metz, nahe dem Bahnhof **Wrippy**, fuhr der Zug, der wegen der Ueberholung durch einen Schnellzug auf ein Nebengeleise abgelenkt wurde, gegen einen Prellbock. Die Lokomotive entgleiste und bohrte sich bis zur Wagenhöhe in die Erde, der erste Personenwagen und der Packwagen fielen ineinander. Aus den Trümmern des Zuges wurden sieben Tote, fünf Schwerverletzte und mehrere Leichtverletzte geborgen.

Arbeitslosenfürsorge.

Groß ist die Not bei uns. Der Beginn einer Besserung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse fällt, so zuversichtlich er auch trotz seiner Schwäche begründet wird, in eine Zeit, in der die periodische Arbeitslosigkeit am stärksten auftritt. Das vermag auch die größte Zuversicht stark zu erschüttern. Die Arbeiterschaft wird jetzt aber gerade der ganzen Welt zeigen, daß Klassenbewußtsein und sozialistische Ueberzeugung in ihr, aller Trostlosigkeit der jetzigen Verhältnisse zum Trost, keine Verzweiflung aufkommen lassen. Gerade das Elend, das heute einen so großen Teil der Arbeiterschaft heimgesucht hat und morgen alle übrigen treffen kann, steigert den Kampfesmut der Arbeiterschaft gegen die kapitalistische Wirtschaftsordnung. Und je weniger der Kapitalismus zugunsten der Arbeitslosen zu unternehmen geneigt ist, um so größer wird die Erbitterung der Massen, um so schärfer der Kampf. Es kann daher nicht fraglich sein, wenn die Ausbeutergesellschaft durch ihren Widerstand gegen jegliche Sozialpolitik größeren Schaden zufügt, sich selbst oder der Arbeiterschaft.

Und gerade bei der Frage der Arbeitslosenfürsorge erblicken wir jetzt eine vielversprechende Probe der Arbeiterfreundlichkeit unserer Zeit. Unerhört groß ist die Arbeitslosigkeit in allen Teilen der Monarchie; in den Industriestädten hallt sie sich förmlich zusammen und wächst mit der Geschwindigkeit einer Lawine an. Und allseits kann man schon die entsetzlichen Folgen der Arbeitslosigkeit wahrnehmen. Nicht bloß in Wien, auch in allen anderen Städten Oesterreichs nimmt die Zahl der Selbstmorde zu; es wächst die Zahl der Eigentumsdelikte. Die Frequenz der Wärmestuben und Asyls für Obdachlose nimmt ungeahnte Dimensionen an. Die Erkrankungen mehren sich. Und bei all dem tut die ganze Oeffentlichkeit, als wüßte sie und sähe sie nichts.

Wo immer die Arbeiterschaft anklopft, wird sie mit einigen Broschen begrüßt und weggeschickt. Der Kapitalismus will nichts übrig haben für die Arbeitslosen, für die Opfer der Anarchie in der Produktion. Vor ganz kurzer Zeit — am 6. Dezember — hat die sozialdemokratische Fraktion im deutschen Reichstag, im Reichstag des „Landes der Sozialreform“, an die Regierung die Anfrage gerichtet, welche Maßnahmen sie zu ergreifen gedenkt, um den schlimmen Folgen der Arbeitslosigkeit entgegenzuwirken und ob sie insbesondere bereit sei, eine alle Arbeiter und Angestellten umfassende, reichsgesellschaftliche Arbeitslosenversicherung in die Wege zu leiten sowie zur Bekämpfung der zurzeit sich besonders geltendmachenden Folgen der Arbeitslosigkeit geeignete Abhilfemittel zu ergreifen. Man ersieht aus dieser Interpellation, daß sie der Regierung Gelegenheit genug geboten hat, irgend etwas Bestimmtes zu sagen. Und Genosse **Silberschmidt**, der österreichischen Arbeiterschaft wohl bekannt von seiner Teilnahme an unseren Gewerkschaftskongressen, hat in einer ausgezeichneten Rede die Interpellation begründet, hat alle Einwendungen vorweg entkräftet und eine Unmenge von befürwortenden Argumenten zusammengetragen. Was er von der Arbeitslosigkeit in den einzelnen Berufen und ihrer Rückwirkung auf die Klassen der Verbände sagte, ist nicht minder furchtbar als die Verhältnisse bei uns. Voriges Jahr zahlten mehrere unserer Gewerkschaften zusammen etwa 800.000 Kr. an Arbeitslosenunterstützung aus, heuer aber bereits über anderthalb Millionen. In Deutschland stieg diese Summe von 674.000 Mf. im Jahre 1911 auf 1.714.000 Mf. in diesem Jahre. Sogar ein Gegner der Arbeiterschaft hat im deutschen Reichstag bestätigt, daß es jetzt etwa 600.000 Arbeitslose gebe; mit den Familienmitgliedern gibt es aber im Deutschen Reich Millionen von Menschen, die wegen der Krise zum Hunger verurteilt sind.

Und unter solchen Umständen erklärt der Sprecher der Regierung, es wäre eine Ueberflürzung, wegen der augenblicklichen Konjunktur die Lösung dieses Problems sofort durchzuführen zu wollen. Und am Schluß seiner langen Ausführungen gegen die Arbeitslosenfürsorge faßte er zusammen: eine alle Angestellten und Arbeiter umfassende gesetzliche Arbeitslosenversicherung ist zurzeit

noch nicht reif, und selbst wenn sich die Schwierigkeiten gegen die Durchführung einer solchen Versicherung überwinden ließen, ist nicht daran zu denken, solange nicht Handel, Industrie und Landwirtschaft die neuen Belastungen durch die Reichsversicherungsordnung verarbeitet haben. Der Staatssekretär hat aber ein ungemein zutreffendes Wort gesagt, daß sich alle Arbeiter sehr gut merken sollten: die Arbeitslosenunterstützung der Gewerkschaften ist zweifellos eine anerkanntswerte Leistung, jedenfalls die wirksamste von allen, die bisher in dieser Beziehung getroffen worden sind. Das ist doch die offenkundigste Kapitulation der öffentlichen Sozialpolitik und eine Aufforderung an die unorganisierten Arbeiter, sich den gewerkschaftlichen Organisationen anzuschließen, weil sie sich dadurch die einzige Möglichkeit sichern, zur Zeit der Arbeitslosigkeit nicht Hunger leiden zu müssen.

Keine Hilfe den Arbeitslosen, das ist die Antwort der deutschen Regierung gewesen, denn aus der in Aussicht gestellten Statistik wird kein hungernder Proletarier Trost schöpfen können. Andere Abhilfemittel hat Herr **Delbrück** nicht in Aussicht gestellt, aber er hat wenigstens den Arbeitern gesagt, daß sie von den Herrschenden nichts erwarten dürfen. Bei uns sagt die Regierung gar nichts. Es dürfte ihr ja nicht unbekannt sein, daß die sozialdemokratischen Abgeordneten einen Antrag auf Einführung der staatlichen Arbeitslosenversicherung gestellt haben. Aber wer soll sich um derartige Dinge kümmern, wenn man Wichtigeres, wie zum Beispiel die Ehrenrettung des Herrn **Ulugolz** oder die Verteidigung des Dispositionsfonds zu besorgen hat. Arbeitslosenfürsorge? Davongesagten Ministern wird ihre Arbeitslosigkeit durch die Pension wesentlich milder gestaltet. So liegt für die Herren Minister kein zwingender Anlaß vor, sich mit der Sache zu beschäftigen. Und schließlich: erträgt die Arbeiterschaft nicht mit geradezu bewundernswürdiger Geduld die unendliche „Verhandlung“ der Sozialversicherung? Man braucht sich also nicht zu beeilen. Hoffentlich erwarten die Herren nicht, daß die Arbeiterschaft die Angelegenheit mit demselben Eifer verfolgen werde; das wäre ein sehr großer Irrtum.

Gerade jetzt, da auch die ärteste Gemeinde Oesterreichs, da Wien durch seine hervorragend bürgerliche Clique der Arbeiterschaft sagen ließ, daß auch an die Einführung einer kommunalen Versicherung nicht gedacht werden kann, gerade jetzt muß sich die Arbeiterschaft klar werden darüber, daß auch um die Arbeitslosenversicherung ein entschlossener, wenn auch langer Kampf geführt werden muß. Gerade wie wir sehen, daß die Entwicklung des Kapitalismus in den letzten Jahrzehnten die Gegensätze der Klassen immer mehr verhärtet, die Gefahren der Krisen für die Arbeiterschaft immer vergrößert, müssen wir alles daran setzen, die Hindernisse, die künstlich aufgetürmt wurden, um die Arbeitslosenversicherung unmöglich zu machen, wegzuräumen. Das muß in erster Linie geschehen, daß diese Frage durch die Presse und — vor allem — durch öffentliche Besprechungen in Versammlungen und Konferenzen in den Vordergrund der Diskussion gestellt werde, daß auf diese Weise die Oeffentlichkeit bemüht werde, sich damit zu beschäftigen und vertraut zu machen. Wo wir Gelegenheit haben, müssen wir — eben weil wir wissen, daß die jetzige Krise noch lange nicht die letzte ist — das öffentliche Gewissen aufrütteln, indem wir entsprechende Anträge stellen und Anregungen bringen. So werden und können wir der Sache doppelt dienen: wir machen sie populär und wir öffnen zahlreichen Arbeitern die Augen und gewinnen sie für unsere Organisationen.

Natürlich muß man darauf gefaßt sein, daß man den dümmsten und häufig auch schon widerlegten Einwendungen begegnet. Sie zu widerlegen ist nicht geringere Pflicht. Ein Meisterstück ganz falscher, leider aber auch bewußt falscher Argumentation, ist der Bericht des Wiener Magistrats über den sozialdemokratischen Antrag. Da heißt es gleich zu Beginn, die Arbeitslosenunterstützung könne nur mit Rücksicht auf den Zusammenhang mit der Armenpflege gerechtfertigt werden, und deswegen dürfte sie nur in Wien heimatberechtigten Arbeitslosen zugute kommen.

Der Zusammenhang zwischen Armenpflege und Arbeitslosenfürsorge besteht unseres Erachtens ausschließlich darin, daß der Armenpflege eine große Last abgenommen wird. Wie viel Erleichterung hat es der Armenpflege in Oesterreich gebracht, daß die Gewerkschaften so viele Millionen an Arbeitslosenunterstützung ausgezahlt haben! Der Betrag soll ja durch die gemeindlichen Zuschüsse nicht geringer werden, sondern der Schutz der betroffenen Arbeiter vor dem Hinabgleiten ins Lumpenproletariat, vor dem Verfallen in Gleichgültigkeit, der Demoralisation, soll größer werden.

Zu der Kulturleistung, zu den Kulturverdiensten der Gewerkschaften sollen sich Kulturleistung und Kulturverdienst der öffentlichen Körperschaften reihen. Die Arbeitslosenfürsorge soll den Mannesstolz des Arbeiters erhalten helfen, der durch die Armenpflege untergraben wird. Arbeitslose sind wohl arme Leute, aber sie sind keine Bettler: sie sind die Opfer des Kapitalismus, wie die zu Krüppeln geschlagenen, wie die von Berufskrankheiten ruinierten Arbeiter. Und sie haben ein Anrecht darauf, nicht als gnadeweise Beschenke, sondern rechtmäßig Unterstützte betrachtet zu werden. Nein, durch derartige Verkauferungen lassen sich die Arbeiter nicht um ihr gutes Recht bringen. Man verlangt nicht, daß die Gemeinden den Lebensunterhalt der Arbeitslosen allein decken; die Gewerkschaften sollen und werden das ihrige dazu beitragen, und es wird der größere Teil sein.

Die Behauptung, daß nur Heimatberechtigte unterstützt werden dürfen, ist natürlich eine weitere schwindelhafte Ausrede. In den zehn Jahren 1903 bis 1912 wurden in Zürich im ganzen 3955 Arbeitslose unterstützt, von denen bloß 263, nicht ganz 7 Prozent, Züricher Stadtbürger waren, ja es waren sogar 1445 Ausländer (36,7 Prozent) unter den Unterstützten. Und so verhält es sich auch mit den anderen Argumenten: einige davon, die gegen das Genter System, über den Mangel an Arbeitslosenstatistik, über Arbeitsnachweise, über Landflucht scheinen die Herren **Delbrück** abgelernt zu haben. Doch all dies wird und muß dazu beitragen, daß mehr denn je und stärker denn je die Arbeiterschaft den Kampfesmut ertönen läßt: Her mit der Arbeitslosenversicherung!

Inland.

Ein österreichisches Kulturbild.

Die Festgäste des Leichenschänders.

In Wien ist kürzlich das neue Haus der Benützung übergeben worden, das für die „Reichspost“ erbaut wurde. Es war ein „feierlicher Akt“ und man muß der Schilderung mit der nötigen Phantasie folgen, die das Blatt, von dem die Leichenschändung des toten Silberer so kunstgerecht vorbereitet worden war, vornehm-feierlich entwirft. „Unbergehliche Augenblicke waren es“, so schreibt das Leichenschänderblatt, „während welcher die Lieder der Dreizehnlindenjängerschar durch den Raum fluteten, während Segen und Gebeten auf dieses Haus und den hohen Raum (1), dem es dient, herabgesiebt wurde und während schließlich als mächtiger Schlachtfeld die altehrwürdige Kaiserhymne in heller Begeisterung erklang.“ Und dann „fuhr Erzengel Fürstbischof Dr. Piffel in Begleitung des Zeremoniärs Waser bei dem neuen Haus der Reichspost vor und am festlich geschmückten Altar nahm der Kirchenfürst die Hausweihe vor und schritt dann segnend durch alle Räume“. Stünde das nicht wahrhaftig alles so in der „Reichspost“, man würde es leicht für eine blasphemische Bosheit halten, mit der gegen das Leichenschänderblatt irgend jemand Sarkastischen Umwandlungen freien Lauf läßt. Aber es ist bitter ernst mit der „feierlichen Würde“, mit der da die alte Reichsposttradition in das neue Heim übergeführt wird. Denn schließlich erfährt man auch aus der Liste der Festgäste, die das Leichenschänderfest mit ihrem illustren Besuch beehrten, von recht hohen Würdenträgern. Wir lesen da unter anderen von der Anwesenheit des Landmarschalls Prinz Liechtenstein, in Vertretung des erkrankten Bürgermeisters Vizebürgermeister Hof, der Präsident des Bundesvereines Herrenhausmitglied Erzengel Graf Walterskirchen und der Kassier des Bundesvereines Forstmann, der geschäftsführende Obmann der christlichsozialen Vereinigung Reichsratsabgeordneter Dr. Viktor Freiherr v. Fuchs, Vizeadmiral v. Chiari und Konteradmiral Mirtl, Oberstleutnant Kitzian vom Technischen Militärkomitee, Oberstleutnant des Generalstabes Glöckner, ein Vertreter des Stadtkommandanten Feldmarschallleutnant v. Wifullil, von der kaiserlich bulgarischen Gesandtschaft Major im Generalstab Tantiow, erster Legationssekretär Kobew und Sekretär Kanew, Konsul Stiahu, dann in Vertretung des Polizeipräsidenten Polizeibezirksleiter Polizeirat Schneider, Senatspräsident Ritter v. Truxa als Vertreter der Logenvereine, der Präsident der Post- und Telegraphendirektion Bohesl, der Vizepräsident des Landesgerichtes Hof v. Sternegg, Finanzbezirksdirektor Freiherr v. Rossner, der Chef des Präsidiums im Ministeriumspräsidium Ministerialrat v. Rinschhof, der Leiter des literarischen Büros des Auswärtigen Amtes Sektionsrat Ritter v. Montong und Sektionsrat v. Prasnovsky, Direktor Göbl, Oberlandesgerichtsrat Dr. Kaserer, der Direktor des Haus-, Hof- und Staatsarchivs Hofrat Dr. Schitter, der Direktor der kaiserlichen Familienbibliothek Dr. Schnürer, Sektionsrat Dr. Bauer, Ministerialinspektor kaiserlicher Rat Reizner und viele andere geistliche und staatliche Würdenträger.

Und nachdem Fürstbischof Dr. Piffel die „feierliche Weihe“ vorgenommen hatte und das Lied „Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre“ erklingen war, hielt der Hofrat Prälat Dr. Schindl eine Ansprache, in der er sagte: „Katholisch! Die Religion voran! Sie weist dem Leben die ewigen Ziele, von ihr empfangen wir die unwandelbaren Gesetze, nach welchen unser Leben gehen muß, wenn es zum Glück und zur Wohlfahrt führen soll. Die Religion ist das Fundament des Charakters, jeder festen, echten, dauernden Welt- und Lebensauffassung. Unserer katholischen Religion untenwegte Treue, unserer Kirche vollste Hingebung an ihre Lehre, Einrichtungen und Interessen, bereit für sie, wo sie befehdet wird, zur Wehr einzustehen: das war der oberste Leitsatz der „Reichspost“ von ihrem Beginn und er wird es bleiben.“ (Beifall.) Und dann hören wir auch, daß die „Reichspost“ eine feste Burg sein werde für die christlichen Gedanken, für Recht und Gerechtigkeit, für den österreichischen Patriotismus und für die österreichische Staatsidee u. s. w.

So hat es kommen müssen. Denn wer mit der Leichenschändung anfängt, schreift schließlich auch vor der Gotteslösterung nicht zurück. Ein paar Monate hindurch hat das christlichsoziale Hauptorgan durch die systematisch betriebene Verleumdung eines Toten und durch die infamsten und entehrendsten Vögel sich den traurigen Ruhm eines Leichenschänderblattes erworben. Und als Franz Schuchmeier durch den Bruder einen christlichsozialen Abgeordneten meuchlings gemordet war, da fand die „Reichspost“ daß die wahrhaftige Halleluja Paul Kunschaks durch den sozialdemokratischen Terror sehr wohl zu begreifen sei. Und nun, wo das Organ der Leichenschänder und das Blatt zur Verteidigung der Meuchelmörder sein neues Heim bezieht, wird Gott in allen Tonarten angerufen, der Christengott, der befohlen hat, nicht zu töten und kein falsches Zeugnis abzulegen wider den Nächsten! Und hohe kirchliche Würdenträger stehen in frommer Andacht und segnen die Räume, die für die Arbeit der „Reichspost“ — und bisher war es „ehrenwerte Arbeit“ — die Brutus tat — auch fernerhin bereitstehen. Es ist ein Stück Kulturschöpfung, das da offenbar geworden ist, die für den Geist unserer Zeit zeugt und die nicht stillschweigend übergegangen, sondern als lehrhafter Anschauungsunterricht für fernere Zeiten registriert werden soll.

Im neuen Jahre Glück und Heil!
Auf Weh und Wunden gute Salbe!
Auf großen Klok ein großer Keil!
Auf einen Schelmen andertthalbe!

Goethe.

Die Lokalbahnvorlage. Die Regierung hat nun die so lange versprochene Lokalbahnvorlage eingebracht. In dem Gesetzentwurf sind 94 neue Bahnlinien mit einer Gesamtlänge von 2100 Kilometer und einem Anlagekapital von 437 Millionen Kronen enthalten. Die staatliche Förderung soll bei 49 Bahnen durch Zuschüsse der staatlichen Reinertragsgarantie für die Verzinsung des Vorzugskapitals erfolgen; 31 Bahnen sollen Staatsubventionen erhalten; 14 Linien sollen vom Staat und zum allergrößten Teil auf seine Kosten ausgeführt werden. In Niederösterreich würden folgende Bahnen gebaut werden: Eblitz — Kirchschlag, Martinsberg — Weitenegg, Wöchlarn — Klein-Wöchlarn, Gänjerndorf — Leopoldsdorf, Krens — Gföhl, Litzkau — Pen-Bitrib, Stammersdorf — Jedlersdorf. Weiter sind folgende Bahnen projektiert:

1. Staatsgarantierte Linien: Gleisdorf — Hartberg, Görz — Cervignano, Jaslo — Grabiny (Debica), Braunau — Biegelhaiden, Haag — Pram-Haag, Pragarten — Unter-Weichenbach, Hermagor — Kölschach, Klagenfurt — Bölkermarkt, Bezau — Schoppertau, Arnau — Königshof, Saib — Pfraumberg, Kleintahna — Peterswald, Komolau — Pöchlberg, Kreibitz-Teichstatt — Nieder-Kreibitz, Mühlendgräß — Böhmisch-Wietha, Pilgram — Neuh-Kreitz, Schüttenhofen — Bergreichenstein, Sonnenberg — Christofhammer, Weßfeld — Dautva, Mährisch-Schiffberg — Mährisch-Trübau, Mikolsburg, Unter-Rannowitz, Teßsitz — Groß-Bittles, Trebitsch — Schelletau, Wjetin (Austy) — Walaachisch-Klobout, Dounel-Koritschan, Gräß — Wagstadt mit Abzweigung Neuhof — Julinet, Olbersdorf — Permannstadt, Krosno — Orzow, Rodajce — Wisniowatz, Pezemysl — Krasicyn, Wieliczka — Myslenice — Mzana dolna, Brodina — Seletin, Olna — Onulth — Samuszyn, Sereth — Synow — Grenze, Wiszniz — Kutv.
2. Staatsubventionen sind für folgende Linien vorgesehen: Gmunden — Weiz, Nied — Böcklamarkt — Aitersee, Steyregg oder Urfahr — Leonfelden, Mauterndorf — Unter-Weizburg, Feldbach — Gleichenberg — Madersburg, Lutzenberg — Friedau, Seebach-Turnau — Gührewitz, Weiz — Birrfeld, Opicina — Sefana, Wien — Biddisch-Matrei, Neumarkt-Tramin — Predazzo (Moena), Toblach — Cortina d'Ampezzo, Trient — Sarche — Tione mit Abzweigung Sarche — Arco, Annathal-Neuhau — Reudel, Wechin — Rodautschin, Böhmisch-Prod — Mochow, Jenschowitz — Melnik, Tabor — Jungschowitz, Mährisch-Neustadt — Langendorfer Grund, Pöstitz-Roslowitz, Jostowitz-Markt, Ghybi — Schwarzwasser, Schönbrunn-Witlowitz — Königsberg in Schlesien, Weidenau in Oesterreich-Schlesien — Grenze, Aljandez — Szejawnica, Kolomea — Kojow — Kutv, Niezow — Niska, Glogow — Saffow-Ilzunia.
3. Vom Staate sollen auf eigene Rechnung folgende Linien gebaut werden: Opicina — Gerpelle-Kozina, Landek — Runds, Jara — Venlovec, Aigen-Salslag — Schwarzbad-Stuben, Kolbnitz oder Pujarnitz — Ober-Vellach (Aukerfragant), Domshale — Glogowitz, Heiligenstein-Graslau — Mötting, Hoheneck — Schwarzental, Nachod — Grenze, Reischek — Bad Podiebrad, Schludenz — Sohlund, Jaslo-Brigrod, Kastel Encurac — Frau Santa Luzia-Tolmein-Tolmein.

Die Gesamtsumme der für alle drei Gruppen zu gewährenden Staatsbeihilfen würde etwa 287 Millionen Kronen betragen.

So sehen sie aus! Obenan unter den österreichischen Herrenhäusern, die es nicht dulden wollen, daß die Leute mit einem Einkommen unter 1600 Kr. im Jahre von der Einkommensteuer frei bleiben, steht der Herr Vizepräsident des Hauses, Chef der Verfassungspartei, Mitglied mehrerer deutscher Herrenhäuser und Offizier der österreichischen und deutschen Armee Fürst Max Egon Fürstenberg, der Gastgeber Wilhelm II. und sein intimer Freund. Der Herr Fürst braucht für irgendwelche Zwecke Geld und diesem Umstand verdankt man einige seiner badischen Güter eine Anleihe von 22 Millionen Mark aufzunehmen, gerufen und gibt im Prospekt den Wert bloß dieses Teilbesitzes auf 943 Millionen Mark an. Vom österreichischen Staate beziehen Seine Durchlaucht jährlich 311.340 Kr. jährlich an Schnapsbrennerliebesgabe, die der Herr mit ruhigem patriotischen Gewissen einsteckt!

Der Lohnkampf der Buchdrucker. Infolge des Lohnkampfes der Buchdrucker können eine ganze Reihe von Blättern, darunter auch der „Deutsche Eisenbahner“, nicht erscheinen. Bis jetzt haben in ganz Oesterreich 230 Offizinen die Forderungen der Gehilfen angenommen. In diesen Offizinen arbeiten 2800 Gehilfen und 500 Hilfsarbeiter zu den neuen Bedingungen. Was Niederösterreich anlangt, so verzeichnen die Buchdrucker in Wien 63 Tarifannahmen, 8 in der Provinz. In Wien haben 1300 Gehilfen und 400 Hilfsarbeiter die Vorteile dieser Abschlüsse. Es war ein schweres Stück Arbeit, das durchzuführen, es ist aber gelungen trotz dem Terrorismus... Unternehmern.

Ein Wiener Druckereibesitzer erzählte, daß die Fabrikanten, die seine Kunden sind, ihm mitgeteilt hätten, daß sie ihm alle Bestellungen und der in seiner Druckerei hergestellten Zeitschrift alle Anzeigen entziehen würden, wenn er den Gehilfentarif unterschreibe! Die Umstände, unter denen das geschah, machen es wahrscheinlich, daß die Aktion gegen den Buchdruckerbesitzer von einer Industriellenorganisation organisiert wurde. Das tun dieselben Herren, die sonst über den „Terrorismus“ der Arbeiter setern und das Prinzip verkünden, jeder Unternehmer solle als Herr im eigenen Haus“ die Arbeitsverhältnisse in seinem Betrieb regeln, wie es ihm beliebt!

Mit welchen expresserischen Mitteln die Mätter der Scharfmacher arbeiten, zeigt auch die „Buchdruckerwehr“, das Organ des Reichsverbandes der österreichischen Buchdruckerbesitzer. Dieses Blatt schreibt über die Prinzipale, die die Forderungen der Gehilfen erfüllen, ohne die Scharfmacher um Erlaubnis zu fragen: Diese eingeschüchternen, angstschlotternden Renegaten werden wir in der nächsten Nummer der „Buchdruckerwehr“ veröffentlichen und hier sei vor allem eine Ansicht bekämpft, die in den Angstköpfen dieser Herren spuken könnte. Es ist eine durchaus irrige Meinung, daß diese Firmen des Vorzeiles teilhaftig werden, die die anderen Prinzipale durch ihr zügelloses Auftreten gewinnen, im Gegenteil, die gesamte Prinzipalität wird Mittel und Wege finden, die es diesen Firmen zum dauernden Bewußtsein bringen, was es heißt, im guten ehrlichen Kampfe feige die Reichen der Seinen zu verlassen, die Waffen wegzumwerfen, ängstlich zu patieren und sich so selbst außerhalb der Prinzipalsorganisation zu stellen.

Trotzdem gelingt es den Gehilfen, immer mehr Tarifanerkennungen durchzusetzen. Es ist schon eine schöne Liste von Prinzipalen, die die Gehilfenforderungen angenommen haben, vorhanden.

Deutschradikaler Vereinsobmann — päpstliches Ehrenkreuz. Unter diesem Titel schreibt das „Alldeutsche Tagblatt“: Das von „Jungstegfried“ seinerzeit angekündigte „Ringen um die Volksseele“ — richtiger gesagt: Haschen nach Mandaten — hat nun auch in der Brigittener sichtbaren Ausdruck gefunden in der Gründung eines deutschnationalen Volksvereines für den 20. Bezirk. Der genannte Verein hat schon einmal im Sonderzimmer eines Brigittenerer Gasthauses Bierabend veranstaltet, die in der „Süddeutschen Rundschau“ dann als „äußerst gut besuchte“ Versammlungen beschrieben waren. Die hierbei gehaltenen Reden erweckten bei den in der Stärke von 20 bis 40 Mann (die Kellner mit einbezogen) erschienenen Teilnehmern stürmischen Beifall. Als Obmann des Vereines waltet Herr Bezirksrat Alois Wieser seine Amtes, der laut Mitteilung des „Wiener Kommunkalenders 1913“, Seite 234, Besitzer des päpstlichen Ehrenkreuzes „Pro ecclesia et pontifice“ ist. Außerdem ist der vielseitige Mann noch Schriftführer der Ortsgruppe Brigittener des Wiener Kirchenbauvereines (siehe den letzten Jahresbericht des genannten Vereines) und seit allerjüngster Zeit Bahnschreiber der Wiener deutschradikalen Kreisparteileitung, desgleichen Hauptleitungsmitglied im Deutschen Schulverein. Ob der Herr Vereinsobmann in den „Versammlungen“ das päpstliche Ehrenkreuz trägt, konnte bisher noch nicht in Erfahrung gebracht werden, da die Besucher dieser „Versammlungen“ nahezu ausschließlich aus anderen Bezirken, meistens Währing, zusammengetrommelt werden. Auf jeden Fall: Kinobesitzer, Achtung! Es gilt, zugräftige Films zu erwerben. — Kommentar überflüssig!

Ausland.

Amerika.

Aus der kapitalistischen Geschichte einer Eisenbahngesellschaft. Marx hat uns gelehrt, daß die Entwicklung des Kapitalismus dazu führt, mehr und mehr die Macht über die ganze Volkswirtschaft in den Händen weniger Kapitalmagnaten zu konzentrieren. Die Gegner dieser Lehre verweisen nun oft darauf, daß die Entwicklung der Aktiengesellschaften dieser Konzentration des Kapitals entgegenwirkt. Wer zum Beispiel eine Baumwollspinnerei besitzen will, mußte früher über Millionen verfügen. Heute kann schon jeder Greisler Mitbesitzer einer Spinnerei sein. Genügt es doch dazu, eine einzige Aktie zu kaufen, die 100 Kr. oder weniger kostet. So könne dank dem Aktienwesen die Industrie aus den Händen weniger Großer in die vieler Kleiner übergehen. Die Aktie sei ein Mittel, den Industriebesitz zu „demokratisieren“. Leider ist die Wirklichkeit sehr verschieden von dieser Phantasie, die die Gegner der Marx'schen Konzentrationstheorie zynisch. In der rauhen Wirklichkeit wird vielmehr gerade das Aktienwesen zum Mittel für die großen Kapitalisten, die Kleinen zu enteignen, sich auf ihre Kosten zu bereichern. Ein gutes Beispiel dafür liefert die Geschichte einer amerikanischen Eisenbahngesellschaft, die jetzt in den Vereinigten Staaten großes Aufsehen erregt. Diese Eisenbahn, die New York, New Haven und Hartford Railway, war wirklich eine „demokratische“ Aktiengesellschaft. Von ihren 23.988 Aktionären waren, wie die „Frankfurter Zeitung“ nach dem Bericht der amtlichen Untersuchungskommission erzählt, 10.221 kleine Aktionäre, von denen keiner mehr als zehn Anteilsscheine besaß. Die Hälfte der Aktionäre waren Frauen, deren Heiratsgut, Waisen, deren Erbschaft, und Witwen, deren kleines Vermögen in solchen Aktien angelegt war. Aber diese kleinen Aktionäre können natürlich in der Generalversammlung der Aktiengesellschaft nicht erscheinen. So rief denn die größte amerikanische Bank, das weltberühmte Bankhaus Morgan u. Komp., die Macht an sich. Es ließ in den Generalversammlung einen ihm ergebenen Verwaltungsrat wählen. Diese Macht benützte nun das Haus Morgan dazu, der von ihm abhängigen Gesellschaft eine Reihe seiner Unternehmungen zu übermäßigen Preisen anzuhängen. Eisenbahnen, Straßenbahnen und Schiffsahrtlinien, die früher dem Hause Morgan gehört hatten, mußte die New York, New Haven und Hartford Railway kaufen. Sie mußte zu diesem Zweck ihr Aktienkapital von 70 auf 197 Millionen Dollar, ihr Obligationenkapital von 14 auf 242 Millionen Dollar erhöhen und eine schwebende Schuld von 74 Millionen Dollar aufnehmen. Und das Ergebnis? Morgan hat Millionen verdient. Die Bahn aber wurde, da sie die neuen Unternehmungen überzahlt hatte, passiv. Ihre Aktien, die vor zehn Jahren um 270 Dollar, selbst in den Tagen des Börsenkraus von 1907 noch um 187 Dollar verkauft wurden, sind heute nur 65 Dollar wert. Die Frauen, Witwen, Waisen, deren kleines Vermögen in diesen Aktien angelegt ist, haben in zehn Jahren drei Viertel ihres Vermögens verloren. Und was sie verloren haben, hat das Rieskapital Morgans gewonnen. So ist die Aktiengesellschaft ein Werkzeug des Großkapitals, die kleinen Kapitalisten zu enteignen. Bis der Tag kommt, an dem die Enteigner vom Volk enteignet werden!

Rußland.

Von von militärischen Bahnen an der deutschen und österreichischen Grenze. Wie die Petersburger „Netsch“ aus Paris meldet, ist die russisch-französische Eisenbahnleihe im Betrag von zweieinhalb Milliarden Franzos zu handgekommen. Das Geld wird zum Bau militärischer Bahnen an der österreichischen und deutschen Grenze verwendet werden.

Deutsches Reich.

Terrorismus der preussischen Eisenbahnverwaltung. Die Direktion Mainz der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung hat den Eisenbahnarbeiter Heinrich, den Bezirksvorsitzenden des Verbandes Deutscher Eisenbahnhandwerker und Arbeiter gefändigt. Es ist ihm auferlegt, unter Vorkausbezahlung des täglichen Lohnes sofort auszutreten. Die Bezirksorganisation des Verbandes zählt im Bezirk Mainz zickta 5000 Mitglieder. Der Zentralvorsitzende des Verbandes ist der national-liberale Reichstagsabgeordnete Adler. Der Gemeinregelte war in sehr energischer Weise für die Interessen der Arbeiter eingetreten, was die Direktion mit der Rändigung beantwortete. — Die Organisation hat bekanntlich auf das Streikrecht verzichtet. Ihre Versammlungen tagen unter der Aufsicht der Direktion, und trotzdem diese Maßregelung, Wahrscheinlich wird die Entlassung in preussischen und hessischen Landtag zur Sprache kommen.

Griechenland.

Ein Ansehengesetz gegen die Eisenbahner. Die griechische Regierung beschließt, in der Kammer einen Gesetzentwurf einzubringen, durch den eine Rahmlegung des Eisenbahnverkehrs im Falle eines Streiks der Eisenbahnarbeiter verhindert werden soll.

Südafrika.

Generalstreik der Eisenbahner. Seit dem im Sommer vorigen Jahres stattgefundenen Streik in den Goldminen, der von der Staatsgewalt brutal niedergeschlagen wurde, scheint hier keine Ruhe eintreten zu wollen.

Angesichts der Tatsache, daß auch die indischen Arbeiter in Südafrika sich noch im Unmut befinden, gewinnt der Streik der Eisenbahner eine erhöhte Bedeutung, da die Ausfuhr der Bergwerksprodukte dadurch lahmgelegt wird.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein Eisenbahnunfall durch ein Lokomotivgebreden. Die Staatsbahnverwaltung betrachtet ihre Schlamperien als eine Vis major.

Der Oberste Gerichtshof hat in einem Haftpflichtfalle entschieden, daß für Unfälle, die aus einem Gebreden einer Lokomotive entstanden sind, die Bahnhaftpflichtig sei und sich nicht auf eine höhere Gewalt berufen könne.

Das Eisenbahnärztl. Gutachten gegen das Urteil berufen und erklärt, daß schon durch den Beförderungsvertrag der Passagier bei derartigen durch Vis major hervorgerufenen Unfällen sich des Rechtes auf Schadenersatz begeben habe.

Eine vermeintliche Notwehr.

Krems an der Donau.

Am 1. Oktober 1913 fand der den Stationschef supplierende Stationsmeister Lichel der Station Horn den Zugführer des dort verkehrenden Güterzuges Oberkondukteur Johann Vraidis im Dienstwagen im Halbschlaf vor, während der Kondukteur Franz Eder das Brutto aufnahm und den Verschub leitete.

und auf seine Berechtigung, sich durch seinen rangältesten Kondukteur vertreten zu lassen, ablehnen zu müssen erklärte. Stationsmeister Lichel bezeichnete jedoch Vraidis ohneweiters als besoffen, erklärte, ihn bei der Direktion anzuzeigen, drohte ihm, vom Dienste abzutreten und nötigte ihn auf diese Weise trotz seiner Uebermüdung vom Dienstwagen abzustiegen und sich zum Magazin zu begeben, wo sich herausstellte, daß das Brutto ohnedies schon von Eder aufgenommen und die Verschreibung so gut wie beendet war.

Nach dem gerichtärztlichen Gutachten wurde beim Stationsmeister eine achtstägige Gesundheitsstörung und Berufsunsfähigkeit konstatiert.

Vraidis hatte sich vor einem Erkenntnisssatz des Kreisgerichtes Krems wegen Verbrechen der schweren Körperbeschädigung nach § 153 St.-G. zu verantworten.

Der durch Dr. Lauszky verteidigte Vraidis gab zu seiner Verantwortung an, er sei in maßloser Aufregung gewesen, da der Stationsmeister ihn durch eine Abziehung vom Dienste wegen Trunkenheit einem Disziplinarverfahren aussetzen wollte, obwohl die Kondukteure seiner Zugsparte, die sein Verhalten zu beobachten Gelegenheit hatten, ihm ausenanderzusetzen, daß er in den letzten drei Tagen und Nächten 62 Stunden Dienst gemacht habe, daher bloß übermüdet sei.

Verteidiger Dr. Lauszky bemerkte, daß doch auch ein Uebermüdeter zu einer Bruttoaufnahme unfähig sein könne, die Prüfung daher keinen Sinn hatte, wenn sie nicht etwa eine Sektatur war.

Durch das Beweisverfahren kam hervor, daß Lichel auch schon vorher sich gegen Vraidis wie gegen andere Bedienstete als feindlicher Vorgesetzter gezeigt, daß ferner der dienstjüngere Lichel der Vorgehensweise des im gleichen Unterbeamtenrange stehenden Vraidis nur durch den zufälligen Umstand war, weil er als Stationsmeister den Stationschef supplierte.

Der Vertreter der Anklage, erster Staatsanwalt Dr. v. Sponner, beantragte die Bestrafung wegen Verbrechen der schweren Körperbeschädigung, da die Verantwortung der Notwehr durch die besetzte Aussage des Stationsmeisters widerlegt sei.

Der Verteidiger Dr. Lauszky wies darauf hin, daß der Stationsmeister ein sehr zweifelhafter Zeuge sei, da er sich nach der Angabe des Angeklagten doch selbst Antischreibleidigungen und Uebergriffe erlaubt habe, mithin strafwädig sei.

Der Gerichtshof unter dem Vorsitz des Landesgerichtsrates Wohlischlag trug diesen Ausführungen Rechnung und verurteilte Vraidis lediglich wegen Ueberretung der körperlichen Sicherheit nach § 431 St.-G., begangen durch Uebererschreitung der Grenzen der erlaubten Notwehr, zu einer Geldstrafe von 100 Kr. und nur für den Fall der Uneinbringlichkeit zu zehn Tagen Arrest.

Nach der neuen Strafprozeßnovelle wurde Vraidis über Antrag des Verteidigers sowohl ein längerer Strafausschub als auch die Erlaubnis, die Strafe in kleinen Raten abzahlen zu dürfen, eingeräumt.

Klagenfurt. (Ein eingegangener Denunziant.) Im vorigen Monat fand beim k. k. Bezirksgericht in Klagenfurt Abteilung V. die Verhandlung in der Ehrenbeleidigungsklage des Bahnwärters Blasius Tschernitz gegen den Bahnwächter Elias Gerladinovic auf Wächterposten Nr. 92 in der Straße Marburg-Franzensfesten statt.

Gerladinovic hatte angegeben, daß er ein telephonisches Gespräch zwischen Tschernitz und einem anderen Wächter belauscht habe, und seien in diesem telephonischen Gespräch Schimpfwörter wie „Bagage“ und „Gefindel“ von ihm gehört worden.

Nach Entnahme der geführten Zeugen wurde Gerladinovic wegen Ueberretung gegen die Sicherheit der Ehre schuldig gesprochen und vom k. k. Bezirksgericht zu dreißig Kronen Geldstrafe, im Nichteinbringungsfall zu drei Tagen Arrest sowie zum Ersatz der Gerichtskosten verurteilt.

Rentenerhöhung. Michael Tyndyl erlitt am 13. April 1911 in der Station Zagradb einen Unfall, indem er bei Verletzung von Holzarbeiten sich mit der Art am rechten Arm verletzte. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt hatte Herrn Tyndyl für diesen Unfall eine Heilberufsunterstützung gewährt, nach Einstellung des Heilverfahrens jedoch jede weitere Entschädigung verweigert.

Bei der am 28. November 1913 vor dem Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap durchgeführten Verhandlung lag das schriftliche Gutachten der auswärtigen Sachverständigen vor, die zu dem Schluß kamen, daß der größte Teil der Beschwerden Tyndyls nicht mit dem Unfall in ursächlichem Zusammenhang liege, sondern andere Ursachen habe.

Der Klagevertreter führte hierauf aus, daß unter diesen Umständen Tyndyl jedenfalls eine Rente gebühre, da, wenn auch Krankheitsursachen vorliegen, Tyndyl jedenfalls auch infolge des Unfalls leide. Zweifellos sei es auch, daß gerade weil Tyndyl krank sei, er diese noch vorhandenen Folgen des Unfalls doppelt schmerzlich empfinde als jeder andere.

Sturz aus dem fahrenden Zug. Aus St. Pölten wird uns berichtet: Am 10. August 1913 fuhr die 13jährige Bürgerschülerin Anna Gruber-Madlinger in Begleitung zweier Geschwister zum Landaufenthalt nach Amstetten. Bei Einfahrt des Schnellzuges in die Station Amstetten stand das Mädchen mit ihrem Bruder, zum Aussteigen bereit, hinter der Ausgangstür des Seitenwaggons III. Klasse, als infolge der Erschütterung des Waggons bei der Fahrt über die Einfahrtswegweiche die seitliche Ausgangstür plötzlich aufsprang.

Der dem betreffenden Wagon zugeteilte Zugkondukteur Karl Hojzerek hatte sich vor einem Erkenntnisssatz des Kreisgerichtes St. Pölten unter Vorsitz des Kreisgerichtsvizepräsidenten Hofrat Dr. v. Babitsch wegen Vergehens gegen die körperliche Sicherheit zu verantworten.

Der Verteidiger Dr. Hans Lauszky, über dessen Verlangen das bahnmäßige Protokoll requiriert wurde, ließ aus den Akten konstatieren, daß nach den dortigen Angaben des Mädchens und ihres Bruders auch noch eine dritte Person bis zum Zeitpunkt des Unglücks hinter der Tür gestanden war, welche nach der Aussage dieser Personen beim Untersuchungsrichter merkwürdigerweise von ihnen nicht erwähnt wurde.

Entgleisung in Straudorf. Am 26. Oktober v. J. fand in der Station Straudorf der Niederösterreichischen Landesbahnen ein Zusammenstoß und eine hiedurch herbeigeführte Entgleisung des von dem Lokomotivführer Julius Steiner geführten Güterzuges statt. Steiner hatte in der Vorstation Breitenfeld den schriftlichen Befehl erhalten, daß er in Straudorf auf dem mit zwei Güterwagen besetzten Geleise Nr. 2 einfahren werde.

Wegen dieses Vorfalles erhob die Staatsanwaltschaft gegen den Lokomotivführer Steiner die Anklage wegen Ueberretung gegen die körperliche Sicherheit gemäß § 432 St.-G., zufolge welcher am 29. Dezember v. J. die Hauptverhandlung vor dem Bezirksgericht Großgörsdorf stattfand.

Zeuge Bonta, Stationsmeister von Breitenfeld, bestätigte, daß dem Beschuldigten von ihm ein schriftlicher Befehl übergeben worden war, wonach er aufmerksam gemacht wurde, daß er in Straudorf auf ein besetztes Geleise einfahren werde.

Zeuge Schallert, Stationsaufseher von Straudorf, gab an, daß er die herannahende Maschine des Beschuldigten schon auf eine Distanz von 200 Meter sah. Der Verteidiger Dr. Kay wies demgegenüber darauf hin, daß die Lokomotivlaterne so große Entfernung sichtbar sei als eine Handlaterne, so daß der Lokomotivführer die Handlaterne Schallerts erst auf eine viel kürzere Distanz sehen konnte.

Auf weiteres Befragen des Verteidigers gab der Stationsaufseher Schallert an, daß damals auch ziemlich großer Nebel herrschte und daß seit jenem Unfall die Einführung in der Station Straudorf getroffen sei, daß bei Nebel ankommende Züge auf circa 200 Schritte vor der Station zu erwarten sind.

Streiflichter.

Der „gebüßte Hund“. (Ein Beitrag zu den Dienstannehmlichkeiten der Wiener Stadt-Bahnportiere.) Es ist bei einer Stadtbahnstation. Der Portier ist in voller Tätigkeit. Da kommt ein „Elegant“ daher. Zylinder, Monocle und ein riesiger Bindfaden dazu. Natürlich fährt er Zweite. Das ist laut Instruktion in Begleitung großer Hunde nicht gestattet und der Portier hat die Aufgabe, das den Passagieren beizubringen. Der Portier ist beschäftigt und inmitten der Beschäftigung sagt er: „Entschuldigen, mit dem Hund dürfen Sie nicht Zweite fahren.“ Das überrascht den Elegant gar nicht, er scheint also die Bestimmung schon zu kennen, und ohne Umschweife sagt er: „Nab' doch Zweite.“ „Ja, ja,“ sagt der Portier, „aber in Begleitung des Hundes dürfen Sie nicht fahren.“ Jetzt wird der Elegant ärgerlich und sagt: „Dann hätte man mir die Karte nicht geben dürfen.“ „Haben Sie der Manipulantin gesagt, daß Sie einen großen Hund mit haben?“ fragt der Portier. „Ich habe eine Karte zu verlangen und sonst nichts“, braust der Elegant auf. Inzwischen haben sich Leute angehäuft. Diese drängen vor und sagen: „Wir müssen zum Zug.“ „Auch ich muß zum Zug“, sagte der Elegant und will an dem Portier vorbei. „Aber in die Zweite dürfen Sie nicht einsteigen“, sagte der Portier abermals. Jetzt ist es dem Elegant genug. Schon halb an dem Portier vorbei, wendet er sich um und ruft: „Jetzt halten Sie schon Ihr Maul, mein Hund ist zum Unterschied von Ihnen gebildet und ist schon öfter in der Zweiten gefahren als Sie! Verzeihen Sie?“ Dann stößt er ein zischendes „Fog“ heraus, der Hund springt die Stiege herab, der Elegant längelt hinterdrein und fährt dann, da ihn niemand mehr hindern kann, natürlich Zweit. Die Leute heroben schauen den Portier an und fragen: „Haben Sie gehört, der Hund ist — gebüßt!“ Der Portier schweigt. Er kann den Leuten doch nicht sagen, daß so ein Portier zum Grobheiteneinstößen ausersehen ist, sonst sind ja noch mehr mit ihm grob. Ueber den Elegant schimpfen darf er aber auch nicht; denn wenn zufälligerweise unter den Leuten ein Freund des Elegant ist, macht der Elegant zum Schluß noch eine Anzeige und der Portier erhält eine Nase. Und so schweigt er denn. Und während der Elegant frech über seinen „Sieg“ unten in der Zweiten mit seinem Fog dahinfährt, habert der Portier oben in sich mit seinem Schicksal, welches ihn dazu ausersehen hat, für Dienstbefehle, die er gar nicht erlassen hat, von den Leuten gekränkt und verlegt zu werden.

Der Lohnkampf der Buchdrucker und die deutschnationale Eisenbahnerrettung. Die Lohnbewegung der Buchdrucker, die eine Reihe von Buchdruckereien lahmgelegt hat, so daß insbesondere in der Provinz verschiedene Zeitungen vorläufig ihr Erscheinen einstellen mußten, hat auch dem „Reichsbund“ einfließen lassen die Sprache gelaßt. Der „Deutsche Eisenbahner“, der in Ding gedruckt wird, kann nämlich nicht erscheinen, was für den gesunden Menschenverstand eine vorläufige Schonzeit bedeutet. Die Mitglieder des „Reichsbundes“ werden sich freilich die Frage vorlegen haben, wieso sie sich die technische Zubereitung ihrer Geisteskost in einer Werkstätte gefallen lassen müssen, deren Inhaber zu den Scharfmachern gehören.

Ein Beitrag zum Spickelwesen auf den k. k. Staatsbahnen. Von einem Freund unseres Blattes wird uns geschrieben: Vor einiger Zeit fuhr ich in der Lokalfahrt nach Wien. Mit mir im Coupé saßen vier Herren, von denen drei, als der Kondukteur kam, die Karten zu kontrollieren, ihre Karten vorwiesen. Der vierte griff in die Taschen, suchte nach der Karte, konnte sie trotz eifriger Bemühens nicht finden und suchte so lange, bis der Kondukteur erklärte, er müsse, da er bei der Kontrolle ohne Karte gewesen sei, den zehnfachen Betrag, das ist 8 Kr. bezahlen. Der Kondukteur ging darauf in den anderen Waggon und sofort ging ihm der Herr, der keine Karte hatte, nach. Nach einiger Zeit kam der Herr zurück, setzte sich wieder zu den anderen, suchte die Karten und sagte: „Will nicht.“ Aus dem Gespräch, das sich dann zwischen den vier Herren entspann, vernahm ich, daß der der dem Kondukteur gefolgt war, den Kondukteur hatte bestochen wollen. Das Gespräch war aber so eigenlich, daß es mir, obwohl es nur in halbblautem Ton geführt wurde, auffiel, und ich erhielt den Eindruck, daß sich da irgend etwas, von dem nicht die Sprache ist, abspiele. Der Kondukteur kam zurück, wollte durch den Wagen durchgehen, vermute ich, um in den Dienstwagen zu gehen und die Nachzahlung auszufertigen. Die Begleiter des Herrn, der die Karte nicht hatte, vertraten ihm jedoch den Weg, stellten sich ihm vor und erklärten, sie können bezeugen, daß der Herr die Karte gelöst hatte, und es sei ungerecht, ihm die zehnfache Gebühr anzurechnen. Nun mißfiel sich auch der andere ein und sagte zum Kondukteur: „Schauen Sie, ich bin ja auch ein armer Teufel, rechnen Sie die doppelte Gebühr und die Sache ist gut.“ Die anderen drei wurden daraufhin laut und erklärten: „Natürlich, so ist es, und wir werden uns, wenn Sie anders hanbeln, über Sie beschweren.“ Der Herr hat eine Karte gehabt, wir bezeugen es, und nicht mehr als die doppelte Gebühr hat er zu bezahlen!“ Die Sache schien einleuchtend, und der Kondukteur entschied schließlich: „Wenn es so ist, wie die Herren sagen...“ — „Es ist so“, fielen ihm die anderen in die Rede. „...so“, fuhr der Kondukteur fort, „werde ich also nur die doppelte Gebühr berechnen.“ Das tat er denn, und der Herr bezahlte 2 Kr. Als der Kondukteur zurückgeben wollte, nahm der Herr den Restbetrag nicht an. Der Kondukteur meigerte sich, den Betrag zu behalten. Nun wurde der Herr aber plötzlich unendlich lebenswürdig, bat den Kondukteur, er soll doch nicht so halb sein, soll ihn nicht beleidigen, und das ging so fort. Ich hatte bei der Sache ein Mißbehagen, wollte dem Kondukteur zurufen: „Wir's hin!“ Mühte aber selbst nicht, wie der Kondukteur dies anfangen wollte, ohne den Menschen zu berlegen, und so schwieg ich. Als ich jedoch in Wien ausstieg, konnte ich mir nicht helfen, ging zum Kondukteur und sagte: „Hören Sie, ich habe die Sache mit der Nachzahlung beobachtet, sie paßt mir gar nicht. Wenn vielleicht gegen Sie etwas unternommen wird, hier haben Sie meine Adresse, ich stehe Ihnen gern zur Verfügung.“ Der Kondukteur bedankte sich, und ich ging. Gehört habe ich nachher von der Sache nichts mehr.

Jetzt fuhr ich wieder mit dem Kondukteur. Und da ich die Sache nicht vergessen hatte, wandte ich mich an ihn und sagte: „Ich habe vor einiger Zeit eine Nachzahlungsgeschichte mitangesehen. Ist daraus was geworden?“ — „Oh“, sagte der Kondukteur sogleich, „mein Herr, Sie haben richtig gesehen. Das war wirklich keine reine Sache. Denn nicht lange hernach fuhr dienstlich ein Revisor mit mir und revidierte, als er damit fertig war, sagte er zu mir: „Kennen Sie mich?“ Ich konnte mich nicht mehr erinnern. Da erzählte er mir den Fall, sagte, daß er einer von den Vierern gewesen und daß sein Kollege die Anzeige erstatten wollte, es aber dann nicht getan hat.

„Sehen Sie,“ schloß der Kondukteur seine Mitteilungen. „So arbeiten unsere Direktionen und unsere Aufsichtsborgane. Sie haben es gesehen, der Mensch war nicht zu bewegen, das Geld anzunehmen, spielte sogar den Beleidigten, daß ich wegen der paar Heller Geschichten mache und zum Schluß möchte er anders kommen.“

„Wird gegen Sie noch etwas unternommen werden?“ fragte ich den Kondukteur.

„Warum denn?“ sagte er, „ich bin mir keiner Schuld bewußt. Und wenn die Herren es vielleicht drehen wollen, dann werde ich mir natürlich gestalten, mich an Sie zu wenden.“

„Ich stehe zu Ihrer Verfügung“ sagte ich, und dann trennten wir uns. Der Kondukteur ging seinem Dienst nach und ich lehnte mich im Sitz zurück und dachte: „Hübsch ist der Dienst eines solchen Vorgesetzten wirklich nicht. Dienst ist zwar Dienst. Aber wenn Vorgesetzte, die sonst immer mit so viel Aplomb auftreten, mit einer solchen Hingabe einen derartigen Dienst leisten, wie die vier Herren, wo bleibt da das Ständebewußtsein? Oder werden diese Herren vom Ständebewußtsein nur befallen, wenn sie in Gesellschaft sind, und im Dienst werden sie zu Kanakillen? Und wie wird den Herren ihre Hingabe gelohnt? Es gibt ein Wort: „Man liebt den Verrat, verachtet aber den Verräter!“ Wenn es die Direktionen den Herren gegenüber auch so halten, so wäre das wirklich gut. Denn achtenswert sind meiner Ansicht nach solche Dienste aber schon gar nicht.“

So habe ich mir gedacht, und so, glaube ich, denken wohl die meisten Menschen. Wenn das Gros der Revisoren nicht so denkt, dann ist es traurig, traurig nicht nur für sie, sondern noch vielmehr für die Bediensteten, die solchen Vorkipfel-creaturen unterstellt sind und ihnen gehorchen müssen.

Von der Kaschau-Oberbergerbahn. Nach jahrelangem hartem Kampf ist es endlich gelungen, für den auf österreichischem Gebiete führenden Teil der Kaschau-Oberbergerbahn eine eigene Betriebsleitung mit österreichischen Beamten zu erreichen. An der Spitze der neu errichteten Betriebsleitung steht der aus der k. k. Betriebsleitung Czernowitz entnommene Direktor Herr Dr. Hermann Tschiggari, dem bis Ende 1914 der frühere Betriebsleiter Wilhelm als Beirat zur Seite steht. Durch die Befassung des ungarischen Betriebsleiters Wilhelm als Beirat wird das österreichische Personal gegen die ungarischen Bediensteten benachteiligt und wird auch, insoweit dieser Mann nicht endgültig von dieser Strecke verschwindet, benachteiligt bleiben. Seit jeher war es der Wunsch des österreichischen Maschinen-, Zug- und Stationspersonals, daß der österreichische Teil dieser Bahn nur von österreichischem Personal bedient und befahren werde. Doch unter der Leitung des Herrn Wilhelm werden auf der österreichischen Linie die ungarischen Bediensteten in jeder Art bevorzugt. Alle Schnell-, Personen- und Güterzüge werden heute noch vom ungarischen Maschinenpersonal geführt. Dem österreichischen Personal verbleiben bloß die Lokalfahrtzüge sowie der Verschub und der Nachschiebedienst. Ein sicherer Beweis, daß auch heute noch, trotz aller gegenseitigen Bestimmungen und Vereinbarungen, die Ungarn die Vorteile genießen und die Österreicher überall den Kürzeren ziehen. Und dabei ist das österreichische Personal ein gutgehaltenes und jederzeit verlässliches Element, das bis jetzt den überaus strengen Dienst stets kluglos bewältigt hat. Schon aus Verkehrssicherheitsgründen wäre es zweckmäßig und vorteilhaft, wenn das Personal an der ungarischen Landesgrenze (Station Esacza) abgelöst würde. Doch bis jetzt war jede derartige Anspicung oder Durchführung vergebens. Trotz der verschiedenen Unannehmlichkeiten muß heute noch österreichisches Personal 57 Kilometer weit auf ungarischem Gebiet Dienst machen, während die Ungarn, die oft von unseren Befehlen und Verkehrsverordnungen keinen Dunst und auch kein Verständnis haben, auf österreichischem Gebiet herumfahren. Vielleicht ist es möglich, daß mit Abgang des Herrn Beirates Wilhelm in eine bessere Regelung Platz greifen kann und wird. Der alte Schlenkrian ist auf dieser Bahn nicht so schnell auszumergen. Die Turmsaufstellung ist die denkbar schlechteste. Von einer Gleichstellung mit dem Personal der k. k. österreichischen Bahnen ist bis jetzt nichts zu spüren. Personalkommissionen, Gehalt- und Quartiergeldregelung, Disziplinarantmer, Güterausgleich und sonstige Forderungen sind noch in weiter Ferne. Durch diese Verzögerungen erleiden die Beamten, Diener und Arbeiter einen riesigen Schaden an ihrem Einkommen und es ist deshalb nur zu begreiflich, wenn unter dem gefamten Personal eine große Unzufriedenheit über diese Vernachlässigung Platz greift. Pflicht des Personals ist es nun, durch ein geeignetes und zielbetriebes Vorgehen die Ueberführung in das neue Staatsbahnschema zu beschleunigen.

Oberbauarbeiterkrisis. Aus Pragerhof wird uns berichtet: Infolge des starken Schneefalles waren die Oberbauarbeiter Montag den ganzen Tag hindurch und auch des Nachts damit beschäftigt, den Schnee aus den Gleisen abzuräumen. Beim wöchentlichen Stellwert wurde Oberbauarbeiter Philipp Jammer mit dieser Arbeit beschäftigt. Da er infolge des starken Schneefalles das Herannahen eines Zuges nicht wahrnehmen konnte, wurde er von der Lokomotive des Zuges 221, der um 6 Uhr 28 Minuten abends in Pragerhof ankam, erfasst und ungefähr 80 Meter geschleift, so daß der Tod gleich eintrat. Die Mitglieder der Eisenbahnerorganisation, deren langjähriges Mitglied Genosse Jammer war, werden dem Toten ein ehrendes Angedenken bewahren. — Empörung rief gelegentlich des Unfalles das Verhalten eines gewissen Karl Ripau, Portiers und Kassierers in Pragerhof, hervor, der sich nicht entblödete, seiner Denunziantenleule Luft zu machen und herumzuschreien, der Verunglückte sei betrunken gewesen. Die Eisenbahner werden die Denunziationen dieses Menschen entsprechend zu würdigen wissen und seinem Gasthause recht weit ausweichen.

Der Schneesturm hat im St. Pöltner Bahnhof beim sogenannten „Einschnitt“ ein Todesopfer gefordert. Der Arbeiter Sterkl, der das Geleise reinigte, überhörte infolge des tosenden Schneesturmes die Einfahrt des Schnellzuges. Er wurde überfahren und gräßlich verstümmelt. Auf der Schnellzugsmaschine befanden sich der Maschinenführer Ludwig Böhl und der Heizer August Robaus. Beide konnten wegen des heftigen Schneetreibens die Strecke nicht übersehen und gewahrten nicht den auf den Schienen befindlichen Sterkl. Diesem wurden das linke Schienbein sowie der rechte Fuß abgetrennt. Man brachte den Schwerverletzten in einem Waggon zum Bahnhof, wo ihn die Rettungsgesellschaft der Feuerwehr übernahm und ins Spital führte, wo Sterkl kurz nachher starb. Der Verunglückte hinterläßt eine Familie mit sechs Kindern. Es sei erwähnt, daß unweit von dieser Unglücksstelle, ebenfalls in dem gefährlichen „Einschnitt“, vor vier Jahren neun Arbeiter bei einem Schneestreiben überfahren und getötet worden sind.

Die schrecklichen Lehren jener Katastrophe scheinen also schon wieder vergessen zu sein.

Zur zweiten Vorgesprache der Magazinsdiener bei der Generaldirektion der Südbahn. Am 1. Juli 1909 hat die Südbahn die Magazinspartieführer, welche keine Altersüberschreitung aufwiesen, nach zweijähriger Anwartschaft als Partieführer, als Magazinspartieführer, respektive Magazinsdiener stabilisiert. Vor der Stabilisierung waren die Genannten hinsichtlich der Entlohnung das, was sie in ihrer Eigenschaft als Partieführer vorstellten sollten, durch die Stabilisierung aber degradierte man sie, und zwar sowohl in Gehalt wie im Titel. Die Verschub- und die Magazinspartieführer wurden seit dem Bestand der Südbahn gleichgestellt. Rückwirkend auf den 1. Jänner 1908 wurden die Verschubpartieführer als das, was sie tatsächlich waren, stabilisiert, und zwar mit 900 Kr. Für den Entgang des Alford's ist ihnen eine Verschub- und eine Nachdienstzulage gewährt worden. Ein Jahr später wurden die Magazinspartieführer stabilisiert. Diese Kategorie mußte schon bei der Stabilisierung die Südbahn sanfteren heßen; sie wurden bloß mit 800 Kr. stabilisiert. Es lag also nur ein Zeitraum von einem Jahr dazwischen, aber fast um 10 Prozent würden die um ein Jahr später Stabilisierten schlechter behandelt. Aber an dem war nicht genug. Das Zirkular 385 A schrieb vor, daß von 800 auf 900 Kr. und von 900 auf 1000 Kr. eine zweijährige Wartefrist einzutreten habe. Am 1. Jänner 1909 erschien aber im Amtsblatt der Anfangsgehalt der Magazinsdiener mit 900 Kr. festgestellt. Darauf das Zirkular Nr. 497, nach welchem von 900 auf 1000 Kr. nur für jene eine zweijährige Wartefrist besteht, welche am 1. Jänner 1909 schon ein halbes Jahr stabilisiert waren. Alle übrigen Bediensteten der Kategorie, die der Südbahn schon 10, 15, 20 und 25 Jahre ihre Kenntnisse und Kräfte geopfert haben, sind dadurch um ein Jahr in der Vorrückung geschmälert worden. Dies genügt der Verwaltung aber noch nicht; es konnten im Jahre 1909 nicht alle Magazinspartieführer stabilisiert werden. Viele Stationsvorstände haben es verschuldet, daß Magazinsdiener nicht als das geführt wurden, was sie waren. Für alle die und alle nachfolgenden Anwärter setzte man dann den Endgehalt von 1600 auf 1400 Kr. herunter. Wenn die Südbahnverwaltung haben will, daß der Dienst auch von dieser Kategorie anstandslos und ohne Murren abgewickelt wird, was doch auch im Interesse der Gesellschaft liegt, dann muß sie den Magazinsdienern endlich nach zweimaligem Versprechen gewähren: die Gleichstellung mit dem Gehalt der Verschubpartieführer, jeßige Oberversteher; das Gutbringungsjahr von der Ueberleitung von 800 auf 1000 Kr. und die Titeländerung von Magazinsdiener auf Radeausseher. Einen Magazinsdiener hat heute jede größere Firma, welcher das Warenlager in Ordnung zu halten hat und zur Reinigung desselben benötigt wird. Die Südbahn verlangt von ihren Magazinsdienern aber mehr. Dieselben müssen bedeutende geographische Kenntnisse besitzen, damit sie die ihnen anvertrauten Güter zur richtigen Verladung bringen und außerdem so verladen werden, daß jede Beschädigung beim Transport ausgeschlossen erscheint. Es sind qualifizierte Kräfte, die auch dem Verkehr und Umgang mit den Parteien in der zuvorkommendsten Weise gerecht werden müssen. Zugleich haben sie über die persönliche Sicherheit der Arbeiter und der Partien zu wachen. Heute wird der vielseitige Magazinsdiener bei der Südbahn nur dann gewürdigt, wenn es sich um eine Einvernahme oder Protokollaufnahme vor höheren Vorgesetzten handelt; da wird man erst gewahrt, daß der Magazinsdiener eigentlich der Mann ist, den man entweder für die entstandenen Schäden und für die in seiner Partie vorgekommenen Verunglückungen energisch zur Verantwortung ziehen, eventuell bestrafen kann. Die Deputation hat zum zweitenmal vorgeprochen, und sie hofft, daß das vor Jahresfrist gegebene Versprechen nicht umsonst urgieren wurde.

Plenarversammlung der Zugbegleiter. Am 17. Dezember 1913 und 5. Jänner 1914 fanden in Wien Besprechungen der Bahnlinienvorstandsmänner der Zugbegleiter statt, in denen unter anderem beschlossen wurde, daß am 8. März 1914 im Eisenbahnerheim in Wien die diesjährige Plenarversammlung stattfindet. Die speziellen Einladungen werden noch rechtzeitig ausgesendet werden.

Zur Bewegung unter den Bahnrückkehrern. Aus Bahnrückkehrern wird uns geschrieben: In unserer düsteren Zeit fängt auch mancher Konservative an nachzudenken, besonders wenn er den nötigen Lebensunterhalt für seine Familie nicht mehr zu erschwingen vermag. Auch die Bahnrückkehrer, eine bisher konservative Kategorie im Eisenbahndienst, fangen an, sich zu regen. Die meisten mit zahlreicher Familie gesegnet, führen es eben am besten jetzt, wo alle Lebensartikel im Preise enorm gestiegen, daß mit seinem mageren Gehalt auszukommen nicht mehr möglich ist. An eine sehr bescheidene Lebensweise seit jeher gewöhnt, ist es erklärlich, daß der Schlaf so lange Jahre dauern konnte, und nach dem Erwachen können sich viele das Geträumte nicht enträufeln. Glauben doch viele, es genüge, recht fleißig zu sein, seine zugewiesene Strecke gut in Ordnung zu halten und die Anerkennung des k. k. Eisenbahnministeriums würde betreffs sozialer Besserstellung nicht ausbleiben. Aber das war eben nur ein Traum. Um das Verdräufene wieder einzubringen, schlugen manche recht egoistische Mittel vor, wobei sie von christlichsozialen und nationalen Demagogen beeinflusst werden, nämlich, ein eigener Bahnrückkehrerverein soll das Abheilmittel sein, auf welches sie bauen, um ihre Forderung zu erreichen. Daß ein solcher Verein nur zum Tummelplatz der christlichen und nationalen Demagogen dienen würde, ahnen sie wohl nicht. Eine Anzahl Bahnrückkehrer kennt diese Sorte aber genügend, und fällt ihnen die Aufgabe zu, ihre Kollegen davor zu warnen und ausklären zu wirken, daß nur in der Zentralgewerkschaft unsere Forderungen am besten vertreten werden und die Bahnrückkehrer sich besser als bisher an der Mitarbeit beteiligen sollen.

Die die Südbahnabfahrere für ihre Verwendung belohnt werden. Im Jänner 1911 war es, als die Verkehrsverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft mit Zahl 44.014/V die Kosten für die Adressenregister systemisierte, die auf diese zu verwendenden Adressenregister nominativ beigezeichnet und dorthin zur Dienstleistung kommandierte. Wenn man nun glauben würde, daß auch für die Adressenregister die gleichen Rechte, bezugnehmend auf die Anstellung oder Stabilisierung, wie für das übrige Personal gelten würden, dann ist man wohl auf dem Holzweg. Bis jetzt war und ist noch für die anderen Kategorien die bestimmte Regel, daß nach zweijähriger Verwendung auf einem systemisierten Posten die definitive Anstellung erfolgte. Was mögen wohl die Südbahnabfahrere verbroschen haben, daß diese Regel für sie nicht gilt? Sie machen seit der Systemisierung der Kosten, abgesehen von den Jahren, die sie vor der Systemisierung auf ihren Posten verbracht haben, diesen Dienst, und trotzdem ist erst ein kleiner Bruchteil der jüngeren Adressenregister stabilisiert worden. So wie die Adressenregister ist wohl noch auf der ganzen Südbahn keine andere Kategorie behandelt worden. Daß dies vorkommen kann, mag wohl nur dem Umstand zuzuschreiben sein, daß die Südbahn-

berwahrung glaubt, solche Leute, die man so gut verwenden kann, braucht man nicht anzustellen, sondern nur ihre Kräfte bis aufs äußerste auszunutzen. Bisnun brauchte noch keiner, der auf dem systemisierten Posten zwei Jahre den Dienst versah, ausgenommen, er hat sich etwas zuzuschulden kommen lassen, länger als zwei Jahre bis zur Anstellung warten. Bei den Ladeschreibern ist das was anderes.

Diese haben sich bis jetzt als ein vielseitig verwendbares Material erwiesen, weshalb sie auch für ihre vorzügliche Verwendbarkeit, drei und noch mehr Jahre den Dienst ausüben, bis man sich bequem, sie anzustellen.

Vor dem Jahre 1907 hat man die Ladeschreiber nicht so tiefmütterlich behandelt. Wenn wir unsere Herren Aufseher und Magazinmeister, sowie auch die Herren vom Status 3 befragen, als was sie eigentlich vor ihrer definitiven Anstellung fungierten, so hören wir, daß sie nichts anderes als Ladeschreiber waren. Die Herren Ladeschreiber im Status 3 erklären, daß sie nach einer kurzen Verwendung im Magazin- dienst zum Kanzleidiensft kommandiert wurden und dann Kanzlei-gehilfen, respektive Kanzleiexpedientenanwärter wurden; damit war ihre Laufbahn gesichert. Nun aber, wie sieht es mit den jetzigen Ladeschreibern aus? Daß dieselben wie ihre Vorgänger im Kanzleidiensft verwendet werden, ist schon wiederholt bewiesen worden; und nun, was gewährt man ihnen gegenüber denen, was diesen vor dem Jahre 1907 gewährt wurde, auch begünstigend auf ihre weitere Laufbahn? Die gegenwärtigen Ladeschreiber sind betreffs ihrer Bezüge in puncto des Affordes weit hinter die Magazinbediener gestellt. Dafür, daß man die Ladeschreiber nicht allein beim Magazin- und Transportdienst, sondern außer diesem auch noch beim Kartieren, Advizieren verwendet, ja sogar die Tagesrechnung und das Führen der fremden Protokolle, wie auch andere verschiedene Arbeiten, die jetzt teilweise von den Unterbeamten und Beamten verrichtet werden, verrichtet läßt, haben diese durch Jahre anstandslos diese Dienste gemacht und dafür ernten sie jetzt, seit dem Jahre 1908, den Lohn für ihren Fleiß hinter den Besizigen der Kategorie der Magazinbediener.

Auf diese Unterdrückung und kurzfristige Behandlung der Ladeschreiber braucht die Südbahnverwaltung wohl keinen besonderen Stolz zu haben!

Korrespondenzen.

Brünn I. (Staatseisenbahngesellschaft. Spar- und Strafsystem.) Nicht Mutwille ist es, wenn wir die äußerst traffen, eine jede Dienstfreudigkeit nehmenden Zustände hier beleuchten, sondern die gerechte Abwehr des bis zum äußersten gequälten Personals. In Brünn leidet das Personal unter einzelnen Beamten, die sich zur höchsten Ehre rechnen, den so schwer erworbenen Groschen dem Bediensteten aus dem Sack herauszupressen und nicht dabei bedenken, daß nicht nur den Bediensteten die Strafe trifft, sondern daß den armen Familien der letzte Bissen vom Munde abgerungen wird. Wie das Strafsystem in Brünn gehandhabt wird, beweist am besten Herr Revizent Parlesal am Rossitzer Bahnhof. Dieser Herr straft ohne Bedenken, ob schuldig oder nicht, denn ein Schuldiger muß gefunden werden. So will es Herr Inspektor Müller, und er als treuer Untergebener willfahrt dem Wunsch aufs beste. Die Höhe der Strafgebühren erreicht für einzelne Monate im abgelaufenen Jahre die Summe bis 700 Kr. Herr Parlesal, dem zwar selbst viele Fehler anhaften, sieht nicht den Balken im eigenen Auge, und tut und laßt das ganze Jahr, was er will. Wir glauben, daß ein Vorgesetzter, der mit der Bestrafung, respektive mit der Strafbeantragung betraut ist, selbst mit gutem Beispiel vorangehen und nicht die Disziplin unter dem Personal untergraben soll. Ist es vielleicht erlaubt, Amtsstunden nur bis 11 Uhr vormittags einzubalten? Oder ist es gestattet, Bedienstete zu strafen, ohne selbe einzuvernehmen und sie von der Bestrafung überhaupt nicht zu verständigen? Und sei es nur eine Rüge, auch diese muß dem Bediensteten kundgemacht werden. Ist es gerecht, einen Bediensteten, der in Bosnien eingedrückt war — also zu jener Zeit überhaupt nicht den Dienst versah — mit 1 Kr. zu bestrafen? Wir müssen das auf das entschiedenste verneinen und geben der Forderung Raum, daß hier endlich Remede geschaffen wird. Die k. k. Direktion erlauben wir uns speziell auf die Dienstleistung des Herrn Parlesal aufmerksam zu machen, denn dieselbe steht in keinem Einklang mit dem Gehalt von 2200 Kr., und wäre es wünschenswert, daß man das gegen das Personal so hart geübte Sparsystem hier aufhört und seinem Wunsch auf Ablösung von diesem Posten so bald als möglich willfahren würde. Solch teure „Kräfte“ vermehren nur das Defizit der Staatsbahnen.

Oberberg. (Geizhausexpositur.) Es hat uns freudig überrascht, als wir im „Lokomotivführer“ und im „Eisenbahner“ von den Osviechmer Kollegen zu unserem neuen Herrn Expositurleiter beglückwünscht wurden. Es war ja, bis auf wenige Ausnahmen, unter dem Oberberger Lokomotivpersonal der allgemeine Wunsch nach einem strengen und gerechten Vorgesetzten, denn die Wirtschaft, die unter dem früheren Expositurleiter geübt wurde, ließ viel zu wünschen übrig. Man mußte die letzte Zeit nicht mehr, wer der eigentliche Chef war. Einer der traurigsten Fälle unter den vielen, die unter dem Regime des Herrn Oberkommissar Pompa vor gekommen sind, war wohl das Aufbrechen der Kleiderkasten durch den Magazinmeister Lani! ohne Wissen der Lokomotivführer und ohne Weisheit des Herrn Vorstandes, und glauben wir, daß so etwas unter einem Vorgesetzten, der seine Autorität zu wahren versteht, nicht vorkommen kann. Es ist wohl nicht notwendig, sämtliche Fälle und Entgleisungen, die hier vorgekommen sind, aufzuzählen, und werden die Ziehbühler Kollegen in kürzester Zeit selbst sehen, daß sie nicht viel gewonnen haben, und aus dem Regen in die Traufe gekommen sind. Dies soll unser Nachruf sein. Unserem neuen Herrn Expositurleiter wünschen wir, trotzdem, daß er streng ist, jedoch die Sirene mit Gerechtigkeit paart und nicht für gewisse Schmaroker zu jeder Zeit offene Türen hat, er in jeder Beziehung auf die Stütze des Personals rechnen kann.

Mährisch-Osterr-Oderfurt. (Zu den Wahlen in den Lokalaussschuß der k. k. Nordbahn.) Auf in den Kampf gegen die roten! Die Wahl muß entscheiden, ob die Sozi noch die Anhängerschaft und die Macht besitzen, auf die sie pochen! In dieser Wahl werden wir uns messen, wer stärker ist, wir oder die Sozi! So und ähnlich erscholl der Kampftruf, mit dem die strammen, nadensteifen, teutschen Eisenbahner der Tüchelmannschen Garde gegen uns in den Wahlkampf anläßt. Der Wahl in den Lokalaussschuß der Krankenkasse der k. k. Nordbahn in Oderfurt zogen. Bei den Deutschgelben ist es nur selbstverständlich, daß sie mit den insamen Frenen und Verleumdungen „arbeiten“; das ist schon einmal so ihre Kampfesweise, die aus dem Bewußtsein entspringt, daß sie im ehrliehen Kampfe nichts erreichen können. Sie verleumdeten in der niedrigsten Weise den scheidenden Lokalaussschuß und vernaderten in der ordinärsten Art die mit Unterstützungen aus den Mitteln der Krankenkasse beteiligten Mitglieder. Alle diese Verleumdungen waren in einem Flugblatt enthalten, das von einem anonymen „Wahlanschau“ gezeichnet war. Wer die Tüchelmannsche, Meßl und Konforten kennt, wird sich über diese Kampfesweise nicht wundern; weiß ja jeder, welchen „Geistes“ Herr Tüchelmann voll ist. Aber auch auf diese Verleumdungen verließen sich die sauberen Deutschgelben nicht; sie griffen auf

einem viel verlässlicheren Mittel — zum Wahlschwindel. Und trotz aller dieser Kniffe war das Resultat ein für die Deutschgelben niedererschmetterndes: von den abgegebenen Stimmen entfielen auf die sozialdemokratische Kandidatenliste 2668, auf die deutschgelbe 775 und auf die Liste der „Zemská jednota“ 355 Stimmen. Ein Kommentar zu diesem Wahlergebnis ist wohl überflüssig. Die schallende Ohrfeige, die von den vernünftigen Eisenbahnern der Tüchelmannschen Garde verfehrt wurde, ist wahrlich nicht das angenehmste Weihnachtsgeschenk für die deutschgelben „Kameraden“. Man erzählt, daß die Gemeinde Oderfurt mit dem Ausfall der Wahlen vom finanziellen Gesichtspunkt aus sehr zufrieden sein kann, da die „teutschen“ Reden ihren teutonischen Groll in großen Mengen von Gerstensaft ersäufte, wodurch die Einnahmen aus der Konsumsteuer erheblich stiegen. Nun noch einige Worte zum Beweiz unserer Behauptung, daß es die Gelben mit dem Wahlschwindel versuchten. Die Wahl ist geheim durchzuführen und steht unter dem Schutze des Gesetzes zum Schutze der Wahl- und Versammlungsfreiheit. In jeder Station befindet sich eine Wahlurne, in die die ausgefüllten Stimmzettel von den Wählern geworfen werden; den Schlüssel zu der Urne verwahrt der für die gesetzmäßige Durchführung der Wahl verantwortliche Dienstvorstand. Eine Ausnahme machte das k. k. Bahnbetriebsamt Mährisch-Osterr-Montanbahn. Hier war der deutschnationale Schulbeamte Ellenat mit der Durchführung der Wahl betraut. Dieser Herr „frug“ die Bediensteten, welche sich die Stimmzettel abholen kamen, ob sie schon Klebezettel haben, und stellte ihnen im Wahllokal Klebezettel mit den deutschgelben Kandidaten zur Verfügung; er gestattete es auch, daß die Tüchelmanns Kraft ihrer besonderen Diensteseigenschaft im Raum vor dem Wahllokal den Bediensteten in die amtlichen Stimmzettel Klebezettel mit den deutschgelben Kandidaten einklebten. Herr Ellenat verwendete auch keine Urne, sondern verwahrte die abgegebenen Stimmzettel in seiner Schreibtischlade. Und das alles soll eine gesetzmäßige Durchführung der Wahl sein! Der sondersbare Reinkheit dieser Wahl entsprach auch das Resultat derselben, nach welchem in Mährisch-Osterr-Montanbahn auf die sozialdemokratische Liste 178 und auf die deutschnationale 264 Stimmen entfielen. Der Vorstand dieser „deutschen“ Station, der in erster Reihe für die ordnungsgemäße Durchführung der Wahl verantwortlich ist, hält die Eisenbahner wohl selbst nicht für so einfältig, daß er ihnen die Ansticht zumuten könnte, die Wahl in der von ihm geleiteten Station sei gesetzmäßig vor sich gegangen. Es sei dem Herrn Vorstand des k. k. Bahnbetriebsamtes Mährisch-Osterr-Montan und Herrn Ellenat gesagt, daß die Vertrauensmänner der sozialdemokratischen organisierten Eisenbahner nicht nur über diesen Wahlvorgang, sondern auch über die „praktische Agitationsarbeit“ der „teutschen“ Macher an kompetenter Stelle Beschwerde führen und den Herren der Garde Tüchelmann beweisen werden, daß nicht alle Dienststellen diese „Wahlstaktik“ und „Agitationsarbeit“ der Deutschgelben und ihrer Helfershelfer billigen. Diesen Monat finden die Wahlen in den Zentralausschuß der Krankenkassen der k. k. Staatsbahnen statt. Wir sind neugierig, wie die Herren auf der Montarbahn diese Wahlen durchführen werden, und ob der Herr Vorstand des Bahnbetriebsamtes Mährisch-Osterr-Montan, den unsere Vertrauensmänner auf die Wahlmanipulationen des Herrn Ellenat und der Tüchelmannsarde gelegentlich einer Vorprache aufmerksam machten, für die Durchführung einer wirklich reinen Wahl Sorge tragen wird. — Mit der „praktischen Agitations- und Organisationsarbeit“ der Tüchelmanns und der „Groberung“ der Montarbahn durch diese „nadensteife“ Garde werden wir uns in einer nächsten Nummer unseres Blattes etwas eingehender befassen. — scorpion! —

Gmünd. Eine kürzlich abgehaltene Versammlung der Blodsignaldieners und Weichensteller befaßte sich in sehr eingehender Weise mit dem unkollegialen dienstlichen Verhalten einiger Vorgesetzten. Insbesondere das Vorgehen des Platzmeisters Schuster und des Magazinmeisters Hauser wurde einstimmig beurteilt. Um das geringste Vorgehen des Personals zur Abwehr gegen derartige Leute à la Platzmeister Schuster zu begreifen, wollen wir einige Daten aus der unruhlichen Vergangenheit dieses Menschen aufzählen. Platzmeister Schuster wurde seinerzeit nach Gmünd abtransportiert, als ihm der Boden in Penzing etwas zu heizig wurde. Schuster ist jener Mann, der einstweilen vom Transportkontrollor Schillewein öffentlich und vor dem gesamten Personal der Bombenspolierung beschuldigt wurde. Und dieser Mann mit dem erweiterten Gewissen, der infolge seiner groben und ordinären Manieren gegen Untergebene überall gefürchtet und gemieden wird, erlaubt sich, Bedienstete um Bier und dergleichen zu schinden, das Bier aus zu trinken, doch bei der Bezahlung, da will Schuster nichts gehört haben. Wer für gewisse Bedürfnisse des Platzmeisters eine freigebige Hand hat, der kann auf die Günst und Fürsprache dieses Menschen rechnen. Wehe aber dem armen Schuder, der für derartige Anforderungen weder Mittel noch Zeit hat! Den läßt es der Platzmeister bald und schwer büßen. In solchen Fällen hat Schuster immer und stets etwas beim Bahnamt zu tun, und die Verschleber, Wächter und Arbeiter, welche nicht genug splendid waren müssen nur zu bald erfahren, welchen notwendigen Gang der Platzmeister beim Bahnamt gemacht hat. Dieser Mensch, der so viel Ursache hätte, hübsch ruhig und leise aufzutreten, befaßt die fähigsten und nützlichsten Leute der Nachlässigkeit und Trunkenheit.

Es wird nun Aufgabe der vorgezogenen Dienststellen sein, den Angaben und Verleumdungen des Platzmeisters Schuster ein besonderes Augenmerk zu widmen. Das Personal wird jedoch dafür sorgen, daß dieses vormärzliche System auch in Gmünd endgültig ausgemerzt wird.

Die Herren, die es angeht, mögen sich danach richten.

Amstetten. (Aus der k. k. Bahnerhaltungssektion Mell.) Trotzdem es uns bekannt ist, wie fürchterlich unangenehm es dem Vorstand der Bahnerhaltungssektion Mell, Herrn kaiserlichen Rat Ableidinger, ist, wenn die Zustände in seiner Sektion in unserem Fachblatt einer nur zu berechtigten Kritik unterzogen werden; trotzdem es uns viel angenehmer wäre, wenn wir uns diese Scharberei ersparen könnten, können wir nicht umhin, wieder einmal zur Feder zu greifen, um die zum Himmel stinkende Brutalität, mit der unter dem Regime des Herrn Ableidinger von dem Bahnrichter Franz Winter, der unter dem Spitznamen „der Quagater“ in Eisenbahnerkreisen allgemein als ein Subjekt schlimmster Sorte bekannt ist, die Oberbauarbeiter behandelt werden, einmal gründlich zu beleuchten.

Dieser Mensch, der vor seiner eigenen Tür einen so gewaltigen Misthaufen wegzuräumen hätte, scheint der Ansicht zu sein, daß er mit den ihm untergeordneten Arbeitern machen kann, was er will. Wir wissen es nur zu gut, daß all die Schikanen, die er ausübt, ein Produkt der Geistesstarrheit des Bahnrichters Weiß sind, und Winter nur das ausübt, was Weiß ihm einflößt; wir wissen, daß durch die Artikel in unserem Fachblatt der Arbeiterfeind Weiß dazu gebracht wurde, sich selbst schon in den Hintergrund zu stellen und den Winter als Brellbock vorzuschieben, und wir wissen auch, daß es nur der ganz außergewöhnlichen Dummheit Winters zuschreiben ist, wenn er sich dazu hergibt, jene Seltaturen auszuüben, welche der Herr Weiß selbst auszuüben sich nicht getraut, und sie eben in richtiger Einschätzung der geistigen Qualitäten seines Kollegen von diesem ausüben läßt. Bevor wir die Sache

näher beleuchten, müssen wir erwähnen, daß von den Arbeitern, an denen Winter sich Tag für Tag sein Mütchen küßt, kein einziger in unserer Organisation steht, daß also von sozialdemokratischem Terrorismus oder von toten Geiern nicht die Rede sein kann. Keiner dieser armen Sklaven des geflügelten Ades hat es bisher gewagt, dort Schutz vor seinem Bedränger zu suchen, wo er Schutz und Hilfe hätte finden können, nur um diesem erbärmlichen Kujon keine Handhabe zu Denunziationen zu bieten. Und trotz der übernatürlichen Geduld, mit der diese armen Verblendeten alles zu ertragen geneigt waren, trieb es diese Bestie von einem Menschen so weit, daß ein Arbeiter, der das einseitige Verbrechen begangen hatte, sich um sein Recht zu wehren, die Kündigung erhielt.

Um unseren Lesern klar vor Augen zu führen, was sich in der genannten Sektion ein Bahnrichter alles erlauben darf, wollen wir einige Tatsachen anführen.

Bahnrichter Winter läßt zum Beispiel die Arbeiterpartie im Geleise fortarbeiten, bis der heranbraufende Zug auf 250 bis 300 Meter an die Arbeitsstelle herankommt, und läßt die Arbeiter erst auf das Abzugssignal des Lokomotivführers aus dem Geleise treten. Dabei äußert er sich noch: „Na, was hat denn der Trottel, daß er uns so närrisch anpöfzelt?“ Will der seine Mann vielleicht eine ähnliche Katastrophe heraufbeschwören, wie vor noch gar nicht langer Zeit eine im Einschnitt zwischen Pringersdorf und St. Pölten stattgefunden hat? Und würde Herr Ableidinger an dem Opfer von 7 bis 10 oder gar 15 Menschenleben eine Freude haben? Und begreift dieser an chronischer Trottelosis leidende Winter nicht, daß im Falle einer derartigen Katastrophe seine Schenkeln von heute ihn ohne jedes Bedenken als Sündenbock hinstellen würden?

Ein andermal, wenn er bei fürchterlichem Sturm von den Arbeitern gebeten wird, sie auf kurze Zeit unter ein schützendes Dach treten zu lassen, erwidert dieser elende Kujon in höhnischem Ton: „Ich habe einen Regenschirm, einen Gabelof, einen Mantel und einen Pelz, ich halte es aus, und wenn ihr es nicht aushaltet, so könnt ihr ja weggehen, aber für jede Viertelstunde wird euch eine Stunde abgezogen!“ Dabei steht er als Aufsichtorgan wieder selbst im Geleise, bis er vom Lokomotivführer des nahenden Zuges angepöfzelt wird, weil er natürlich durch den Regenschirm, auf den er so stolz ist, verhindert war, den Zug rechtzeitig zu bemerken. Wir machen schon heute sämtliche Lokomotivführer und Ausfühler auf diesen Vorfälle aufmerksam und ermahnen sie zur größten Vorsicht in der Strecke Amstetten—Pöbs—Nemmelbach, um sie vor Unannehmlichkeiten, in welche sie durch die ströfliche Fahrlässigkeit dieses Winter verwickelt werden könnten, zu bewahren. Wir wollen heute von der Aufzählung weiterer Taten absehen, denn alle Sünden dieses Ehrenmannes dunkelster Couleur aufzuzählen, würde uns heute zu weit führen. Aber jetzt kommt erst das Schönste, nämlich die Art und Weise, wie Herr Ableidinger Gerechtigkeit zu üben versteht. Durch diese unerträglichen Schikanen zum Außersten getrieben, begaben sich drei Mann von der Partie zu Herrn Bahnmeister Neumann, um ihn im Namen aller um Veranlassung einer protokollierten Einvernahme zu bitten. Diese armen Verblendeten eröffneten, daß sie bei Herrn Ableidinger Schutz und Recht finden würden. Aber der Herr kaiserliche Rat muß sondersbare Anjagungen über die Vorgangsweise bei derartigen Protokollen haben, denn er schien, als er selbst heraufkam, gar nicht zu wissen, daß die ganze, aus 15 Mann bestehende Partie bei ihm Schutz und Recht suchen wolle, denn er ließ sich nur fünf Mann rufen, ließ auch diesen kaum Zeit, ihm ihre Beschwerden vorzutragen, sondern donnerte sie mit einigen Kraftworten nieder, erklärte einen von ihnen als Geher und Aufwiegler und warf diesen braven Arbeiter, der nur den einen Fehler hat, daß er nämlich den Mut hat, einzutreten, Subjekt von der Sorte des Winter die Wahrheit unerblickt ins Gesicht zu sagen, auf das Pflaster. Nur so fort, Herr kaiserlicher Rat, und wir werden bald alle Urfade haben. Ihnen dankbar zu sein, denn sie leisten bessere Agitation für uns, als wir es mit Aufgebot unserer ganzen Kraft und Fähigkeiten — und die sind, wie Sie wissen, gar nicht zu unterschätzen — leisten könnten. Herr kaiserlicher Rat! Wir fragen Sie heute, wer wird die Verantwortung auf sich nehmen, wenn einmal die zermalnten Körper der Aermsten, die dazu verurteilt sind, unter diesem Skotenaufseher zu arbeiten, den Bahnkörper bedecken; wenn das Blut einer Anzahl unschuldig Gefallener zum Himmel um Rache schreit? Wir erklären schon heute, daß wir in einem solchen Fall nicht stumm zusehen werden, sondern mit lauter Stimme werden wir dann auf jene hinweisen, die wahrhaftig die Schuld daran zu tragen haben. Und zu Ihnen, Herr Quagater! Ihnen haben wir nur den einen Rat zu geben, ändern Sie Ihr Benehmen den Arbeitern gegenüber sofort, oder wir bringen Sachen aufs Toret, die Ihnen aber schon äußerst unangenehm werden könnten. Material haben Sie genug, und wir werden nicht ermangeln, auch in Zukunft Sie nicht aus den Augen zu lassen.

St. Veit a. d. Güssen. (Ein Vorstand, wie er nicht sein soll.) Lange genug haben wir zu dem Treiben des Vorstandes Huber geschwiegen, in der Hoffnung, der Vorstand werde endlich sein Unrecht einsehen und uns Gerechtigkeit angedehen lassen. Nachdem aber die Sache immer unsehlbarer wird, und sich niemand von den höheren Vorgesetzten um das Treiben des Vorstandes kümmert, sind wir gezwungen, uns an die Öffentlichkeit zu wenden.

Zu Frühjahr 1913 wurde die Station St. Veit mit dem neuen Vorstand Friedrich Huber beglückt. Er kam gerade vor der Qualifikationsbeschreibung, mußte noch nicht die Namen seiner Untergebenen, aber er brachte es zustande, daß einem Bediensteten mit langjähriger Dienstzeit, der niemals eine Strafe hatte, seine bisherige auertourliche Qualifikation gestrichen wurde.

In der Station befinden sich zwei Dienststätten für die Weichensteller. Bei Aufstellung dieser Stätten wurde überall ein Ofen aufgestellt, damit sich die Bediensteten einbeizen können. Diese Ofen dachten damals wohl nicht daran, daß in St. Veit einmal ein Vorstand sein werde, der für diese Dienststätte kein Heizmaterial präliminieren wird. Die Weichensteller dürfen sich zur Beheizung dieser Dienststätten von der vorhandenen Stationslothe kein Heizmaterial nehmen, der Vorstand sagt: „Klaubt euch das Holz in der Station zusammen!“ Herr Vorstand! Wenn gehört das in der Station sich befindliche Holz? Es ist alles privates Eigentum und kein Vorstand ist berechtigt, den Weichenstellern zu sagen, sie sollen sich dieses Holz zusammenklauben, denn dies bedeutet eine Anweisung zum Diebstahl. Sie, Herr Vorstand, sind verpflichtet, für das erforderliche Heizmaterial zu sorgen. Oder glauben Sie, daß die Weichensteller verpflichtet sind, wegen Ihrer Sparmut die Gesundheit aufs Spiel zu setzen, und sich im konkreten Fall noch dafür strafen zu lassen. In Zukunft werden die Bediensteten eine Strafe aus solchem Unlaß nicht mehr über sich ergehen lassen.

Dem Vorstand beliebt es auch, die Bediensteten bei jeder Gelegenheit als „Rauhpelze“ hinzustellen! Eine Frage, Herr Vorstand! Wer leistet in der Station St. Veit die ganze Arbeit, etwa Ihr Adlatus Köberl? Jedermann weiß, daß es nur die Weichensteller und der Magazinbediener sind, welche die ganze Arbeit in der Station und im Magazin leisten müssen, da der eigentliche Magazinbediener Köberl die schriftlichen Arbeiten des Vorstandes und der zugeteilten Zugexpedienten leisten muß. Der Vorstand läte besser, vorerst zu bedenken, daß seine Leistung für die Bahnverwaltung gleich Null ist, da er diese durch den Arbeiter besorgen läßt. Herr Vorstand, warum

Schieben Sie den Arbeiter jedesmal, sobald Sie ein Revisionsorgan wittern, von der Kanäle ins Magazin ab? Doch nur deshalb, um zu verhindern, daß Ihre Praktiken mit dem Arbeiter bekannt werden.

Der Vorstand glaubt auch, das Recht zu besitzen, das ihm unterstellte Personal zur Nachzeit in fremde Betriebe zur Arbeit kommandieren zu können. So nahm er sich heraus, in der Nacht vom 28. auf den 29. November 1913 die um 10 Uhr abends freigegebenen, vom Regen durchnässten Weichensteller, nochmals vom Schlaf zu wecken und zur Räumung des Werkstalles des Elektrizitätswerkes zu kommandieren, noch dazu in finsterner Nacht bei Hochwasser. Glücklicherweise waren die beiden Weichensteller vernünftiger und befolgten den Auftrag nicht. Darüber war der Vorstand wohl sehr ungehalten und hätte gerne daraus eine Dienstverweigerung konstruiert, wenn es nur halbwegs gegangen wäre. Hieraus kann man ersehen, wie strupplos so ein Vorgesetzter mit seinem unterstellten Personal schaltet und waltet. Wie würde es gewesen sein, wenn die beiden Weichensteller dem Befehl nachgegeben und dabei verunglückt wären? Weiß dieser Vorstand nicht, daß derartige Anordnungen unstatthaft und unter Umständen auch strafbar sind?

Nun fragen wir die L. L. Staatsbahndirektion in Wien, ob ihr nichts von diesen Dingen bekannt ist, und ob sie geneigt sei, die Unzulänglichkeiten abzuschaffen.

Die Bediensteten verlangen vor allem:

Beistellung des erforderlichen Heizmaterials für die Dienststätten der Weichensteller.

Abschaffung der Kleinstreinigung durch die Weichensteller, Zuweisung dieser Arbeiten an den Arbeiter.

Abschaffung der Ausbeziehungswiese Zuladungen bei den Zügen 1812, 1880, 1819 und 221 sowie das Marfieren der Fahrarten und Fahrartenabnahme urch die Weichensteller.

Abschaffung des Aufenthalts der Weichensteller im Wartesaal zur Nachtzeit und Verlegung des Aufenthalts in die Dienststätte.

Anständige, humane und gerechte Behandlung in allen Belangen.

Abmont. (Warnung.) Der als Kaufbold und Stänkerer bekannte Vorarbeiter Heribert Reich wird in seinem eigenen Interesse aufgefordert, seine Kauflust an Kollegen und Bahnbediensteten zu befriedigen, einzustellen, widrigenfalls wir gezwungen wären, nicht nur seine Entfremdung korporativ zu fordern, sondern auch dafür zu sorgen, daß seine handgreiflichen Ueberriffe auch vom L. L. Bezirksgericht gesetzliche Ahndung finden.

Prerou II. (Wie es gemacht wird.) Um der Öffentlichkeit einen Einblick in das „Sparsystem“ der österreichischen Eisenbahnerverwaltung zu gewähren, bringen wir folgendes zur Kenntnis:

Es war um die Mitte des Jahres 1912, da erinnerte man sich, daß das Heizhaus Nr. 1 der Heizhausleitung Prerou reparaturbedürftig sei und schritt daran, mit einem hübschen Aufwand von Geld die Reparaturen auszuführen.

Zuerst wurde das Dach mit großen neuen Schiefeln gedeckt, die Ablaufrinnen neu angefertigt, die derzeit dort befindlichen Blechamine durch moderne Tonrohreamine ersetzt, die allein einen Aufwand von 28.000 Kr. erforderten. Um eine Feuergefahr hintanzukalten, wurde im Heizhausinnern der Pfand mit großen Abbestplatten beschlagen. Dies das Werk vom Jahre 1912. Nun kam das Jahr 1913 und siehe da: Eine Kommission fand heraus, daß das Heizhaus rekonstruktionsbedürftig wäre, und sofort ging es zu frischer Tat. Die hierortige Bahnerhaltungssektion entwarf einen Plan. (Der Entwurf stammt angeblich vom Inspektorstellvertreter.) Eine Bauunternehmung aus Kremsier wurde mit den Ausführungsarbeiten betraut. Das Holz und die Baumaterialien würden aus Ersparungsgründen von der Bahnerhaltung beigestellt. Und nun zur Arbeit selbst! Man konzertierte den Arbeitsplan vorläufig nur auf das halbe Heizhaus, um in der anderen Hälfte den reparaturbedürftigen Lokomotiven Obdach zu gewähren. Der Pfand wurde abgetragen, um dem Heizhaus einen modernen Anstrich zu geben. Der Dachstuhl auf Grund des neuen Planes verstarbt, die mit einem Aufwand von 28.000 Kr. besetzten Tonrohreamine, die ein volles Menschenalter Dienst geleistet hätten, beim Abmontieren zertrümmert und durch 2 Millimeter starke Blechamine, die kaum ein Jahr der Witterung Trost bieten können, ersetzt. Das demolierte Dach wurde abermals mit neuen Schiefeln gedeckt und die Dachrinnen wieder neu angefertigt. Und siehe da! Nach sechsmonatiger Arbeit war dieses Kunstwerk an einem Novemberabend fertiggestellt. Eine Kommission erschien noch denselben Abend, um das Gebäude zu übernehmen. Aber, o weh! Die Kommission erklärte, daß das mit so viel Mühe geschaffene Kunstwerk dem Einsturz entgegen sehe, und niemand dürfe dasselbe betreten, da dies direkt lebensgefährlich sei.

Nach in derselben Nacht wurde bei dem Schein von Magnesiumfäden das Heizhaus durch Hunderte von Balken von in- und auswendig gespreizt und gewahrt so die ergölkende Ansicht eines Affentafels.

Und nun wohlen zu frischer Arbeit. Al das Geschaffene wurde vom frischen heruntergerissen, der Dachstuhl ganz abmontiert, und blieben von dem bereits fertiggestellten Werk nur die kahlen blauen Mauern zurück.

Und abermals frisch ans Werk! Der Dachstuhl wurde neu erstellt, das Dach frisch gedeckt, die Dachrinnen zum drittenmal neu hergestellt. Nun sind wir in der Lage, dieses gediegene Kunstwerk nach achmonatiger Arbeit, wie schon erwähnt, zur Hälfte fertig zu sehen.

Jetzt jedoch eine Frage an jene Departements des Eisenbahnministeriums und der Nordbahndirektion, denen die Aufgabe obliegt, auf Grund von Ersparnissen den Staatsbahnhauhalt zu kräftigen. Ist es diesen Faktoren bekannt, was für Geld bei diesem Anlaß verschleudert wurde?

Ist der Nordbahndirektion bekannt, daß mit diesem horrenden finanziellen Aufwand, die diese Arbeiter in Anspruch nahmen, das Heizhaus ganz neu von Quadern des feinsten italienischen Kararamors hätte erbaut und mit einem Kupferdach getönt werden können? Und in diesen Räumen frönen Hunderte von Eisenbahnslaven, um einen Lohlohn von Kr. 240 volle 24 Stunden ununterbrochen, um den fürjörglichen Eisenbahngewaltigen in Aufopferung ihrer letzten Lebenskräfte die Möglichkeit zu bieten, Ersparnisse zu sichern. Bei solchen Gelegenheiten wären durch umsichtige und fachkundige Behandlung der auszuführenden Arbeiten Summen zu ersparen, welche für die in drückender Notlage sich befindlichen Eisenbahner bessere Verwendung finden könnten.

Nied im Innkreis. (Noch ein Beitrag zum Kapitel Sparsystem.) Wie bekannt, wurde im September 1912 die Nachtgrundregulierung auf den L. L. österreichischen Staatsbahnen durchgeführt. Mit den Ausmessungen wurden die L. L. Bahnerhaltungsbestände betraut. Ob die Herren die nötige Objektivität walten ließen, können die einzelnen Streckenwächter der verschiedenen Bahnerhaltungssektionen selbst beurteilen, hauptsächlich sind dort größere Differenzen gegen den früheren Pacht herausgekommen, wo der betreffende Wärter ein mißliebiger war. Außerdem sind die Pachtverträge mit den Bahnwärtern nicht so abgeschlossen worden, wie man Pachtverträge abschließt; sondern wurde den Wächtern ganz einfach der Vertrag mit der Bemerkung vorgelegt: „Schnell unterschreiben, ich habe keine Zeit zum Warten“, und der Vertrag war abgeschlossen. Es wurde den Wächtern wohl gesagt, was sie zu ahlen haben, aber keinem war eine Zeit um Nachdenken und Berechnen geboten, sondern es geschah alles auf Befehl. Daß ein solcher Vorgang ge-

recht ist, wird wohl niemand behaupten. Ferner konnten manche Bahnerhaltungssektionen auch nicht beurteilen, ob das ein erträglicher oder nicht erträglicher Grund ist. Die Herren nahmen das in Kauf und Wogen nach dem Flächenmaß und nahmen auch gar nicht Rücksicht auf die Beschaffenheit des Grundes, sondern es wurde einfach nach dem Flächenmaß berechnet und der Pachtzins eingehoben. Ein Beispiel soll zeigen, wie mühsam manche Bahnwärter ihre Futterernte zusammenbringen.

Ein Wärter bei der Bahnerhaltungssektion Nied hat nach der neuen Nachtgrundregulierung den Grund der Bahnerhaltungssektion zur Verfügung gestellt. Der Grund des Wärters hatte eine Ausdehnung von 18 Profil und bekommt von diesem langen Flächenmaß mit harter Mühe für eine Kub das Futter. Wieviel Arbeitsstunden der Wärter mit der Arbeit und Ernte benötigt, kann sich wohl jeder, der einen Begriff davon hat, denken. Die Bahnerhaltungssektion, die den Grund an Bauern verpachten wollte, hatte wenig Glück gehabt, denn kein Bauer war so dumm, der sich einer solchen Mühe unterzogen hätte. Es blieb ihr nichts anderes übrig, als das Futter selbst abmähen und dasselbe zu verkaufen. Bei dieser Arbeit wurden 13 Oberbauarbeiter abwechselnd verwendet, die insgesamt 22 Schichten gemacht haben, und einen Taglohn von Kr. 260 bis Kr. 340 bezogen haben. Der Wärter, der genaue Aufschreibung über die gemachten Schichten geführt, hat folgendes Resultat festgelegt: Einnahmen für Heu 60 Kr., Einnahmen für Grumet 24 Kr., zusammen 84 Kr. Ausgaben für 22 Arbeitsschichten Kr. 8773, Pachtverlust nach dem alten Pachtvertrag 7 Kr., zusammen Kr. 9473.

Wenn man die Einnahmen den Ausgaben gegenüber stellt, so ergibt sich ein Verlust von Kr. 1073, trotzdem will Herr Bahnmeister weismachen, daß die L. L. Bahnerhaltungssektion gut abgeschrieben habe.

Floridsdorf. (Früchte der Protektionswirtschaft.) Wir werden um Aufnahme folgender Korrespondenz ersucht: Als Geschäftsmann, der viel in Eisenbahnerkreisen verkehrt und auch in einer großen Personalisation der K. K. N. B. seinen Wohnsitz hat, weiß ich aus Erfahrung, daß totale Farbenblindheit von der Aufnahme sowie der praktischen Ausübung zum und des Verkehrsbediensteten aus Sicherheitsrücksichten ausschließt. Nun habe ich seinerzeit in Marchegg einen Bahnarbeiter L. M. kennen gelernt, der sich gerne um eine dauernde Stellung bei der K. K. N. B. beworben hätte, jedoch nach seiner eigenen Angabe wegen totaler Farbenblindheit jedesmal abgewiesen werden mußte. Dieser bedauernswerte Mann ließ sich im Frühjahr 1913 von der Strecke Marchegg-Gänserndorf auf die Strecke Angern-Dürnkrut versetzen. Auch auf dieser Strecke versuchte L. M. einen besseren Dienstposten zu erreichen, doch bei der bahnrätlichen Unterjudung wurde er sowohl von Herrn Dr. Berger in Angern als auch vom Herrn Sanitätskonsulenten in Wien als farbenblind erkannt und abgewiesen. Nun ist dieser Mann durch den Einfluß und Protektion gewisser Leute auf Posten Nr. 2 in der Strecke Angern-Dürnkrut als Wächter in dienstlicher Verwendung und soll dort bereits über drei Monate die Sicherheit des Verkehrs als Farbenblinder gefährden. Welche Kräfte mögen hier gewirkt haben, um der L. L. Nordbahn einen gewiß bedauernswerten Menschen als vollwertige Kraft aufzuhängen. Die L. L. Nordbahndirektion wird gewiß einen Posten für den Mann haben, wo derselbe seinen Fähigkeiten und seiner Verwendbarkeit entsprechend beschäftigt werden kann.

Für die Aufnahme freundlichst dankend

N. N.

Verfassungsberichte

Eine Abrechnung mit den „Reichsbündern“.

Aus Villach wird berichtet: Die Herren Knirsch und Ertl haben sich in den Kopf gesetzt, die Eisenbahner in Kärnten und speziell in Villach mit der gelben Weltanschauung zu befreundeten. Da sie aber nicht wußten, wie sie es anfangen sollten, daß die Öffentlichkeit von ihrem Vorhaben erfährt und daß es doch keinem Unberufenen möglich wird, ihnen in die Suppe zu spuden, ließen sie kürzlich in Villach Plakate anschlagen, die als Einladung zu einer Eisenbahnerversammlung galten. Aus dem Schriftsatz der Plakate konnte man nicht entnehmen, ob die geplante Versammlung eine öffentliche (Volksversammlung) oder nur eine Vereinsversammlung sein soll. Weil aber auch auf den Plakaten stand, daß jeder Versammlungsbesucher sich zu legitimieren habe, wurden unsere Genossen neugierig. Herr Ertl wußte aber auch, daß er in Villach nicht so ohne weiteres auftreten kann, weil schon unser Genosse Müller ihn in einer öffentlichen Versammlung richtig charakterisiert hatte. Er war gezwungen, Genossen Müller in die Versammlung einzuladen, um sich erst gegen dessen Vorwürfe zu verteidigen. Ebenso mußten sie Genossen Abgeordneten Gröger einladen. Obwohl die Nationalen eine heftigste Agitation für diese Versammlung einsetzten, Polizei zu ihrem Schutz anriefen und aufmarschieren ließen, die Versammlungsbesucher nach ihren Legitimationen befragten und sich diese vorweisen ließen, war bald doch um 3 Uhr schon entschieden, welche Partei das Präsidium der um 4 Uhr beginnenden Versammlung haben wird. Als um 4 Uhr die Herren Knirsch und Ertl mit ihrem Anhang angerückt kamen, machten sie äußerst lange Gesicht, da sie bei acht Zehntel der Versammlungsteilnehmer das bekannte sozialdemokratische Eisenbahnerabzeichen bemerkten. Freilich wollten die gelben Herren bei der Wahl des Präsidiums verschiedene Mandate aufführen, aber es wurde ihnen sofort beigebracht, daß in dieser Situation kein Schwindel mehr möglich war.

Als Vorsitzender wurde Genosse Peter Melcher und als Schriftführer Genosse Franz Samei gewählt. Natürlich erhielt unter diesen Umständen Genosse Adolf Müller zuerst das Wort. Dieser besprach in einstündiger Rede das Verhalten des Reichsbundes deutscher Eisenbahner im Kampf um die Forderungen der Eisenbahner. Er erörterte in ausführlicher Weise das Verhalten des Reichsbundes außerhalb und das des Adalitionsverbandes innerhalb des Parlamentes zu dem 28 Millionen-Antrag der sozialdemokratischen Abgeordneten. Scharf kritisierte er das Verhalten der deutschen Abgeordneten und der Abgeordneten Kroh und Seine in allen Eisenbahnerfragen. Schließlich kam er auf die Person des Herrn Ertl und dessen Heldentaten zu sprechen. Wie Peitschenhiebe wirkten die Ausführungen des Genossen Müller auf die deutschnationalen, und als er erst den Terrorismus besprach, den die deutschnationalen Beamten auf die Eisenbahner ausübten, indem sogar die Beiträge für den Reichsbund bei der Lohnzahlung abgezogen werden, da suchten die Reichsbünder durch wildes Geschrei ihre Schandtaten zu verdecken. Herr Ertl, der einsah, daß er gegen die sachlichen und auf Wahrheit beruhenden Argumente des Genossen Müller nicht antworten konnte, wollte einfach zu ein paar fäuligen Lügen greifen. So erstreckte er sich, zu behaupten, daß Genosse Abgeordneter Ellenbogen beim Delegationsbinder des Ministerpräsidenten Stürgkh gewesen sei. Ob dieser Lüge mußte er sich freilich einige gerade nicht schöne Bezeichnungen gefallen lassen. Er mußte sich bequemen, seine Lüge zu widerrufen. Daß er die Vorgänge in der deutschnationalen Wählerversammlung in Reunfirden im Jahre 1911 abzuleugnen versuchte, ist selbstverständlich, weil es ihm hier sehr unangenehm war. Natürlich mußte er nach vielem Hin und Her auch den seinerzeitigen Haushandel mit der Nordbahndirektion zugeben. Ein Sturm der Entrüstung ging durch die Versammlung, als

sich Ertl nicht schämte, sich als den Verfasser des sogenannten Zuchthausparagrafen zu bekennen und zu erklären, daß er darauf stolz sei. Die kräftigen Plurufe, die er für seine Handlungen in dieser Versammlung zu hören bekam, werden ihm noch lange in den Ohren klingen.

Abgeordneter Genosse Gröger befaßte sich in seinen Ausführungen mit der Haltung der bürgerlichen Parteien bei allen sozialpolitischen Fragen im Parlament und kritisierte das Verhalten der drei deutschnationalen Arbeitervertreter, speziell die müstigen Schimpfereien des Ferdinand Seidl. Er fragte die Nationalen, warum sie sich nicht früher schon um die Arbeiterschaft gekümmert haben, als diese noch vollständig rechtlos war. Die Ausführungen des Genossen Gröger machten auch auf die Nationalen einen gewaltigen Eindruck, und selbst Herr Knirsch mußte deren Richtigkeit anerkennen.

Abgeordneter Knirsch versuchte, den Seuten plausibel zu machen, daß ihn der Nationalverband nicht sangehe (1). Väterlich machte er sich, als er das Vorgehen des Herrn Seidl zu verteidigen suchte. Während seiner Rede wurde ihm durch Zwischenrufe der Vertal der Arbeiterinteressen durch die deutsche Arbeiterpartei in vielen Fällen nachgewiesen. Er redete auch mit Absicht mehr über das Wesen des Staates, als über das Wesen seiner Partei.

Herr Dr. Bauer wollte bestreiten, daß den Reichsbündern die Beiträge gleich am Lohnzettel abgerechnet werden; es wurde ihm aber gleich ein solcher unter die Nase gehalten. Seine Verleumdungskunst wollte auch Herr Posch zeigen. Er trat auf und behauptete, daß anlässlich des seinerzeitigen Bierholts die Sozialdemokratie Karlens sich von den Brauherren um 15.000 Kr. kaufen ließ. Die Genossen Gröger und Ortner nagelten sofort diese Verleumdung fest und stellten richtig, daß die Partei nichts erhielt, sondern das vereinbart wurde, daß an unterstützungsbedürftige Arbeiter, ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit, durch drei Jahre hindurch je 1500 Kr. verteilt werden sollen, was auch geschah. Die Verteilung des Geldes wurde aber nicht von unserer Partei vorgenommen, sondern von Herrn Koch. (Wir kommen in der nächsten Nummer auf diese Sache nochmals zurück. Die Red.) So wurde eine Reihe von Verleumdungen sofort richtiggestellt und die deutschen Herren konnten darauf nichts erwidern.

Genosse Müller schloßerte in seinem Schlusswort noch einmal die verächtliche Stempelweise der Reichsbünder und der Deutschgelben überhaupt, worauf die Herren Knirsch und Ertl die Köpfe hängen ließen. Der Vorsitzende Genosse Reicher zeigte in seinem Schlusswort die traurigen Geldtaten der Nationalen noch einmal auf, worauf er die Versammlung schloß. Sicher ist, daß es den Reichsbündern nach einer solchen Versammlung nicht mehr gelüsten wird.

Mistelbach. (Niederösterreichische Landesbahn.) Am Samstag den 8. d. M. wurde von den niederösterreichischen Landesbahnern in Herrn Reimanns Gasthaus eine überaus gut besuchte Versammlung abgehalten, in welcher Genosse Spieß aus Wien die Ziele der gewerkschaftlichen Organisation der Eisenbahner in einem zweistündigen Referat darlegte. Nach der beifälligen Aufnahme der Ausführungen wurde zur Gründung der Zählstelle geschritten und Genosse Binder mit der Leitung derselben betraut. Es zeigt, daß auch die Landesbahner es satt haben, sich länger von den Deutschgelben und Christlichsozialen am Karrenseil führen zu lassen. Zeugnis hierfür ist, daß 23 Mitglieder erworben wurden, welche dem Verein beitraten, gewiß ein schöner Erfolg in den schweren Zeiten. In den weiteren Besprechungen wurden die desolaten Zustände auf der Landesbahn aufgerollt und gelobt sich die anwesenden Landesbahner, kräftig für ihre neue Zählstelle einzutreten und für deren Ausbau Sorge zu tragen.

Kirchberg i. Tirol. (Wahrheitsversammlung.) Die Bahnrichter der Strecke Salzburg-Wörgl hielten am 26. Dezember in Kirchberg eine Versammlung ab, in der sie zu den vom L. L. Eisenbahnministerium auf Grund der etappenweisen Anwendung von 15 Millionen Kronen geplanten Aufbesserung im allgemeinen und zur Frage des Streckenpauschals Stellung nahmen. Anwesend waren 20 Bahnrichter. An der abgeführten Debatte beteiligten sich fast alle Teilnehmer, welche betonten, daß die Einführung eines Streckenpauschals eine berechtigte und dringende Forderung der Bahnrichter ist, an der sie festhalten. Die Versammlung faßte den Beschluß, an der Zuerkennung eines entsprechenden Streckenpauschals festzuhalten und solidarisch mit den anderen Bedienstetenkategorien für die Durchsetzung der zweijährigen Vorrückungsfristen sowie die Entgeltüberhöhung auf 2000 Kr. für alle Diener einzutreten zu wollen. Es wurde der Wunsch ausgesprochen, die nächste Versammlung im Mittelpunkt der Strecke abzuhalten, damit die Kollegen Gelegenheit haben, sich besser zu beteiligen.

Aus den Organisationen.

Waisbach-Wartberg. (Vereinsnotiz.) Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Bücherausgabe ab 1. Jänner 1914 jeden Sonn- und Feiertag im Gasthaus Bergleitner in der Zeit von 9 bis 11 Uhr vormittags stattfindet. Das Mitgliedsbuch ist unbedingt mitzubringen. Während dieser Zeit werden auch Auskünfte in aller Berufsangelegenheiten erteilt. Ferner werden die Mitglieder ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Abstempelung an den Kassier abzugeben.

Meinlfelden. (Versammlungsbericht.) Am 4. Jänner 1914 fand in der Schießstätte die Generalversammlung statt, welche einen guten Besuch aufwies. Der erste Punkt der Tagesordnung, Berichte, wurden befriedigend zur Kenntnis genommen. Der zweite Punkt, Wahl der Vertrauensmänner, ergab folgendes Resultat: Nikolaus Schuster, Obmann, Franz Rinsal, Stellvertreter; Eward Wasenbelz Schriftführer, Engelbert Hones, Stellvertreter; Matthias Gais, Kassier, Alexander Kojenauer, Stellvertreter; Alfred Moucha und Bengel Hones, Bibliothekare; Adalbert Martin Schlager und Johann Karlinger, Revisoren; Johann Mager, Johann Berneder und Thomas Augustin, Subklassiere. Zum dritten Punkt, Geplante Verschlechterungen der Eisenbahner sprach Genosse Weicher. Bei Eventuellem sprach Genosse Feilmayer aus Ling über den Arbeiterausfluß. Zum Schluß richtete der Vorsitzende Genosse Schuster noch einige Worte an die Versammelten wegen Ausbau der Gewerkschaft.

Dux. (Vereinsnotiz.) Die Mitglieder werden ersucht, bei den Einzahlungen stets die Mitgliedsbücher mitzubringen. Sämtliche Mitglieder wollen die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an den Vereinskassier abgeben.

Gini. (Vereinsnotiz.) Die Mitglieder werden ersucht, ihre Interimskarten und Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an den Kassier sofort abzuführen. Die registrierenden Mitglieder werden aufgefordert, ihre rückständigen Monatsbeiträge ehestens nachzugahlen, damit sie ihrer erworbenen Rechte nicht verlustig werden und in der Zustellung der Fachblätter keine Unterbrechung eintritt.

Husenbach. (Vereinsnotiz.) Die Mitglieder werden hiemit aufgefordert, ihre Interimskarten und Mitgliedsbücher behufs Kontrolle ehestens an die Ortsgruppenleitung abzugeben und in Einkunft die Versammlungen und Vereinsabende stets pünktlich und zahlreich zu besuchen. Aus der Bibliothek entliehene Bücher sind bis 20. Jänner d. J. zu retournieren.

Unruh. (Vereinsnotiz.) Die Mitglieder werden ersucht, die Interimskarten und Mitgliedsbücher behufs Revision beim Kassier Genossen Hornig ehestens abzugeben. Jene Mitglieder, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstand befinden, wollen sofort nachzahlen, damit sie nicht ihrer erworbenen Rechte verlustig werden.

Rechts. (Versammlungsbericht.) Die Zahlstelle hielt am 4. Jänner die Generalversammlung ab. Gewählt wurden folgende Genossen: Josef Leicht, Zahlstellenleiter, Ludwig Schmidt, Stellvertreter; Johann Bachmann, Kassier; Franz Zwicker, Schriftführer; Anton Kneisl und Nikolaus Bader, Revisoren.

Zuschreibern sind an Josef Leicht, Blocksignal-dienster in Fieditz, zu adressieren.

Grubbad. (Versammlungsbericht.) Bei der am 1. Jänner 1913 abgehaltenen Generalversammlung wurden gewählt: Johann Secht, Obmann, Johann Hagen, Stellvertreter; Max Schleifer, Kassier, Johann Bruckner, Stellvertreter; Josef Brandl, Schriftführer, Karl Wolf, Stellvertreter; Johann Kranešajic, Bibliothekar; Lambert Palster, Johann Brühl, Julius Rigal, Leopold Ruchbauer, Rudolf Gasi und Benedikt Geppert, Ausschüsse. Alle Zuschreibern sind an den Obmann Johann Secht in Grubbad zu senden.

Laibach. (Vereinsnotiz.) Die Mitglieder werden aufgefordert, ihre Interimskarten und Mitgliedsbücher behufs Abstemmung und Revision in den Ortsgruppenkanzlei abzugeben. Jene, die sich mit den Beiträgen im Rückstand befinden, wollen ehestens nachzahlen, damit sie ihrer Mitgliedsrechte nicht verlustig werden.

Fachtechnisches.

Der Taschenapparat für drahtlose Telegraphie. Der französische Ingenieur Justus Landen hat der Astronomischen Gesellschaft in Paris einen solchen Apparat eines Taschenapparates vorgelegt, der bestimmt ist, die Signale der drahtlosen Telegraphie aufzufangen. Der einzige Empfänger, der aus einem der Opfern unzugänglichen Kristallen und einer Spitze von gehärtetem Stahl besteht, wird in einem telephonischen Hörapparat eingebaut. Man hat mit diesem Apparat bereits Versuche zur Übertragung von Nachrichten gemacht, die vom Eiffelturm bis in die entlegensten Winkel Frankreichs auf dem Luftwege geschickt wurden. Dabei wurden die verschiedensten Gegenstände als Antennen verwendet. In Paris genügt der einfache Kontakt des isolierten Drahtes mit irgendeinem metallischen Körper, wie einer einfachen Gardinenstange, Gas- oder Wasserleitungsrohre oder Bagenteilen von Automobilen und Autos. In Entfernungen zwischen 40 bis 50 Kilometern von Paris gestellten Dachrinnen, Tür- und Baumgitter, eiserne Gartengeräte, ja selbst die Spitzen von Schirmregellen mit Holzgriffen, die drahtlosen Signale des Eiffelturmes tadellos aufzufangen. Auf weite Entfernungen im Gebiet einer rund 1000 Kilometer umfassenden Zone erweisen sich die Telephon-draht und zweckentsprechend aufgestellte Antennen als vorzüglich funktionierende Empfänger von Radiotelegrammen.

Justus Landen hat bei der Gelegenheit auf die natürlichen Antennen hingewiesen, die zu jeder Zeit und allüberall zur Hand sind. Es sind das die Bäume, die eine höchstentwickelte Aufnahmefähigkeit besitzen. 80 Kilometer von Paris entfernt genügt ein Kontakt, der auf einem Baum in zwei bis drei Meter Höhe durch Einschlagen einer Nadel oder eines Bohrers hergestellt wurde, so sogar die Befestigung einer Messerflanke im Boden, um die meteorologischen Depeschen, die Zeitangaben und die Radiotelegramme, die der Eiffelturm alltäglich in die Welt hinausendet, zu belauschen. Atmosphärische Störungen, wie Gewitter über gleichfalls ihren Einfluss auf diesen Aufnahmeapparat. Er macht sich dabei ein charakteristisches Geräusch bemerkbar, das dem gleicht, das geschmolzenes Metall beim Fall in kaltes Wasser hervorbringt. So hört man denn auch die Blitze, ehe sie dem Auge noch wahrnehmbar sind.

Es liegt auf der Hand, daß das Auffangen von meteorologischen Radiotelegrammen, wie sie hier in Aussicht gestellt wird, insbesondere für die Luft- und Flugschiffahrt von tief-einschneidender Bedeutung zu werden geeignet ist.

Die Eisenbahn über die Anden. Aus London wird berichtet: In der jüngsten Sitzung des britischen Instituts der Ingenieure erstattete Brodie Galdone Henderson Bericht über die gewaltigen technischen Schwierigkeiten, die die vor kurzem vollendete Eisenbahn über die Anden der Kunst des Ingenieurs stellte, und über die interessante Art, in der die Technik dieser Aufgaben Herr wurde. Die Bahn führt von Mendoza über die Anden bis nach Santa Rosa de Los Andes in Chile. Bald stellte es sich heraus, daß bei den gewaltigen Steigungen eine gewöhnliche Eisenbahn nicht ausreichen könnte, und so kam man schließlich zur Konstruktion einer Bahn mit gemischtem Betrieb; man nutzte eine ganze Reihe von Stappen als Zahnradbahn einziehen. Auf der argentinischen Seite entstanden auf diese Weise sieben verschiedene Zahnradstrecken von zusammen rund 15 Kilometer Länge auf der chilenischen Seite sechs derartige Stappen von rund 20 Kilometer. Die höchste Steigung ist dabei 1:12%. Auf diese Weise wurde die Bahnstrecke bis zu ihrem höchsten Punkt, dem sogenannten „Gipfeltunnel“, hinaufgeführt, wo die Linie am Hspallatapa die Höhe von 10.521 englischen Fuß erreicht und somit den höchsten Punkt der Weltbahn um nicht weniger als 6700 Fuß überbietet. Durch die Felsen der Cordillera wurden eine ganze Reihe von Tunneln geschlagen. Die Schwierigkeit bestand dann nach Vollendung der Arbeit in der Beschaffung eines für den Doppelbetrieb geeigneten Lokomotivmaterials. Nach langwierigen Versuchen führte man zwei eigenartige neue Typen ein, die gleichzeitig auf der gewöhnlichen Strecke und auf der Zahnradstrecke arbeiten; das eine dieser Lokomotivmodelle, das die britische Bahngesellschaft für den argentinisch-chilenischen Verkehr einführte, ist deutschen Ursprungs und stammt aus einer großen süddeutschen Maschinenfabrik.

Die größte Brücke der Welt. Zwischen den Städten Neu-York und Newjersey, die durch den etwa einen Kilometer breiten Hudson getrennt werden und bisher nur durch Fähren verbunden waren, wohnen die New Haven- und die Pennsylvania-Eisenbahn mit staatlicher Unterstützung eine gewaltige Hängebrücke bauen, über die die „Nature“ einige Einzelheiten mitteilt. Dieser größte Brückenbau der Welt wird geradezu phantastische Maße haben: eine Gesamtlänge von 4850 Metern, von denen 2535 Meter auf die Brücke selbst, der Rest auf die Zuführungen kommen. Das Mittelstück erhält eine Spannweite von 878 Metern; seine Pfeiler werden sich 160 Meter über dem Wasserspiegel erheben. Die Brücke wird 62 Meter über dem Fuß hängen. Sie wird vier mittlere Schienenwege aufnehmen, zwei für die Untergrundbahn und zwei für die Eisenbahn; daneben wird zu beiden Seiten ein elf Meter breiter Weg für die Straßenbahn von Newjersey und ein anderer für die von New-York und schließlich noch ein 2½ Meter breites Trottoir laufen. Alle die verschiedenen Schienenwege werden in gleicher Höhe liegen; die Gesamtbreite wird 62 Meter betragen und die Hängebrücke wird allein eine Fläche von über neun Hektar bedecken. Die Bauzeit ist auf vier Jahre berechnet und die Baukosten sollen sich auf 188 Millionen Part belaufen. Die nächstgrößten Brücken sind der Bienenbrücke in der Schweiz mit 3150 Meter, die Ohio-Brücke in Cairo (Illinois) mit 3220 Meter und die Tay-Brücke in Schottland mit 3257 Meter Länge.

Verchiedenes.

Der „Bauernschreck“ vor! Ein zeitgenössisches Märchen.

Die Folgen, die für die bürgerlichen Zeitungen Steiermarks die Lohnbewegung der Seher zeitigte, gliedert der „Arbeiterwille“ in folgender launiger Weise:

Burschi war der Hundling eines Bauern bei Freiland im Gebiet der Koralpe. Sein Hundebesen verbandte er einem Jagdabenteurer seiner Mutter, die sich bei einer Treibjagd mit dem vornehmen Hundert eines Gastes verging. Burschi war verworren wie seine Mama und hatte Passionen wie sein alter Herr. Deshalb haßte ihn das ewige Stiergeschrei nicht und er war über sein Hundeleben sehr unglücklich.

Da plötzlich fiel ihm ein, als er abends die Schafe auf der Weide bläsen und die Kinder jahren hörte, daß er eigentlich in einem Schlafaffenland lebe, wo das Kälberne nur so maulgerech herumkaut, und er beschloß, sein vegetarisches Dasein aufzugeben.

Als es dunkelte, eilte er munter hinaus auf die Weide, und während der Hirte bei einem Fenstergang war, verspeiste Burschi ein Stück Lammernes und eben bis er einer lächerlichen Jungfrau überständig in den unverbodenen Hintern und riß ihm eine fertige Keule los, da geschah ein Wunder: Aus der Wunde flog eine schöne weiße Ente auf, die schreiend gegen Gras flog und dem christlichsozialen „Volksblatt“ meldete, daß ein böser Wolf in die frommen Herden auf der Koralpe eingebrochen sei und fürchterlich haue.

Und so war es. Burschi ist, kaum daß er das Kälberne verschluckt hatte, ein wilder großer Wolf geworden. Als die „Tagespost“, die ebenfalls zaubern kann, sah, daß sie zu der Viecherei zu spät gekommen war, wurde sie sehr zornig und sie machte aus dem Wolf sofort einen grimmigen Bären, den sie den Lesern gleich aufband.

Das schmerzte wieder die „Kleine Zeitung“ so sehr, daß sie, um Derartiges zu verhindern, ihren Spezialbericht ins Koralpengebiet entsandte. Der Wolf, der ein Bar geworden ist, erwischte den Berichterstatter und fangte ihn das ganze Hirn aus. Da wurde er plötzlich ein großer Affe. Als das die „Kleine Zeitung“ erfuhr, machte sie aus dem fürchterlichen Affen, der ein Bar war, der aus einem Wolf hervorgegangen ist, einen Spezialbericht und hoffte damit viel Geld zu verdienen, weshalb die „Tagespost“ das Tier in einen schönen Silberlöwen verwandelte.

Da spritzte das „Grazzer Tagblatt“ so viel Tinte gegen den Silberlöwen, der einmal ein Wolf war, den sie in einen Bären verzauberten, aus welchem ein Affe wurde, der sich dann in einen Silberlöwen umwandelte, plötzlich viele Medien hatte, so daß er nur mehr ein Tiger sein konnte.

Da der Weißbärenaffensilberlöwe von den Zeitungen Kinder, Schafe und Wild in großer Menge zu freisen bekam, nannte man ihn den Bauernschreck.

Der Bauernschreck hatte unter der Konkurrenz der genannten Blätter noch fürchtbar zu leiden. Wer er in einem Abendblatt noch ein Wolf, so mußte er im Morgenblatt einer anderen Zeitung schon wieder eine Wildtaube sein. Kaum hatte er sich auf den Bäumen wohl gefühlt, so fiel er schon als Panther aus einem neuen Bericht zur Erde. Gegen die Keilspeisen und das doppelte Zeilenhonorar mußte er dann wieder ein Jaguar werden, den jedoch der nächste Provinzberichterstatter in einen fürchterlichen Leoparden umwandelte. Die „Tagespost“ meinte ob der vielen Opfer des Bauernschrecks Tränen und das „Tagblatt“ machte das Arokolid dazu, so daß nicht nur das Wild in den Wäldern und das Vieh auf der Weide, sondern auch die Fische in der Sulm dem Raubtier geopfert werden mußten. In der Redaktion der „Kleinen Zeitung“ wurde das Arokolid selbstverständlich zum Rhinoceros, das auf dem Umweg über die Wiener „Reichspost“ in eine gefährliche, leichenschändende Spähne umgewandelt wurde. Als der Bauernschreck das las, bekam er Jungs. Selbstverständlich, wer sollte da nicht Jungs kriegen? — und zwar wieder junge Wölfe, Tiger, Panther, Leoparden, Bären, Kumas, Hyänen, Affen, Wildtaten, Rhinocerosse, Arokolide und Löwen.

Das Schreckliche an dem Zaubervieh war, daß es außer der Keinen Gehirnverletzung in den Redaktionen der Klatschblätter keine Spur hinterließ. Endlich fand die „Kleine Zeitung“ eine Brille und jubelnd stellte sie nun fest, daß es erwiesen sei: Der Bauernschreck ist eine Brillenslange. Später stellte sich allerdings heraus, daß die Brillen einem Professor des „Volksblatt“ gehörten, der als Missionär in Afrika Neger bekehrte und Zoologie betrieb. Er sammelte für seine Zeitungen die verschiedenen „Lofungen“ im Stub- und Koralpgebiet, dem das „Volksblatt“ und die „Kleine Zeitung“ brachten jeden Dreck über den Bauernschreck.

Große Jagden mit Hunderten von Jägern und Gendarmen wurden veranstaltet, alle sieben Schwaben beteiligten sich daran — umsonst. Selbst als man dem geheimnisvollen Tier ein Telefon einrichtete, was sonst in Oesterreich nicht leicht zu erreichen ist, meldete es sich nicht. Alles verlief schon den Kopf, nur der Bauernschreck nicht.

Große Hoffnung erweckte es, als die Statthalterei einen Statthalter mit dem Amischimmetl ins gefährdete Gebiet sandte, denn nun glaubte alles, daß das endlich den Tod des gefährlichen Amischimmetls der genannten Behörde bedeuten wird. Die Hoffnung erfüllte sich nicht, der Amischimmetl der steirischen Statthalterei war selbst dem Bauernschreck zu zah.

Preise und Köder wurden ausgelegt, doch alles war nutzlos.

Man schickte an alle Tierkenner die von Amis wegen gesammelte Lösung des Zauberviehes, und da kam die entscheidende Antwort: Die Lösung ist von einem Wolf, zweifellos jedoch von einem Leoparden. Sie kann aber auch von einem Puma herrühren, möglicherweise sogar von zweien. Nicht ausgeschlossen ist, daß es die Hinterlassenschaft von Bären ist, doch kann auf die Frage, ob sie von einem Löwen herrührt, auch nicht mit Nein geantwortet werden. Die fatalistische Fortsetzung hat sogar große Ähnlichkeit mit der Lösung von Adlern und Hasen, ganz sicher jedoch sind es keine Zwirnkäuel.

Man hoffte im Sommer auf die Spuren im Winter im Schnee und hoffte dann im Winter auf den Sommer.

Als das Umvieh abgetrieben wurde, lebte der „Bauernschreck“ nur mehr vom schlechten Stoff der Zeitungen. Die „Kleine Zeitung“ servierte dem Tier sogar einen Roman, woran es sicher verreckt wäre. Das Vieh ist aber gescheiter als manche Menschen und liest die „Kleine Zeitung“ nicht.

Als der Universalbauernschreck schon zu einer Riesenschlange ausarten wollte, ließen das „Volksblatt“ und die „Kleine Bauernschreckzeitung“ eine ganze Menagerie aus der Redaktion aus und schlugen somit die ganze Konkurrenz.

Nun wurde die Rot am größten und ganz Steiermark zitterte schon. Da kam plötzlich der Seherstreif. Dem Bauernschreck wurde jede, noch so wenig näherhafte Zeile entzogen, er verreckte langsam, aber sicher, und ganz Steiermark atmet erleichtert auf.

Und die Moral von der Legende:
Legt in den Schoß der Seher seine Hände,
In Wäldern, die nach Sensationen schreien,
Stürben von selbst die größten Viechereien.

Bildungsarbeit in Wien.

Der Wiener Unterrichtsausschuß veranstaltet folgende Vortragsserien, die allen Mitgliedern der den Unterrichtsverbänden angeschlossenen Ortsgruppen unentgeltlich zugänglich sind:

Innere Stadt, Liebenberggasse 6: Theorie und Praxis der Gewerkschaften. Vortragender: Ar. Beitel. Beginn: Sonntag den 11. Jänner.

Leopoldstadt, Am Labor 17: Fünfundzwanzig Jahre österreichische Sozialdemokratie. Vortragender: Leopold Binarsky. Beginn: Mittwoch den 14. Jänner.

Landstraße, Hauptstraße 99/101: Fünfundzwanzig Jahre österreichische Sozialdemokratie. Vortragender: Emil Polke. Beginn: Donnerstag den 15. Jänner.

Wieden, Schönburgstraße 24: Wesen und Geschichte des Parlamentarismus. Vortragender: Alexander Schilling. Beginn: Donnerstag den 20. Jänner.

Margarethen, Kohlgraben 27: Aus der Weltpolitik. Vortragender: Theresie Schlesinger. Beginn: Montag den 12. Jänner.

Mariahilf, Gumpendorferstraße 62: Aus der Weltpolitik. Vortragender: Theresie Schlesinger. Beginn: Mittwoch den 14. Jänner.

Neubau, Hermannsgasse 9: Sozialdemokratische Gemeindepolitik. Vortragender: Jakob Neumann. Beginn: Mittwoch den 14. Jänner.

Josefstadt, Verhagengasse 13: Zwei Jahrtausende deutscher Kulturarbeit. Vortragender: Fritz Joh. Beginn: Montag den 12. Jänner.

Alsergrund, Winderergasse 2: Die ersten und die letzten Dinge. Vortragender: Dr. Gustav Slesowetz. Beginn: Montag den 12. Jänner.

Simmering, Draisbühlgasse 4: Sozialreform und soziale Revolution. Vortragender: Emmy Freundlich. Beginn: Donnerstag den 22. Jänner.

Meidling, Eichenstraße 50/52: Fünfundzwanzig Jahre österreichische Sozialdemokratie. Vortragender: Otto Bauer. Beginn: Montag den 10. Jänner.

Siebing, Mitterdorffstraße 9: Bebel und die deutsche Sozialdemokratie. Vortragender: Julius Deutsch. Beginn: Mittwoch den 14. Jänner.

Rudolfsheim-Fünfhof, Lohgasse 4: Kampfziele und Kampfmethoden der Sozialdemokratie. Vortragender: Fritz Adler. Beginn: Mittwoch den 14. Jänner.

Mähring, Alensgasse, Arbeiterheim: Fünfundzwanzig Jahre österreichische Sozialdemokratie. Vortragender: Fritz Adler. Beginn: Montag den 10. Jänner.

Währing, Schulgasse 63: Theorie und Praxis der Gewerkschaften. Vortragender: Arbeiterl. Beginn: Montag den 12. Jänner.

Döbling, Gutweidengasse 47: Zwei Jahrtausende deutscher Kulturarbeit. Vortragender: Fritz Joh. Beginn: Mittwoch den 14. Jänner.

Floridsdorf, Ungarerkirchstraße 14: Fünfundzwanzig Jahre österreichische Sozialdemokratie. Vortragender: Emil Polke. Beginn: Montag den 12. Jänner.

Die durchschnittliche Lebensdauer in den europäischen Ländern. Aus einer vor kurzem veröffentlichten Statistik einer französischen Zeitschrift über die durchschnittliche Lebensdauer in 18 europäischen Ländern ist zu ersehen, daß Oesterreich hinsichtlich der mittleren Lebensdauer sehr weit unten steht. Am höchsten ist die mittlere Lebensdauer in Schweden. Dort beträgt sie 50 Jahre und 2 Monate, an zweiter Stelle steht Dänemark mit einer mittleren Lebensdauer von 45 Jahren und 2 Monaten, in Irland beträgt die mittlere Dauer des Lebens 43 Jahre und 1 Monat, in England und Schottland 45 Jahre und 3 Monate, in Belgien 44 Jahre und 11 Monate, in der Schweiz 44 Jahre und 4 Monate, in Holland 44 Jahre, in Rußland 43 Jahre und 7 Monate, in Frankreich 43 Jahre und 6 Monate, in Preußen 39 Jahre und 4 Monate. Hinter Preußen erscheint Italien mit einer mittleren Lebensdauer von 39 Jahren und 2 Monaten, Portugal mit 36 Jahren, Rumänien mit 35 Jahren und 11 Monaten und Griechenland mit 35 Jahren und 4 Monaten. Erst dann kommt Oesterreich mit einer mittleren Lebensdauer von 34 Jahren und 2 Monaten, Belgien mit 33 Jahren und 7 Monaten, die Türkei mit 33 Jahren und 5 Monaten und Spanien mit 32 Jahren und 4 Monaten. Zwischen der mittleren Lebensdauer von Schweden und Spanien ist eine Differenz von 17 Jahren und 10 Monaten, zwischen der mittleren Lebensdauer von Schweden und Oesterreich ist eine Differenz von genau 16 Jahren. Auf die verschiednen hohe Dauer der durchschnittlichen Lebensdauer wirkt vor allem die stark von-

Kinder sollen überhaupt keinen Bohnenkaffee trinken, sondern nur gute Milch mit Kalhreiners Kneipp-Malzkaffee.

Ob warm oder kalt getrunken, immer ist Kalhreiner vollkommen angeschlossen, bekömmlich und

dank seiner Zubereitung aus bestem Malz überaus kräftigend.

Fragen Sie, bitte, hierüber Ihren Hausarzt.

