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

AUF FREIER BAHN DER NEUEN ZEIT ENTGEGEN

Telephon Nr. 2325. Scheckkonto 38.415.

Der Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluß: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

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

Insertionspreis:
Die zweimal gespaltene Nonpareillezeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

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

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

Nr. 20. Wien, den 10. Juli 1911. 19. Jahrg.

Der moralische Verfall des deutschen Nationalismus.

Die Flucht der nationalen „Arbeiterführer" ins klerikale Lager.

„. . . Wir brauchen keine Extraabgeordneten, was vielleicht Herr Ertl anstrebt, um dann ins christlichsoziale Lager mitzumarschieren."

(Aus einem Briefe der Ortsgruppe Reichstadt des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner" vom 11. Dezember 1909, Geschäftszahl Nr. 79/9.)

Emile Zola hat einmal gesagt, daß der, der im öffentlichen Leben steht, sich daran gewöhnen müsse, jeden Morgen eine Kröte zu verschlucken. Aber bei allem großen Verständnis für die moralische Fäulnis unserer Zeit konnte der Dichter des französischen Realismus noch nicht vorausahnend begreifen, daß unter Umständen auch eine Kröte die reinste Delikatesse ist gegenüber den Brechreizmitteln, die seit den Tagen des chauvinistischen Nationalismus der Oeffentlichkeit unausgesetzt serviert werden. Der deutsche Idealismus, der seit Fichte auf die deutschradikalen Schriftleiter gekommen ist, hat sich ja manches schon gefallen lassen müssen, ohne daß er dagegen mit einem lebhaften Protest auf die Reversseite der deutschen Jungmannen sich zur Wehre setzen konnte. Nun aber, wo dem käuflichen Gelegenheitsverhältnis, das die deutschradikale Partei mit den kapitalistischen Scharfmachern unterhält, der garstige Zwerg mit dem Wasserkopf „Deutsche Arbeiterpartei" entsprungen ist, wird der Unrat immer stärker. Man muß zwei Kröten jeden Morgen verschlucken können, wenn man die Verpestung des öffentlichen Lebens auf die Dauer ertragen will.

Es ist jetzt ein Jahr her, wo wir auf Grund eines Briefwechsels des Reichsbundes deutscher Eisenbahner mit einigen seiner Ortsgruppen in diese deutschnationale „Arbeiterorganisation" hineinleuchteten und ein Bild zeigten, das sonst nur hinter den Kulissen verborgen gehalten wird. Und wenn damals die Ortsgruppe Reichstadt im Verein mit der Landesleitung für Böhmen über ihren Bundesobmann Herrn Ferdinand Ertl den Verdacht aussprach, „er werde ins christlichsoziale Lager marschieren", so klang für uns damals, wir gestehen es offen, diese Anschuldigung übertrieben, und in der lauteren Absicht, auch dem Gegner Recht werden zu lassen, erklärten wir damals Herrn Ertl persönlich für einen integren Charakter. Reumütig müssen wir heute unsere damalige Auffassung revidieren. Man weiß ja, wieviel Wasser seit den Tagen des „Rütlischwures" von Eger in den Wein des nationalen Radikalismus getan wurde, der heute längst schon matt wie eine abgestandene Limonade geworden ist. Und vor kaum länger als Jahresfrist war es Herr Ferdinand Ertl, der in sachgemäßer Erkenntnis, daß die deutschnationale Politik nie eine Werbekraft unter den Arbeitern besessen habe, nach links frondierte und mit reiner, nationaler Klassenpartei Klassenpolitik zu vertreten ankündigte. Wie sehr wir recht hatten, als wir damals Herrn Ertls reumütigen Kanossagang voraussagten, das hat die letzte Vergangenheit mit schlagender Beweiskraft bestätigt. Die Leute, die in der deutschnationalen Partei von den Fabrikanten als Führer ausgehalten werden, verfolgten Ertls Plan mit innerem Mißbehagen, und so mag gerade an jenen Stellen, die das Kokettieren mit der sozialen Frage als ein gefährliches Experiment betrachteten, über die Heimkehr des verlorenen Sohnes mehr Freude geherrscht haben als über Neunundneunzig Gerechte, als man sah, daß Herr Ertl durch seine Wahlwerbung als Scharfmacherkandidat in Neunkirchen alle an seine Person geknüpften Bedenken zerstreute. Herr Ertl freilich hat bei dieser Wahlwerbung nicht nur nichts gewonnen, sondern auch alles verloren. Wer da nämlich sah, wie sich alles, was vom Kapitalismus abhing, von der „Neuen Freien Presse" angefangen bis zum Lieferanten der Würstel, die die Neunkirchner Industriellen bezahlt hatten, redlich bemühte, für diesen seltsamen Kandidaten Stimmung zu machen, der wußte es, daß die Scharfmacher beglückt waren, daß der deutschradikale „Klassenkämpfer" den Weg von der Arbeiterpartei so rasch wieder auf die bürgerlichen Pfade des deutschen Nationalverbandes zurückgefunden hatte. Begreiflich genug, daß vor dem Urteil der Wähler gerade dieser Kandidat so leicht befunden wurde, daß der Durchfall geradezu vehement wurde. Herr Ertl hatte den Ballast seiner Ueberzeugung weggeworfen und sank leicht und spurlos in die Tiefe.

In Schlesien ging es dem engen Freund und Verbündeten des Herrn Ertl besser. Auf den Krücken der Klerikalen humpelt der deutschradikale „Arbeiterführer" Ferdinand Seidl ins Parlament, und voll von überströmender Dankbarkeit an die Römlinge, die er einst mit glühendem Haß verfolgt hatte, schwört heute Herr Seidl auf die Gemeinbürgschaft mit den Christlichsozialen. Auch die Zeiten sind einmal gewesen, wo noch das grimmige „Los von Rom" die Werbekraft in der deutschnationalen Agitation besaß. Und so hat auch Herr Ertl die Streitaxt begraben, und in einer Versammlung in Hernals nahte er vor etlichen Tagen den Christlichsozialen mit folgender bußfertigen Erklrung:

Er habe es daher nicht glauben können, als ihm mitgeteilt wurde, daß seine Parteigenossen bei der Stichwahl in Wien die Sozialdemokraten unterstützt haben, und sei, als er diese Mitteilung bestätigt fand, über die Vorgangsweise seiner Parteigenossen empört gewesen. Er müsse hier bemerken, daß seine Parteigenossen, über deren Verhalten bei den Stichwahlen er öffentlich das Bedauern ausspreche, in diesem Falle verpflichtet gewesen wären, den sogenannten Geßmanniten ihre Stimme zugeben. Er nahm auch Stellung gegen die Liberalen, wobei er bemerkte, daß die Judenliberalen jetzt übermütig geworden seien und die Herren Dorn, Hock u. s. w. sich jetzt als die „Herren von Wien" aufspielen, wobei sie behaupten, daß der „Sieg von Wien" ihr Werk sei. Er bleibe bei der Ansicht, daß die Deutschnationalen bei der letzten Stichwahl in Wien verpflichtet gewesen wären, für die Christlichsozialen zu stimmen, um so mehr, als diese eine deutsche Partei seien und man ihnen das Deutschtum nicht absprechen könne. . . . Zu den Christlichsozialen gewendet, schloß er: Ich hoffe, daß wir einen Weg zu gemeinsamer Arbeit finden werden!

Man muß jetzt schon sagen, daß seine Parteigenossen Herrn Ertl genau kannten, als sie den Verdacht niederschrieben, er werde einst „in das Lager der christlichsozialen Partei marschieren". Herr Ertl wünschte es, daß in Wien die Deutschnationalen für Herrn Kunschak und die übrigen „Geßmanniten" stimmen sollten, „weil diese eine deutsche Partei seien", und da diese verblendet genug waren, Herrn Ertls Wahlparole nicht zu folgen, hofft er wenigstens, daß man noch „einen Weg zu gemeinsamer Arbeit finden werde". Das ist der „deutsche Männerstolz", der in demselben Moment, wo sich das Wiener Bürgertum mit Abscheu von der klerikalen Gewaltherrschaft abwandte, bereit ist, der Reaktion aus dem Hinterhalt beizuspringen, der vor Rom mit den Steiß wedelt und für ein lumpiges Mandat den letzten Rest an Freisinn verschachern will! Wird einem nicht zu Mute, als ob man eine Kröte verschluckt hätte? Vor ein paar Wochen erst wurde das Deutschtum, für das man auf der Hochwacht zu stehen vorgab — wenn man den Jargon der Radikaldeutschen beibehalten will — „an die Tschechen verhandelt", weil man dafür einige Mandate in einer Personalkommission eintauschte. Und nun soll auch der Freisinn wie ein zerschlissenes Wrack verklopft werden!

Wir wissen nicht, wie weit Beständigkeit und Gesinnungstüchtigkeit bei den Mitgliedern des Reichsbundes deutscher Eisenbahner gefestigte Grundsätze sind. Es ist jetzt an ihnen, zu sagen, wie sie über solche taktische Frontänderungen denken. Denn schließlich und endlich sind sie als Sachwalter mit daran interessiert, wenn der nationale Freisinn — und was noch drum und dran ist — am Schindanger der Geschichte verendet!

Was lehren uns die letzten Reichsratswahlen?

Die beachtenswerten Erscheinungen, die mit den letzten Reichsratswahlen verknüpft sind, lassen es in mehrfacher Richtung angezeigt erscheinen, daß man post festum deren Lehren prüft und auf ihre Konsequenzen hin untersucht. Vor allem muß wohl die Tatsache von vornherein festgehalten werden, daß diese Wahlen nicht bloß politische Wahlen im engeren Sinne genannt werden können, sondern daß ihnen auch weitreichende wirtschaftliche Bedeutung zugemessen werden muß. Und das nicht bloß deshalb, weil schließlich von dem Standpunkt aus, daß gerade dieses Parlament berufen sein soll, wichtige wirtschaftliche Fragen, wie Sozialversicherung, Strafgesetzreform und Handelsverträge zu lösen, die politischen und wirtschaftlichen Momente gar nicht zu trennen sind, sondern auch weil sich aus den unmittelbaren Erscheinungen der letzten Wahlbewegung selbst wertvolle Lehren für unsere Organisation schöpfen lassen.

Daß den Wahlen in Wien und Niederösterreich politisch der Inhalt zugrunde liegt, daß durch sie die Säulen des Klerikalismus zerschmettert wurden, ist ja sicher ein Ereignis, das in der Kulturgeschichte des Reiches verzeichnet werden soll. Was bei den Wahlen in Wien und Niederösterreich wirksam gewesen ist, das war sozusagen die gemeinsam in allen Bevölkerungsschichten vorhandene Empfindung, daß es Reste aus vormärzlichen Zeiten zu überwinden gilt, die nicht bloß die Kämpfe der Arbeiterschaft behindern, sondern die jede andere Gesinnung in den Kreisen des Bürgertums mit schweren wirtschaftlichen Nachteilen bedrohten und die alles in Acht und Bann taten, was nicht in Kadavergehorsam ruhig zusah, wie eine Gesellschaft idealloser Beutemacher allen Einfluß und alle Macht für ihren persönlichen Vorteil ausnützte. Für die Schnelligkeit, mit der diese Erkenntnis sich in den Kreisen des Bürgertums durchsetzte, war der seit Luegers Tod vorhandene Mangel einer starken Persönlichkeit entscheidend, die, so wie das früher immer geschah, die unterschiedlichen kleinen Streber hätte in Schach halten können. So überwucherte einfach der Streit, indem die Enthüllungen über die Schandwirtschaft immer zahlreicher wurden, die Phraseologie von früher, mit der bekanntlich das in sozialoplitischen Dingen indifferente Kleinbürgertum zu einer Partei der Gewerberettung formiert worden war. So war der Zerfall einer Partei, der jede programmäßige Unterlage fehlte und die mit den Bedürfnissen der Bourgeoisie selbst in Widerspruch geriet, einfach unvermeidlich geworden.

Anders aber gestalteten sich, wie wir gesehen haben, die Dinge in Böhmen, Mähren und Schlesien. Dort hat der Klerikalismus nie einen festen Boden besessen, und das Bürgertum, das, wie in den industriellen Nordböhmen, seit den Achtzigerjahren mit der Sozialdemokratie im Kampfe liegt, hatte andere Sorgen und Wünsche. Der Nationalismus, der in den Sudetenländern die Bourgeoisie in seinen Lager sieht, hat ja auch einmal seine Tage gehabt, wo er gegen die klerikalen Ueberhebungsversuche in der Zeit der „Los von Rom"-Bewegung revoltierte. Aber aus der Zeit der Jugend, wo für eine kleine Periode ideale Freiheitsträume die deutsche

Mannesbrust schwellten, hat der Nationalismus sehr rasch den Weg zu den wirtschaftlichen Erfahrungstatsachen zurückgefunden. Was die Erfahrung aus allen vergangenen Wahlkämpfen in den Sudetenländern dem Bürgertum beigebracht hatte, war die Erkenntnis, daß aus jedem Zwiespalt, der das Bürgertum trennt, niemand anderer als die sozialdemokratische Arbeiterschaft Nutzen ziehen könne und daß sonach nur die Sozialdemokratie als ernstlicher Machtfaktor in Betracht gezogen werden könne. So hatte die besitzende Klasse, soweit sie unter den Fahnen des „deutschen Freisinns" geschart war, die Wahl entweder für den idealen und geistigen Fortschritt gemeinsam mit der Arbeiterschaft zu gehen oder aber unter Verzicht auf ihr politisches und nationales Programm lediglich wirtschaftliche Interessenpolitik zu betreiben, indem sie mit der Reaktion, die von Wien aus ihre Fühler ausstreckte, rechtzeitig Frieden schließt. Daß sich der „deutsche Freisinn" in den Sudetenländern ganz für das letztere entschieden hat, unterliegt nach den Tatsachen, die wir bei diesen Wahlen kennen lernten, keinem Zweifel. Wir haben in Gegenden, wo es vielleicht für manchen merkwürdig erscheinen mag, Mandate verloren, weil innerhalb der bürgerlichen Klassen alle politischen Differenzpunkte vollständig ausgelöscht waren, weil der Wahlkampf, den das Bürgertum gegen die Arbeiterschaft vereint geführt hat, reiner, wirtschaftlicher Klassenkampf war. Daß in diesem von rein materiellen Interessen diktierten Standpunkt der „deutsche Freisinn" durch kein ideales Hochgefühl wankend gemacht wurde, dafür wird jener Kompromißvorschlag des Nationalverbandes als dauerndes Zeugnis aufbewahrt werden müssen, der es nach dem ersten kühnen Vorstoß am 13. Juni fertig brachte, den deutschbürgerlichen Wählern zu empfehlen, „überall dort, wo ein Sozialdemokrat mit einem Bürgerlichen in die Stichwahl komme, unbedingt nur für den Letzteren zu entscheiden." In Wien, wo der Klerikalismus seine Gewaltherrschaft etabliert hatte, hat ein Teil des Bürgertums den Weg zu einem jugendlichen Idealismus gefunden, der uns fast an die begeisterten Märztage, die Geburtsstunde des bürgerlichen Freisinns, erinnert — und so kam die christlichsoziale Niederlage, die den 20. Juni zu einem geschichtlichen Tag machte. Draußen aber wirkte der Klassenegoismus ungestört und ohne jedes Hemmnis, was sowohl den Deutschfreisinnigen die Stimmen der Klerikalen wie auch umgekehrt den Klerikalen die Stimmen der Deutschfreisinnigen gebracht hat.

Es mag nun als ausgemacht gelten, daß in diesem Verhalten ein ganz schamloser Verrat der freiheitlichen Interessen gelegen ist. Darüber, daß die paar Mandate, die die Nationalen den Sozialdemokraten abgenommen haben, eine offene Absage an alle Kulturforderungen in sich schließen, ist ja sicherlich kein Zweifel, der aber, wenn er irgendwie bestehen sollte, vollständig beseitigt wird durch das Verhalten, das jetzt von den Radikalsten unter den Deutschen an den Tag gelegt wird. Schon während den Wahlen war es der Führer der deutschen Arbeiterparteiler in Schlesien, Herr Seidl, der ganz offen ins klerikale Lager schwenkte, indem er sich verpflichtete, alle freiheitlichen Punkte aus seinem nationalen Programm zu streichen. Und Herr Ertl, der Obmann der deutschen Arbeitnehmerverbände Oesterreichs, tat noch ein übriges, indem er in Wien seine deutschnationalen Anhänger aufforderte, überall nur für die Christlichsozialen und gegen die Sozialdemokraten zu stimmen. Daß dieses schamlose Ansinnen von einem großen Teil des Wiener nationalen Bürgertums zurückgewiesen wurde, das schmerzt Herrn Ertl heute noch so tief, daß er in einer Versammlung in Hernals erst vor einigen Tagen sein tiefes Bedauern darüber und zugleich die Hoffnung ausdrückte, „daß sich wohl werde der Weg zu einer gemeinsamen Arbeit in Zukunft finden lassen." Und in der „Ostdeutschen Rundschau" jammert Herr Seidl aus Schlesien, „daß die Erfolge, die in den Sudeten das deutsche Bürgertum gegen die Sozialdemokratie errungen habe, in Wien durch die unvernünftige Haltung eines Teiles des deutschen Bürgertums wieder verdorben wurden." Die Politik des deutschen Freisinns in Oesterreich stimmt also diesmal mit der von den diversen Scharfmacherorganisationen ausgegebenen Parole, unter keinen Umständen einen Sozialdemokraten zu unterstützen, wunderbar überein. Und alles, was jetzt so ein deutscher „Arbeiterführer" über die Wahlen zu sagen hat, klingt wie ein vom „Verband der Industriellen" ausgegebenes Communiqué!

Aber so schamlos all dieser nackte Verrat an den freiheitlichen Idealen des deutschen Bürgertums erscheint, die Arbeiterschaft wird daraus nur lernen müssen. Sie wird sich darauf einrichten müssen, in der Zukunft Siege allein und aus ureigenster Kraft zu erobern. Was die besitzenden Klassen dauernd verbindet und zu einer Einheit gegenüber den rein wirtschaftlichen Forderungen der Arbeiterklasse macht, ist ihr Klasseninteresse, das bei den letzten Wahlen in die greifbarste Erscheinung trat. So schön die Siege von Wien und Niederösterreich sind und so bedeutungsvoll sie für die weitere Entwicklung sein mögen, darüber hinaus muß die Tatsache voll gewürdigt werden, daß die Feinde des Arbeiterschutzes und des Aufstieges der Arbeiterklasse überhaupt angefangen haben, ihre Reihen unter Hinwegsetzung über alle politischen Meinungsunterschiede zu schließen, um so den Widerstand und den Einfluß der Arbeiterschaft zu brechen.

Für die organisierte Arbeiterschaft ist die Lehre aus diesem Wahlkampf unabweisbar, daß alle Kräfte gesammelt werden müssen, die wir noch oft zum erfolgreichen Widerstand benötigen werden, wenn eine Welt von Feinden geschlossen gegen uns zieht.

Die Opfer unserer neuen Verkehrswege.

Durch den Ausbau unserer neuen Alpenbahnen ist für den größten Teil von Mitteleuropa die kürzeste Verbindung mit dem mittelländischen Meer hergestellt worden. Wenn man diesem neuen Schienenstrang folgt, bewundert man die Baukunst unserer österreichischen Ingenieure. Früher verschlossene, weit abgelegene Berge, Hügel und Täler sind dem Weltverkehr geöffnet worden. Der rauhe, kaum zugängliche Gebirgsstock der Hohen Tauern wurde mit Hilfe der elektrischen Bohrmaschine bezwungen; fast zehn Jahre wühlten Arbeiter aus aller Herren Länder in den Eingeweiden dieses Bergriesen, Transportarbeiter schafften mit ihren Materialwagen ungeheure Erdmassen ins Freie, um Nord und Süd durch einen Riesentunnel zu verbinden. Touristen und Vergnügungsreisenden, wie auch der Geschäftswelt ist der Zutritt in ein früher unzugängliches Alpengebiet erleichtert worden. Aber mit welchen Opfern an Menschenleben und an Gesundheit wurde dieser neue Verkehrsweg gebahnt!

Dem Landessanitätsreferenten in Salzburg, Dr. Franz Stadler verdanken wir es, wenn wir in der Lage sind, diese Opfer heute zu zählen. In einem Bericht, der im Auszug des „Oesterreichischen Sanitätswesen" veröffentlicht wurde, hält Dr. Franz Stadler den Arbeitern, die beim Bau des Tauerntunnels ihr Leben einbüßten, eine pietätvolle und warmgefühlte Nachrede. Mit vielem Verständnis schildert er die großen Gefahren, von welchen die Pionniere der Arbeit beim Bau dieses Tunnels umlauert waren. Er selbst empfand, was es heißt, im Innern eines Berges die verdorbene Luft zu atmen und hat mitansehen können, wie Arbeiter, sei es durch herabfallendes Gestein getroffen oder von einem Materialwagen überfahren oder auch von einer Benzinexplosion in Stücke gerissen, ihr Leben einbüßten.

Es ist eine allgemein bekannte Erfahrung, daß der Mensch gegen Gefahren um so mehr abgestumpft wird, je zahlreicher sie ihn bedrohen. Diese Wahrnehmung konnte auch beim Bau des Tauerntunnels gemacht werden. Obgleich ringsum von Gefahren umgeben, bewegten sich Arbeiter und Ingenieure mit einer geradezu fatalistischen Sorglosigkeit und einer seltenen Ruhe inmitten all dieser Gefahren. Zu den nahezu alltäglichen Unfällen gehörten Quetschungen, besonders an Händen und Füßen, in deren Gefolge nicht selten Zellgewebsentzündungen sich einstellten. Auch Verstauchungen und Verrenkungen waren ziemlich häufig zu beobachten. Weit ernster und schwerer waren die Verletzungen, die durch Dynamit, durch den Zugsverkehr

Feuilleton.

Der Schnauzl.

Von Karl Schönherr.

Nahe dem „Spridrigwäldchen", in der „Buit'n", ist eine kleine Froschlacke; wer den Mund recht voll nehmen will, mag sie, wie es der Besitzer tut, auch „Waldsee" nennen.

Dort an der Froschlacke hinter dem dichten Erlenbusch hat ein Karrner vorgestern abends sein Hündchen geschlachtet. Heute noch ist das ganze Dorf gegen den rohschlächtigen Karrner auf. Aber wer hat denn nur auch das Lügengesätzlein erfunden: „Jedes Haserl findet sein Graserl?"

Ein jemand hat so den armen Mann mit der Stube voll Kinder getröstet. Und der drauf mit einem tiefen Seufzer:

„Ach ja, wär' alles recht! Aber meine Kinder, Gott sei's geklagt, die essen kein Gras!"

Im „Spridrig" draußen, wo der Karrnerwagen steht, denkt euch, da hätte es nicht einmal ein Mäulchen voll Gras gegeben, so glatt gerupft waren Acker und Wiese. Die Karrnerkinder hätten es vielleicht gegessen, denn die waren wie hungrige Wölfe. Unter der schmierigen Plache des Wagens stecken sie zu fünft die zausigen Köpfe hervor und schreien wie die hungrigen Raben:

„Vater, o, Muetter, o! Kochen ... sied'n und brat'n ... ess'n ..."

Das Kleinste, so ein weißblondes Schimmelchen, das war der ärgste Schreihals. Schrie so arg, daß selbst der Schnauzl, der drei Schritt vor dem Karren liegt und scharfe Wacht hält, nur so verwundert aufschaut. Ihm knurrt ja auch sein Hundemagen. Wenn da jedes so schreien wollte!

Die Mutter kauert vor dem Karren auf dem Boden; sie hat die hochgezogenen Knie mit den Armen umspannt und späht wie ein Raubvogel die Gegend nach Nahrung ab; um und um nichts; keinen Erdapfel in der Furche, kein einziges Maiskölbchen haben die Bauern bei der Fechsung vergessen. Denn es ist ein hungriges Jahr, und die geizigen Bauern muß man nur kennen.

Der Vater scheucht die zausigen Schreihälse mit dem Stock in den Wagenfond zurück.

„Und du, kleiner Schimmel ... kein' Muckser mehr!"

Drücken sich die Kinder auf ein Weilchen ins Stroh und kichern untereinander:

„Der Vater, ha! Der hat ein' guten Schnellsieder! Mit dem ist gleich 'kocht!"

Der Vater tut nur so grob. Gäb' ihnen auch lieber zu essen.

„Aber wenn nichts da ist — da sied' oder brat'!"

Er späht scharf feldeinwärts nach seinem ältesten Buben aus, den er auf Bettel und Dieberei ausgeschickt hat. Jeden Augenblick muß er kommen, und der kommt gewiß mit vollen Taschen. Denn für den Lixilex gibt es nicht Schloß noch Riegel; der schlüpft durch jedes Kellerloch. Der Lixilex ist ein junger Meisterdieb.

Es währt kein Vaterunser lang, da wagen sich die zausigen Köpfe wieder unter der Plache hervor; zuerst zaghaft, das weißblonde Schimmelköpfchen, dann die anderen der Reihe nach ... eins ... zwei ... drei ... vier ...

„Vater, o, Muetter, o, wenn kocht's denn amal ..."

Der Vater greift wieder nach seinem „Schnellsieder"; im Nu verschwinden die Köpfe. Die Mutter späht wie ein Raubvogel nach Nahrung aus. Um und um nichts.

„Da sied' oder brat'!"

Feldwärts kommt der Lixilex. Der kommt wie gerufen.

„Der Lixilex! Kinder! Der bringt Zehrung ... Der bringt alle Tasch'n voll!" schreit die Mutter.

Da geht es im Karren kunterbunt durcheinander; ein Geschrei und ein Kreischen wie von jungen Raben.

Der Vater mustert den näherkommenden Lex mit scharfen Augen. Läßt seine prüfenden Blicke an dem dürren Jungen auf- und niederschweifen; dann fängt er an die Stirn zu runzeln; denn nirgendwo erspäht er an den Taschen des Lixilex eine Ausbuchtung, die auf Beute schließen ließe. Dafür hat der Karrner einen guten Blick. Der Junge hat es nicht eilig mit dem Näherkommen; mögen die Kinder noch so schreien und die Hälse aus dem Karren strecken.

„Lixilex! Lauf! Lauf! Was hast kriegt, Erdäpfel und Brot ... und Speck?"

„An Dreck!" schreit ihnen der Junge entgegen. „Den Buckel voll Schläg' hab i kriegt!" Und bedeutscht den Vater:

„In der Kellerlucke beim Kürbisbauer bin ich stecken blieben, und da haben sie mich gedroschen, der alte Kürbis und die Kürbisin! Aber schon ganz anders!" Und reibt sich den schmerzenden Rücken.

Nun drischt ihn der Vater. Die erbosten Kinder ballen unter der Plache hervor die Fäuste gegen den Lex und eifern den Vater an:

„Vater! Nur fest; mit dem Schnellsieder!"

Das kleine Schimmelchen wirft gar einen alten Hafendeckel nach dem Jungen. Aber der nimmt das Leben nicht schwer. Streckt die Zunge heraus, lacht zu den Schlägen und freut sich wie ein Schneekönig, daß Schimmelchens Wurfgeschoß sein Ziel verfehlt hat:

„Schleck' auf ... Schimmelkopf!"

Die Mutter späht wie ein Raubvogel die Gegend nach Nahrung ab. Um und um nichts!

„Da sied' oder brat'!"

Bleiben ihre Augen plötzlich an dem wachehaltenden Schnauzl hangen; begehrlich aufleuchtend wie Habichtsaugen. Das merkt der Karrner. Er sieht die Mutter eine Weile nur so groß an. Ganz angstvoll. Dann sagt er drohend, langsam:

„Du! Alte! Halt' deine Augen im Zaum!"

Seine Blicke funkeln wie ein bloßes Messer. Die Mutter hat ja nur den Schnauzl ein bißchen fixiert. Aber der Karrner kam davon ganz aus dem Häuschen. Eine richtige Angst hatte ihn gepackt:

„Auf, Alte! Ins Dorf! Wir zwei ... ich und du! Und begegnen wir einem Bäck' ... ich reiß' ihm sein' Brotkorb weg ... und find' ich kein' Kellerluck'n offen ... i renn' mit dem Schädel ein Loch durch die Mauer!"

„Und der Schnauzl halt' schon Wach' vor dem Karren ... gelt, Schnauzl, bis wir kommen ..." Und er streichelt das Hündchen und kraut ihm das zottige Fell und tut ihm schön, wie noch nie. Es fehlte nicht viel und der harte Karrner hätte wässerige Augen bekommen.

Der Schnauzl wedelt und heftet seine klugen, schwarzen, bläulich schillernden Aeuglein ganz vorwurfsvoll auf seinen Herrn, als wollte er sagen:

„Hab' ich vielleicht einmal nicht Wach' gehalten? Tät' schon bitten!"

Sie torkeln selbander dem Dorfe zu, er und sie; alles liegt still. Die feuchten Herbstnebel krochen über die Gasse. Sie tappten von Haus zu Haus, von Tür zu Tür. Niemand öffnete. Die Bauern lagen schon in den Federn oder hinter dem Ofen. Ja, wenn es gegen den Spätherbst geht, werden die Bauern faul wie Murmeltiere. Und wo sich ein Fenster auftat und man sah das Karrnerpaar, da hieß es:

„Schert euch; Diebsleuten gibt man nichts!"

Und klirr das Fenster wieder zu. Kein Bäcker mit Brot kam des Weges; keine Kellerlucke war offen. Und mit dem Schädel durch die Mauer .... ist leichter gesagt als getan.

Also wieder heim, ohne Zehrung und Futter. Die Karrnerin redet kein Wort und läßt den Kopf hängen; der Karrner geht in der herbstlichen Dämmerung neben ihr her und hört ihr zu.

Schon von weitem vernahmen sie den wilden Chorus der Kinder:

„Vater, o, Muetter, o! Sieden .... braten .... essen ...."

Je näher sie kamen, desto wilder schwoll das Geschrei. Nur der Schnauzl liegt unentwegt drei Schritte vor dem Karren und lugt schauf ausspähend ins Weite; ein guter, ein getreuer Wächter.

Als Vater und Mutter an den Karren kamen, gellt ihnen das Getobe der Kinder entgegen. Sagt die Mutter so vor sich hin:

„Wie fett der Schnauzl ist!"

Besucht nur Lokale, in welchen der „Eisenbahner" aufliegt!

und durch das Auftreten von Knallgestein hervorgerufen wurden. Die Zahl der schweren Verletzungen, die während des Baues des Tauerntunnels auf der Nordseite vorgekommen sind, belief sich auf 1692; hievon waren 27 tödlich. Die meisten tödlichen Unglücksfälle ereigneten sich durch Ueberfahrenwerden im Tunnel, und zwar durch die meist frei ausfahrenden, beladenen Rollwagen. Insgesamt fanden auf diese Weise zehn Personen ihren Tod. Dr. Stadler hebt hervor, daß in der Mehrzahl der Fälle die Getöteten und Verletzten selbst nicht frei von Schuld waren, da sie die Verkehrsvorschriften außer acht ließen. Viele dieser Unglücksfälle entstanden durch das verbotene Auf- und Abspringen während der Fahrt, was mit Rücksicht auf die ungenügende Beleuchtung des Tunnels durch Grubenlichter besonders gefährlich war, und durch das unbefugte, freie Ausfahren aus dem Tunnel. Durch Dynamitexplosionen wurden sechs Personen getötet. Infolge Vergiftung durch Kohlenoxydgas kamen drei Arbeiter ums Leben und ebensoviele durch Knallgestein. Ein Arbeiter wurde durch den elektrischen Strom, mit dem er bei der Arbeit durch Berührung eines Kabels in Kontakt kam, getötet. Vier tödliche Unglücksfälle wurden durch Absturz hervorgerufen. Die schweren Verletzungen, die außerdem vorkamen, lassen wir außer Betracht.

Alle diese Unfälle ereigneten sich auf der Nordseite des Tauerntunnels. Aber auch auf der Südseite, gegen Kärnten hin, kamen 174 schwere Unfälle vor, von welchen acht einen tödlichen Ausgang hatten. Am schrecklichsten waren wohl jene Unfälle, die tief im Innern, fünf Kilometer von der Einfahrt in den Tunnel durch Einatmung von Kohlenoxyd erfolgten. Die Leute fielen wie die Fliegen und im günstigsten Falle kamen die Arbeiter erst nach stundenlanger Bewußtlosigkeit zu sich. Daß hier Kohlenoxyd sich bilden konnte, ist der Verwendung des Benzinmotors als Transportmittel zuzuschreiben. Im Innern des Tunnels, wo zwei- dreihundert Arbeiter in einem engen Raum arbeiten, bilden sich solche Luftverhältnisse daß, wenn Benzin dazukommt, die physikalischen Voraussetzungen für die Entstehung von Kohlenoxyd gegeben sind. Die Untersuchungskommission hat dies ganz genau festgestellt und den Schluß gezogen, daß Benzinmotore bei Tunnelbauten nur dort angewendet werden können, wo für eine genügende Ventilation und Lufterneuerung vorgesorgt ist.

Mit dem Tunnelbau nur in unmittelbarem Zusammenhang stand ein Elementarereignis, demzufolge 26 Arbeiter ihr Leben einbüßten, und zwar durch den Niedergang einer Lawine. Die Tunnelarbeiten waren schon beendet, als eine größere Zahl von Arbeitern damit beschäftigt war, zum Schutze der Fundamente einer Eisenbahnbrücke das Bett des Anlaufbaches auszupflastern. Bei dieser Arbeit, die anfangs März 1909 in Angriff genommen wurde, standen 39 Arbeiter in Verwendung, von denen die meisten schon durch Jahre beim Bahnbau beschäftigt waren. In der Nähe der Brücke hatten sie zwei Kochhütten aufgestellt, die beide auf einer Böschung standen, die eine 6 bis 8 Meter tiefer als die andere. Als diese Leute am 7. März 1909 vor Beginn der Arbeit in den Kochhütten ihr Frühstück verzehrten, ging aus einer Höhe von ungefähr 2000 Metern eine Lawine nieder, die beide Kochhütten und die darin weilenden Arbeiter verschüttete. Bei den Rettungsarbeiten, die rasch in Angriff genommen wurden, konnten die 13 Arbeiter, die in der oberen Kochhütte waren, gerettet werden, während die übrigen 26 Arbeiter, die in der tiefer gelegenen Kochhüttte sich aufhielten, zugrunde gingen. Die Hütte, die vom Zentrum der Lawine erfaßt worden war, wurde mit allen Arbeitern in das Bett des Anlaufbaches hinabgeschleudert und von den nachfolgenden Schneemassen viele Meter hoch bedeckt. Sechzehn Arbeiter wurden noch am selben Tage tot aufgefunden, während die Leichen der zehn anderen erst am dritten Tage geborgen werden konnten. Der Anblick dieser in ihren Arbeitskleidern auf dem Boden wie schlafend liegenden toten Arbeiter — sagt Dr. Stadler — war ein erschütternder. Lauter brave Leute, die zumeist durch viele Jahre beim Bahnbau beschäftigt waren, und mit Rücksicht auf ihre Verwendbarkeit, nach Restringierung der Arbeiterzahl, zurückbehalten wurden. Den typischen Gefahren des finsteren Tunnelloches waren sie so oft glücklich entgangen und nun mußten sie hier, bei einer anscheinend gefahrlosen Arbeit ihr Leben lassen.

Ein zweiter Gruppenunfall, der nur indirekt mit dem Tunnelbau im Zusammenhang stand, ereignete sich im März 1906 durch den nächtlichen Brand einer Baracke. Es waren 29 Arbeiter in der Baracke untergebracht, die am Tage darauf weiterziehen wollten, weil sie keine Arbeit fanden. Bei dem während der Nacht ausgebrochenen Brande fanden vier Arbeiter den Tod durch Ersticken, während fünf Arbeiter schwere Brandwunden erlitten, von welchen einer nach fünf Tagen an den Verletzungen starb.

Neben den Gefahren der Betriebsunfälle waren es die ansteckenden Krankheiten, die die Arbeiter bedrohten, wie Bauchtyphus, Blattern, ägyptische Augenkrankheit und Masern. Der Bauchtyphus, welcher fünf Arbeiter befiel, muß durch den Genuß infizierter Nahrungsmittel hervorgerufen worden sein. Die Blattern wurden im März 1905 an zwei aus Kalabrien eingewanderten italienischen Arbeitern beobachtet. Sie wurden ins Isolierspital gebracht; um die Verbreitung der Blattern zu verhüten, wurden alle Arbeiter geimpft. Von Masern wurden 26 jugendliche Arbeiter, zumeist Mazedonier ergriffen.

Die Versorgung der Arbeiter mit gutem Trinkwasser begegnete vielen Schwierigkeiten, die wohl gleich hätten überwunden werden können; erst als eine größere Anzahl Arbeiter infolge Genusses schlechten Wassers erkrankt war, entschloß man sich für eine hygienische Trinkwasserleitung zu sorgen.

Eine große Kalamität entstand durch den Wohnungsmangel. Man hätte glauben sollen, daß bei der Konzentrierung von über zweitausend Arbeitern auf einen engen Raum, die rechtzeitige Beschaffung von Wohnungen etwas Selbstverständliches sei. Dennoch scheint niemand daran gedacht zu haben. Im ersten Baujahre, als noch wenige Arbeiter beschäftigt waren, reichten die in der Ortschaft Böckstein befindlichen Privatquartiere vollkommen aus. Als aber dann die Zahl der Arbeiter anwuchs, nahm die Wohnungsnot schlimme Dimensionen an. Die Privatquartiere von Böckstein, wie auch die Privatbaracken im Anlauftal wiesen eine haarsträubende Ueberfüllung auf; in kleinen dumpfen Kammern wurden primitive Lagerstätten in solcher Zahl gefunden, daß man den Raum kaum betreten konnte. Die kleinen Wohnungen waren zumeist von Arbeiterfamilien gemietet; für ein Zimmer betrug der Monatszins 50 Kr.; für Zimmer und Küche 70 Kr. Um diesen Zins zu erschwingen, mußten viele Bettgeher aufgenommen werden. In einzelnen aus 25 bis 28 Quadratmeter Bodenfläche bestehenden Zimmern wurden zwei, ja selbst drei kinderreiche Familien, mit zusammen bis zu 20 Köpfen vorgefunden. Jetzt erst, als die Wohnungsnot so schreckliche Formen angenommen hatte, griff die Landesregierung ein und es wurden in aller Eile 28 Arbeiterbaracken, 20 für ledige und acht für verheiratete Arbeiter aufgeführt.

Daß die Wohnungsnot so groß werden konnte, ist auch dadurch zu erklären, daß im Anlauftal wegen der beschränkten örtlichen Verhältnisse die Errichtung von Wohnhäusern durch die Privatspekulation sehr erschwert war; die Herstellung von solchen Wohnhäusern aber im Gasteinertal wurde durch die Gemeinde Bad-Gastein verhindert, „weil sie die Niederlassung von größeren Arbeitermassen in die Nähe des Kurrayons mit allen Mitteln hintanzuhalten suchte".

Damit also die noblen Kurgäste von Bad-Gastein durch den Anblick arbeitender Menschen in ihren ästhetischen Gefühlen nicht verletzt werden, durften in diesem schönen Tale keine Arbeiterwohnbaracken gebaut werden. Daß unter diesen Umständen nicht eine Epidemie ausgebrochen ist, ist geradezu ein Wunder zu nennen. Allerdings war die Sanitätsbehörde ehrlich bemüht, für hygienische Zustände zu sorgen. Wenn man bedenkt, daß über 2000 Arbeiter der verschiedensten Nationalitäten auf einem verhältnismäßig engen Raum durch Jahre beisammen lebten und eine schwere, mit Schmutz verbundene Arbeit zu verrichten hatten, so kann man sagen, daß die ganze Bauaktion verhältnismäßig günstig abgelaufen ist.

Der Tauernbahn, diesem Wunder der modernen Technik, sieht man es jetzt nicht an, daß so viele Arbeiter dort leiden und zugrunde gehen mußten. Wenn es irgendwo zutrifft, so kann man wohl hier mit Recht sagen: Der Weg des Fortschritts führt über Leichen. Daß es Arbeiterleichen sind, versteht sich von selbst.

Und mustert gierig das Hündchen.

Da wurde der Karrner gar wild. Schreit und tobt, daß ihm die Halsadern wie kleine Stricke schwellen:

„Fett oder nit fett!"

Langt nach seinem Stock und haut seine Alte, daß sie tanzt. Dann wildauf gegen die Kinder:

„Still .... auf der Stell'! Oder schlag' euch alle tot!"

Aber die Kinder sind nicht mehr still. Nur um so länger recken sie ihre Hälse aus dem Karren und schreien wie offene Rebellen:

„Schlag' zu ...., mit dein' Schnellsieder! Schlag' uns ab! Ersparst das Eff'n!"

Läßt der Karrner den Stock langsam sinken; setzt sich neben dem Karren auf den Boden; beginnt zwischen den Zähnen zu pfeifen.

Die Mutter weiß nichts Gescheites anzufangen; zählt mechanisch die zausigen Köpfe:

„Eins, zwei, drei, vier .... eins, zwei, drei vier ...."

Und wo ist der fünfte? Der kleine Schimmelkopf ist nicht da; der wildeste, ungeberdigste Schreihals. Die Mutter tritt näher; sieht unter die Plache. Da sitzt das Schimmelchen zusammengekauert im Karrenstroh; nagt und saugt — woran denn nur?

„Jesus Maria! An alten Lederfleck nagt's an, das Schimmelköpfl!" Und Mutters Stimme schnitt wie ein Messer.

Da läßt der Karrner allgemach das Pfeifen sein; steht auf. Langsam, schwer und ungeschlacht, als hielte ihn der Boden gewaltsam fest. Endlich steht er auf den Beinen. Bläst sorgsam jedes Stäubchen vom Aermel; jeden Grashalm streicht er umständlich von Joppe und Hose, als ob es bei seinen zerlumpten paar Fetzen auf einen Grashalm ankäme. Aber ich meine, er wollte nur Zeit gewinnen.

Endlich, endlich schickt er sich zum Gehen an:

„Schnauzl, komm!"

Der Schnauzl zuckt auf; sieht befremdet seinen Herrn an. Das ist nicht mehr geredet; das geht ans Leben. Aber der Schnauzl erhebt sich pflichtschuldigst; studiert ängstlich seines Herrn Miene; schleicht scheu an ihm vorbei und drückt sich an die Mutter. Springt an ihr hinauf, leckt ihr die Hand, tut ihr schön. Aber die Mutter sagt:

„Geh' nur, Schnauzl!"

Schiebt ihn von sich und wendet sich, als wollte sie weinen.

Der Karrner etwas freundlicher:

„Komm' Schnauzl! Wir geh'n ein Haserl suchen .... im Wald .... ein Haserl ...."

Ach du mein Gott! Ein Haserl! Der Schnauzl ist nicht von gestern. Das merkt doch jeder Hund, daß es heute nicht seine Richtigkeit hat. Aber er ging. Wird der Schnauzl nicht folgen, wenn der Herr ihn ruft? Demütig, mit eingezogenem Schweiflein trippelt er neben dem Karrner her; scheu, bang an dem finsteren Manne hinaufblinzelnd, aber immer hart an seiner Seite.

Hinter dem Erlenbusch neben der „Waldsee-Froschlacke" hält der Karrner still; sieht sich schnaufend um. Das Hündchen mit der großen Angst in den Augen bleibt auch stehen. Pflichtschuldigst. Und tut zärtlich wie noch nie. Springt und wedelt an seinem Herrn hinauf; schmiegt und drückt sich an ihn; leckt ihm die Hände; noch einmal .... und noch einmal. Wenn es seinen Herrn nur jetzt ein bißchen froher machen könnte. Das Hündchen mit der großen Angst in den Augen macht seine drolligsten Kunststücke vor; sonst hatte sein Herr dazu immer gelacht. Aber heute ist schon einmal alles umsonst. Der Karrner schaut finster wie eine Wetterwolke.

Bis zur „Waldseelacke" dringt das Gekreisch der hungrigen Raben:

„Vater, o! Muetter, o!"

Er greift nach dem Stechmesser.

Zieht der Schnauzl den Schweif ein; legt sich platt auf den Boden; springt wieder winselnd auf; will fliehen und bleibt doch wieder. Wird der Schnauzel von seinem Herrn geh'n! Nein. Da bleibt er, und soll er daran sterben. Sagt der Karner tief aufschnaufend:

„Schnauzl! Es muß sein! Das Schimmlköpfl nagt an ein' alten Lederfleck!"

Und sticht das Hündchen mit dem Messer. Fällt das Köterlein hin und wedelt noch. Als wäre ihm nun leichter, da das Blut zu fließen beginnt. Der Karrner hält es nicht aus. Läuft ein Stück weit in das Birkenbergerwäldchen und hebt zu fluchen an, daß sich Baum und Sträucher biegen. Wünscht der ganzen Menschenbrut einen einzigen Hals, und der sollte ihm unter sein Messer kommen.

Als er nach einer Weile wieder näher kam, lag der Schnauzl ruhig, den Kopf ein wenig zur Seite geneigt; so lag er da und war tot. Nun ja! Wenn es sein muß!

* * *

Als der Vater heimkam, da waren die Kinder froh. Der Vater hatte ein „Haserl" heimgebracht, schön ausgeweidet, ganz weidmännisch. Der Schnauzl habe das Häschen aufgejagt, und der Schnauzl werde bald nachkommen; jage nur noch ein bißchen im Walde herum, so zu seinem Vergnügen.

„Der Schnauzl ein Hasl' 'funden . . . der Schnauzl", weint und lacht das Schimmelchen.

Bald brennt vor dem Karren ein lustiges Feuer. Leuchtet wie ein Freudenfeuer in die neblige Herbstnacht des „Spridrig". Die Kinder tanzen um die Pfanne, in der das „Häschen" schmort; jauchzen und wackeln mit den zausigen Köpfen. Ja, wenn man ein Haserl hat . . . da ist leicht gesotten und gebraten.

Der Vater hockt abseits. Seine Augen flackern.

Die Mutter hebt von Zeit zu Zeit den Deckel von der Pfanne; wendet den Braten um, und wischt sich zwischendrein über die Augen; denn sie hat zum Feuern grünes Holz genommen; das macht so viel Rauch. Schlägt auch den Kindern mit den Kochlöffeln auf die Finger; denn die Rangen können es kaum mehr erwarten. Wollen das „Häschen" halb roh aus der Pfanne greifen.

Die Mutter sieht ihnen zu und seufzt vor sich hin:

„So schön Pratzel geben hat er können . . . und wachsam . . . Tag und Nacht immer drei Schritt vor dem Karren!" Und wischt sich heftig über die Augen, denn der Abendwind blies ihr den Rauch von dem erlöschenden Feuer gerade mitten in das Gesicht.

Der Vater sitzt abseits.

Die Kinder nagen jedes Beinlein glatt und sauber wie Elfenbein; nur das Schimmelköpfchen läßt ein winziges Fleischstückchen an dem letzten Knöchelchen hängen. Ein kleines, kleines Bröcklein will es für den Schnauzl sparen; der Schnauzl war ja so brav und hat das Häschen aufgejagt. Kleinschimmelchen steht vom Essen auf, rafft mit seinen fettigen Patschhändchen alle Beinlein zusammen und lockt und ruft in den Wald hinein:

Snauzl ... Snauzl! Jetzt ist er nit da, weil i für ihn einmal Knöchelen hätt' ... Snauzl ... Snauzl ..."

Aber da wurde der Vater wild:

„Marsch ins Stroh! Kein' Mukser mehr! Oder schlag' euch alle tot!"

Da forchten sich die Kinder und krochen nacheinander in den Karren; hinter ihnen die beiden Alten. Schliefen auch bald ein.

Sollen die Aerzte hundertmal anders sagen — mit vollem Magen schläft sich's doch besser.

Der Vater hatte eine unruhige Nacht. Immer wieder fuhr er schlaftrunken aus dem Karrenstroh. Er hörte im halben Schlafe den Schnauzl bellen.

„Was er nur heut' hat . . . ", murrt er zwischen Schlafen und Wachen und steckt den Kopf unter der Plache hervor:

„Pst! Schnauzl! Sei still!"

Bis ihn die kalte Nachtluft anwehte und vollends munter machte. Da besann er sich:

„Ach, ja so! Der bellt nimmer!"

Und warf sich schwer fluchend wieder aufs Ohr.

Und es war eine lange Nacht.

Sorget dafür, daß der „Eisenbahner" auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

Die gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Eisenbahner im Auslande.

Gesetzliche Vorschriften betreffend die Arbeitsdauer der im Zugsverkehr bediensteten Eisenbahner bestehen in Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Großbritannien, der Schweiz, Italien und in den Vereinigten Staaten von Amerika; aus diesen Vorschriften soll hier das Wichtigste wiedergegeben werden.

In Frankreich darf die Dienstdauer der Lokomotivführer und Heizer durchschnittlich 10 Stunden im Tag nicht überschreiten; an einem Tage darf sie nicht länger als 12 und an neun aufeinanderfolgenden Tagen zusammen nicht mehr als 90 Stunden währen. Innerhalb von je neun Tagen müssen auch die Hauptruheperioden 9 Stunden ausmachen. Auf jede Dienstzeit muß eine Hauptruheperiode folgen und zwischen den einzelnen solchen Ruheperioden dürfen nicht mehr wie 17 Stunden liegen. Als Hauptruheperioden gelten die, welche ununterbrochen 10 Stunden dauern, wenn sie der Bedienstete an seinem Wohnort verbringen kann, sowie die von mindestens 7stündiger Dauer, die auswärts verbracht werden. Von zwei aufeinanderfolgenden Ruheperioden muß eine mindestens 10stündig sein. Eine mindestens 30stündige Ruhe ist im Streckendienst durchschnittlich alle 10 Tage zu gewähren. Nur wenn der Lokomotivführer oder Heizer nicht auswärts schlafen muß, braucht die 30stündige Ruhezeit bloß einmal in 14 Tagen eintreten. Dem Lokomotivpersonal im Bahnhofdienst ist eine 30stündige Ruhezeit alle 15 Tage oder eine 24stündige Ruhe alle 10 Tage zu gewähren; falls jedoch der Lokomotivführer die Maschine allein bedient, so hat er auf eine Ruhezeit in gleicher Dauer alle 12 oder 8 Tage Anspruch. Von jedem 30- oder 24stündigen Ruhetag werden 10 Stunden in die 90stündigen Pausen eingerechnet, die sich innerhalb von 9 Tagen aus der täglichen Ruhe ergeben müssen. Wenn das Lokomotivpersonal verhalten wird, den Dienst auf den Bahnhöfen abzuwarten, so wird ein Viertel der Wartezeit als Dienstzeit angerechnet. — Die Dauer der Dienstzeit anderer Zugsbediensteter darf an einem Tage nicht 12½ und innerhalb 14 Tagen nicht 140 Stunden überschreiten. Auf jede 12½stündige Dienstleistung muß am nächsten oder zweitnächsten Tag eine mindestens 12stündige Ruhe folgen. Falls die Zugsbediensteten (ausgenommen Lokomotivführer und Heizer) die Nächte nicht auswärts verbringen müssen, so kann die durchschnittliche tägliche Arbeitsdauer auf 11 Stunden verlängert und die durchschnittliche Ruhepause auf 9 Stunden verkürzt werden. Ein Ruhetag von 24stündiger Dauer ist durchschnittlich alle 15 Tage zu gewähren. — Die tägliche Maximalarbeitsdauer der Stationsbediensteten beträgt 12 Stunden; die zwischen den Arbeitsperioden gelegene Ruhezeit darf nicht weniger als 9 Stunden ausmachen. Im Monat ist ihnen ein ganzer Feiertag einzuräumen, an dessen Stelle aber auch zwei Halbfeiertage treten können. Auf Stationen mit Tag- und Nachtbetrieb dürfen Bedienstete nicht mehr als 14 aufeinanderfolgende Nächte beschäftigt werden; beim Uebergang vom Tag- zum Nachtdienst oder umgekehrt, ist eine mindestens 24stündige Ruhezeit zu gewähren.

In Belgien ist lediglich vorgesehen, daß den Eisenbahnern allwöchentlich ein ganzer Tag freigegeben werden müsse; an einem Halbfeiertag darf die Zahl der Arbeitsstunden fünf nicht überschreiten. Die tägliche Dienstdauer ist unbeschränkt.

In den Niederlanden ist für die Eisenbahner, deren Dienst anhaltender und anstrengender Art ist, eine durchschnittliche 10stündige und für die weniger angestrengten Personen eine durchschnittliche 12stündige tägliche Arbeitsdauer vorgesehen; 16 Stunden darf die Arbeitsdauer an keinem Tage überschreiten, auch nicht 168 Stunden innerhalb 14 Tagen. Wenn dem Arbeiter um Mittag am Dienstplatz vier oder mehr Stunden Ruhe gewährt werden, so wird die Hälfte dieser Zeit als Arbeitszeit gerechnet. Abgesehen von den kürzeren Pausen steht jedem Arbeiter zwischen zwei Dienstperioden eine mindestens 10stündige ununterbrochene Ruhezeit zu; in besonderen Fällen kann dieselbe auf 9 oder 8 Stunden reduziert werden. Weibliche Personen dürfen in den Stunden von 10 Uhr abends bis 5 Uhr früh nicht beschäftigt werden. Alle zwei Wochen tritt ein 24stündiger Ruhetag ein und von den 24 Stunden müssen mindestens 18 auf den Sonntag fallen; statt dessen kann ein 24stündiger Ruhetag alle drei Wochen und außerdem ein 30stündiger Ruhetag neunmal im Jahre gewährt werden. Ausgenommen hiervon ist das Lokomotiv-, Signal- und Weichenwärterpersonal, das nur alle vier Wochen eine 28stündige Sonntagsruhe und dazu noch 13 andere 30stündige Ruhetage hat. Durch Ministerialverordnung können die Bestimmungen über die Dienstdauer und die Ruhetage für kleine und unbedeutende Stationen außer Wirksamkeit gesetzt werden; Abweichungen sind ferner dort zulässig, wo es der Verkehr erfordert, doch muß der zuständigen Behörde innerhalb von acht Tagen davon Mitteilung gemacht werden.

In Großbritannien wurde das Handelsministerium durch Gesetz ermächtigt, auf Beschwerden der Arbeiter über zu lange Dienstdauer oder ungenügende Sonntagsruhe die Verhältnisse bei der betreffenden Bahn zu untersuchen und, wenn es notwendig ist, die Gesellschaft zur Aufstellung einer entsprechenden Dienstordnung zu verhalten.

In der Schweiz gilt für die Bediensteten der vom Bunde konzessionierten oder betriebenen Verkehrsanstalten im allgemeinen der 11stündige Maximalarbeitstag. Die tatsächliche Dienstleistung des Lokomotiv- und Zugpersonals muß innerhalb 14 aufeinanderfolgenden Stunden beendet sein, jene der Schlagwärterinnen innerhalb von 12 Stunden und die der übrigen Kategorien innerhalb von 15 oder 16 Stunden. Wenn es der Verkehr erfordert, so kann die Dienstperiode aller Eisenbahner auf 16 Stunden verlängert werden. Die tägliche Ruhezeit beträgt für das Lokomotiv- und Zugspersonal 10, für das übrige Personal 9 Stunden; sie kann an einzelnen Tagen reduziert werden, aber an je drei aufeinanderfolgenden Tagen darf sie zusammen nicht weniger als 30 oder 27 Stunden ausmachen. Dienstleistung in der Zeit von 11 Uhr nachts bis 4 Uhr früh wird ein- und ein viertelfach angerechnet. Außer den Nachtwächtern darf kein Bediensteter innerhalb eines Monats mehr als 14 Nächte hindurch beschäftigt werden. Allen Bediensteten sind jährlich 52 Ruhetage freizugeben, wovon wenigstens 17 auf Sonntage fallen sollen. Die Ruhetage haben 24 Stunden zu dauern, wenn ihnen eine normale Dienstpause vorherging, und 32 Stunden, wenn das nicht der Fall war. Auf den Hauptlinien haben alle mit mindestens neun Jahren beschäftigten oder mindestens 31 Jahre alten Bediensteten auf einen achttägigen Urlaub Anspruch; anderen Bediensteten wird ein kürzerer Urlaub gegeben.

In Italien darf die durchschnittliche Dauer des täglichen Dienstes der Lokomotivführer und Heizer, einschließlich der Reservetage und Ruhetage, nicht über 10 Stunden währen. Intervalle bis zu anderthalb Stunden werden in die Dienstzeit eingerechnet, ebenso ein Teil der Wartefristen der Mannschaften von Reservelokomotiven. Die Dienstzeit muß in eine insgesamt 17stündige Periode fallen, der Ruhepausen vorhergehen und folgen müssen. Die einmalige Dienstleistung darf nicht über 13 Stunden, und falls sie durch kurze Ruhepausen unterbrochen ist, nicht über 14 Stunden dauern. Die vorhergehenden und nachfolgenden Ruhepausen müssen, wenn sie daheim verbracht werden, mindestens 10-, und wenn sie auswärts verbracht werden, mindestens 7stündig sein. Dem Lokomotivpersonal sind monatlich zwei volle Tage (24 Stunden) freizugeben. Ein Verschieben der freien Tage ist zulässig, aber um nicht mehr wie drei Monate. Die durchschnittliche tägliche Dienstdauer der Zugsführer, Schaffner und Bremser beträgt 11 Stunden, ebenfalls unter Einrechnung kürzerer Pausen und eines Teils der Wartefristen. Die Dienstleistung hat innerhalb eines 17stündigen Zeitraumes zu liegen, ausgenommen, wenn sie durch eine mindestens 4 Stunden dauernde Ruhe unterbrochen ist, in welchem Falle die Zeit, innerhalb der die Dienstleistung zu endigen hat, auf 19 Stunden verlängert werden kann. Die tatsächliche Arbeitszeit darf 15 Stunden niemals überschreiten. Die auf jeden Dienst folgende Ruhe hat mindestens 7 oder 8 Stunden zu währen. Dem Zugspersonal sind jährlich entweder 12 32stündige oder 18 24stündige Ruhetage freizugeben; eine Verschiebung der Ruhetage ist statthaft. Das Stations- und Streckenpersonal hat unter gewöhnlichen Umständen den 12stündigen, bei anstrengender Arbeit den 10stündigen Arbeitstag; die ununterbrochene Ruhezeit hat 7 oder 8 Stunden täglich zu dauern. Nachtdienst darf nicht öfter als 20mal im Monat und, wo Tag- und Nachtdienst abwechselt, an nicht mehr als 7 aufeinanderfolgenden Nächten geleistet werden.

In den Vereinigten Staaten von Amerika darf die tägliche ununterbrochene Dienstdauer des Verkehrspersonals nicht länger als 16 Stunden währen, worauf eine mindestens 10stündige Ruhe zu folgen hat. Dauerte der Dienst mit Unterbrechungen 16 Stunden, so besteht nur auf eine 8stündige Pause Anspruch. Im Signaldienst tätige Bedienstete dürfen auf Strecken mit Tag- und Nachtbetrieb bis zu 9 Stunden und auf Strecken mit Tagbetrieb allein bis zu 13 Stunden beschäftigt werden; bei dringendem Erfordernis kann die Dienstdauer des Signalpersonals an drei Tagen der Woche um je 4 Stunden verlängert werden. Weitere Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde zulassen.

Diese Zusammenstellung ergibt deutlich, daß selbst in den Ländern, wo die Arbeitsdauer der Eisenbahner gesetzlich geregelt ist, die Zahl der Dienststunden so ausgedehnt werden kann, daß das Personal ermüden muß und Unfälle die Folge sein müssen. F.

Der VIII. deutsche Gewerkschaftskongreß.

Eigener Bericht.

Dresden, Anfang Juli.

Ein imponierendes Bild ruhiger Kraft bot der in der vorigen Woche in der sächsischen Hauptstadt versammelte Kongreß, auf dem 388 Delegierte nicht weniger als zweieinviertel Millionen organisierter Arbeiter vertraten. Deutschlands Proletariat marschiert heute an der Spitze der Arbeiterschaft der ganzen Welt und trotz allen brutalen, rechts- und gesetzwidrigen Verfolgungen, trotz wüstestem Unternehmerterrorismus und gemeinster Hetzerei und Verleumderei jener zur Arbeiterzersplitterung abgesandten christlichen, nationalen und direkt gelben Auch-Arbeiterparteien wächst die freie Gewerkschaftsbewegung in immer stärkerem Maße, während die Verräter mit Schmerz erkennen müssen, daß die Arbeiter Deutschlands immer deutlicher ihr ehrliches Handwerk durchschauen.

Rückhaltlos stellen sich in dem Lande des unverhüllten Klassenkampfes die Organe der Herrschenden auf die Seite des Kapitals. Lange nicht den schärfsten, aber einen interessanten Beweis dafür liefert die Internationale Hygieneausstellung, die eben jetzt Tausende von Fremden nach Dresden zieht. Man hat zurst die Gewerkschaften, deren ganzes Wirken ja der Kampf um Hygiene ist, zur Beteiligung an der Ausstellung eingeladen. Als aber die Gewerkschaften die Absicht erkennen ließen, die schandvollen Zustände in der Heimarbeit der Oeffentlichkeit vorzuführen, vereitelte man ihre Beteiligung, obgleich sie zu jedem Entgegenkommen bereit waren; so wollten sie ihre Ausstellung der Genehmigung eines Richterkollegiums von unparteiischen Sozialpolitikern unterwerfen und den Unternehmern in der von den Gewerkschaften zu erbauenden Halle Platz für ihre allfälligen Gegenausstellungen einräumen. Alles umsonst: das Heimarbeiterelend und die Berufsgefahren wollte man nicht haben, nur die Unternehmer dürfen sich in kontrollosen Reklamen rühmen, wie herrlich weit sie es gebracht. Es war einer der packendsten Momente auf dem Kongreß, als ein Sprecher des Fabriksarbeiterverbandes, dem auch die chemischen Arbeiter angehören, nachwies, mit welcher Gewandheit der Oeffentlichkeit von den Bleifarbenfabriken die traurige Wahrheit der gewaltigen Gefährlichkeit und Schädlichkeit dieser Betriebe ins Gegenteil verkehrt wird!

Das Kapitel von den Behörden mußte der Kongreß fast bei jedem Punkt seiner reichen Tagesordnung besprechen. Und es geschah stets mit Ernst und mit Beweisen!

In einem Buch von 180 Seiten legte die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands ihren Auftraggebern Rechenschaft über die letzten drei Jahre, in die auch der größte Arbeitskampf fiel, den Deutschland bisher gesehen: die Riesenaussperrung der Bauarbeiter im Sommer 1910. Aber nicht nur Kämpfe im In- und Ausland — der schwedische Delegierte Söderberg versicherte feierlich, daß Schwedens Arbeiter nie die starke Hilfe der Deutschen vergessen werden — nahmen die Generalkommission in Anspruch, sie fand neben ihrer die ganze Bewegung umfassenden Tätigkeit noch die Möglichkeit, eine eigene sozialpolitische Abteilung einzurichten, an deren Spitze sie ihr Mitglied Robert Schmidt, den bekannten Organisator der Holzarbeiter und Berliner Reichstagsabgeordneten, stellte. Im mündlichen Bericht des Genossen Legien spielte die zur Ausbildung der Gewerkschafter alljährlich in Berlin abgehaltene sechswöchige Gewerkschaftsschule eine große Rolle. Ihre Vereinigung mit der „Kriegsschule" der Partei erscheint beiden Teilen noch verfrüht; die Anträge einzelner Bauarbeiterortsgruppen, dem wegen seines Ueberganges zur Schutzzöllnerei aus der Partei ausgetretenen Schriftsteller Calwer das Lehramt zu nehmen, fanden keine Unterstützung. Ueber die Maifeier debattierte der Kongreß gar nicht, durch Nichtunterstützung von Anträgen auf unbedingte Arbeitsruhe am 1. Mai gab der Kongreß kund, daß er an dem jetzigen mit der Partei vereinbarten Zustand festhält.

Legien hatte schon in seiner Eröffnungsrede, die nachdrücklich daran erinnerte, welchen Schikanen gerade die Dresdener und sächsische Arbeiterbewegung ausgesetzt war und wie sie trotz alldem groß und tief geworden ist, auf die schweren Kämpfe hingewiesen, die das stahlhart organisierte Unternehmertum den Gewerkschaften, wo nicht früher, so beim Ablauf der Tarifverträge aufdrängen wird. Mit der Generalaussperrung, aber noch über das schwedische Beispiel und Experiment hinaus, muß in der Tat unbedingt gerechnet werden. Der Rüstung für dieses Ringen dient ein Antrag der Berliner Metallarbeiter, die Kosten besonderer Kämpfe künftig nicht durch Sammlung, sondern durch Umlage auf die Zentralverbände aufzubringen. Einen Solidaritätsfonds wie die österreichischen Gewerkschaften haben die deutschen bekanntlich nicht.

Nicht nur Kriegsrüstungen betreiben die deutschen Gewerkschaften. Der Dresdener Kongreß hat beschlossen, in Gemeinschaft mit den Genossenschaften eine Volksversicherung ins Leben zu rufen, die frei sein wird von allen kapitalistischen Profitgelüsten und deren Grundsatz dem Publikum gegenüber ist: Kein Beitrag darf verloren gehen! Bei den privaten Versicherungen geht bekanntlich sehr viel verloren, nicht nur für Dividenden und Profite, sondern vor allem in Fällen, wo der Versicherte nicht weiterzahlen kann.

Dem Zwecke, das Proletariat widerstandsfähig und kampfkräftiger zu machen, dienten auch die von Genossen Deichmann eingeleiteten Beratungen über Heimarbeit und Hausarbeitsgesetz, die die Forderungen der Gewerkschaften an die Gesetzgebung formulierten. Robert Schmidt gab hier eine scharfe, aber zutreffende Beurteilung des „großen Werkes" der Reichsversicherungsordnung, dieses Werkes der Arbeiterentrechtung, der Witwen- und Waisen nicht versorgung.

Ein noch ungleich dümmeres gesetzgeberisches Planen gegen die deutsche Arbeiterklasse enhüllte das glänzende Referat des Rechtsanwaltes Genossen Heinemann (Berlin) über den Vorentwurf zu einem deutschen Strafgesetzbuch. Schon heute steht das kämpfende Proletariat, wie männiglich bekannt, unter Ausnahmsrecht: Der § 153 der Gewerbeordnung ahndet Verrufserklärungen der Arbeiter gegen ihre Klassenverräter, ahndet die bloße „Ehrverletzung" gegen einen Streikbrecher mit monatelangem Gefängnis — während allen anderen Klassen Verrufserklärungen gestattet sind und selbst Beleidigungen des Reichskanzlers mit Geldstrafen gebüßt werden können. Zur Majestätsbeleidigung gehört nach dem Gesetz die Absicht — beim Streikbrecher genügt es, daß er sich gekränkt fühlt. Und wie empfindlich ist das Ehrgefühl dieser Herren! Das Reichsgericht hat wiederholt entschieden, daß das Streikpostenstehen nicht verboten werden kann: nun dann erläßt man einfach eine Polizeiverordnung und bestraft jeden, der überhaupt vor einer bestreikten Firma stehen bleibt. Und so ins Endlose. Aber der neue Vorentwurf ist noch ein ganz anderes Gewächs. Er bedroht geradezu jeden Schritt der Arbeiter im Lohnkampf als Erpressung und die liebliche Skala: Gefängnis, Arbeitshaus, Zuchthaus zeigt allerorten das soziale Verständnis der Verfasser des Vorentwurfes. Es besteht allerdings nicht allzuviel Aussicht, daß dieses Werk Gesetz wird, aber würde diese Gefahr vorhanden sein, so könnte es zu den allerernstesten Dingen kommen. Das bewies die lange Debatte, in der namentlich der im Vorentwurf vorgesehene völlige Raub des Koalitionsrechtes an allen Arbeitern von Verkehrs- und sonstigen öffentlichen Betrieben als äußerste Zumutung, die jemals einem reifen Volke gestellt worden ist, bezeichnet wurde.

In gründlichster Weise erörterte Genosse Umbreit, der Redakteur des Organs der Generalkommission, die Arbeitslosenversicherung und die Arbeitsnachweisfrage. So ist festzustellen, daß eine Reihe deutscher Städte die Arbeitslosenversicherung, einige auch das einzig richtige Genfer System (Zuschüsse zur Arbeitslosenkasse der Gewerkschaften und allenfalls direkte Unterstützung der Nichtorganisierten) eingeführt haben. Natürlich zeigen sich auch hier Tendenzen, durch gewisse Nebeneinrichtungen, Ersatzbetriebskassen 2c. die Sache gegen die Gewerkschaften nutzbar zu machen. Die Arbeitsnachweise sind wieder, nach längerem Stillstand, zu einer Hauptfrage des Arbeiterlebens geworden. Das ist den Unternehmerverbänden zu danken, die an Stelle der paritätisch von Arbeitern und Unternehmern verwalteten gemeindlichen Nachweise ihre Zwangsnachweise stellen, deren Hauptzweck erwiesenermaßen, die Ausmerzung aller unliebsamen Elemente aus der Arbeit ist. Der Führer der Berliner Metallarbeiter, Genosse Cohen, brachte hierfür klassische

Beispiele vor und Redner aus dem Ruhrrevier, aus Mannheim-Ludwigshafen und Hamburg desgleichen.

Erwähnen wir noch die erfreuliche Mitteilung Legiens, daß bereits 12.000 Landarbeiter freigewerkschaftlich organisiert sind, stellen wir fest, daß die Erklärung des Vorsitzenden S'ch'l'i'ck'e (Stuttgart), des Leiters der größten Gewerkschaft der Welt, des Deutschen Metallarbeiterverbandes, am Schluß des Kongresses: daß die Gewerkschaften eins sind mit dem ums Preußenwahlrecht kämpfenden Proletariat, großen Beifall fand, so haben wir einen knappen Ueberblick gegeben. Zielbewußt und kraftvoll marschieren die deutschen Gewerkschaften vorwärts, in unzertrennlicher Einigkeit!

Unsere Delegiertenkonferenz.

(Fortsetzung.)

Ueber die

Tätigkeit des Prager Sekretariats

erstattete Sekretär Genosse Brodecky einen ausführlichen Bericht. Er besprach eingehend die Bewegung auf der B. E. B. und A. T. E., die dort erreichten Erfolge sowie die Durchführung der Einreihung auf der k. k. B. N. B., St. E. G. und Oe. N. W. B. Er verweist auch darauf, daß die tschechischen Genossen in Böhmen einen sehr schweren Stand haben, denn einerseits müssen sie geschlossen Front machen gegen die nationale Demagogie, anderseits aber der Streit zwischen den Autonomisten und Zentralisten die Situation verschlechtert. Trotzdem ist wesentlich kein Mitgliederabgang zu verzeichnen. Bisher ist es gelungen von der Eisenbahnerorganisation die separatistischen Bestrebungen mit Erfolg abzuhalten, er hoffe dies auch für die Zukunft versprechen zu können und schließt mit dem Appell, die tschechischen Vertrauensmänner mögen ihn in seiner Arbeit durch Aufklärung der Mitglieder unterstützen.

Genosse Koranda verweist in seinem

Bericht über das Brünner Sekretariat

auf den Zentralbericht, bespricht die zurzeit der Gründung des Sekretariats in Brünn bestandene und die heute bestehende Situation. Das mährische Sekretariat hat wohl einen Mitgliederabfall zu verzeichnen, jedoch verlor es nur deutsche, aber keine tschechischen Mitglieder. Die Ursachen liegen in den nationalen und kulturellen, oft auch nur in lokalen und persönlichen Verhältnissen. Dies müsse sich ändern. Die Genossen Vertrauensmänner müssen sowohl das Landes- als auch das Zentralsekretariat auf das kräftigste unterstützen. Die Entwicklung der Eisenbahnerorganisation in Mähren hemmte wesentlich die durch den Streit zwischen Autonomisten und Zentralisten geschaffene Situation, und wenn irgendwo, so war es in Brünn der Fall, die Stellung des Sekretärs eine ungemein heikle und verantwortungsvolle. Indem Genosse Koranda für die bisherige Unterstützung allen dankt, wünscht er, daß mit dem Sekretariat seitens der Ortsgruppen Mährens Fühlung genommen werde, zum Zwecke eines gedeihlichen Zusammenwirkens, im Interesse der Eisenbahner aller Kategorien.

Genosse Kaczanowsky berichtet für das

Lemberger Sekretariat,

daß die Organisation in Galizien Forschritte gemacht hat, trotz der vielen und verschiedenen Gegner und trotz der in Galizien herrschenden sprichwörtlichen Vergewaltigung der arbeitenden Schichten der Bevölkerung. Die Allpolen haben sich viel Mühe gegeben, eine gelbe Organisation zu gründen, doch bisher ohne Erfolg.

Genosse Kopač berichtet für das

Sekretariat in Triest,

daß in diesem Sekretariat leider ein Rückgang der Mitglieder zu verzeichnen sei. Er bespricht ausführlich die Ursachen des Mitgliederabfalles und erwähnt auch die vielen Interventionen und Versammlungen, die das Sekretariat durchführte, beziehungsweise abhielt.

Genosse Kraus, als Hauptvertrauensmann in Falkenau berichtet schließlich, daß gegenwärtig die nationalen Beamten eine ungeheure terroristische Agitation gegen die Gewerkschaft entwickeln, daß aber für die Zukunft die Aussichten dennoch gute sind.

Genosse Rudolf Müller besprach den

Administrationsbericht

eingehend, die Mitgliederbewegung und konstatiert, daß trotz aller unverminderten, zum Teile sogar verstärkten Leistungen, trotz aller im verflossenen Jahre neuerdings erzielten, nicht unbedeutenden Erfolge für verschiedene Kategorien, die Organisation dennoch einen Mitgliederverlust zu verzeichnen hat. Die Ursachen sind in der politischen und wirtschaftlichen Situation, in der unzweifelhaft zunehmenden nationalen Bewegung, in dem Streit der Autonomisten und Zentralisten, vielleicht auch in Mängeln der inneren Organisation, hauptsächlich aber darin zu suchen, daß viele indifferente Eisenbahner meinen, jetzt sei in absehbarer Zeit auf größere Erfolge nicht zu rechnen, und deshalb austreten. Ein schwerer Fehler unserer Organisation ist die immer steigende Fluktuation der Mitglieder und das Fehlen jeden Mittels, dieselbe hintanzuhalten oder auch nur einzudämmen.

Trotz des Rückganges der Mitgliederzahl haben die Einnahmen eigentlich nur durch die Verringerung der Beitrittsgebühren und sonstigen Einnahmen eine unwesentliche Verminderung erhalten, hingegen sind aber die Gesamtausgaben der Organisation bedeutend gestiegen. Es betrugen die Gesamteinnahmen der Organisation im Jahre 1909 Kr. 484.096·42, dagegen im Jahre 1910 Kr. 471.494·54. Die Leistungen sind jedoch gegenüber dem vorletzten Jahre gestiegen. Es betrugen die Ausgaben im Jahre 1909 insgesamt Kr. 454.235·82, im Jahre 1910 dagegen Kr. 468.426·29. Rechtsschutzkosten der Zentrale beliefen sich im Jahre 1910 auf Kr. 84.194·86, sie waren um Kr. 7861·42 höher als im vorausgegangenen Jahre. Außerdem verausgabten die Ortsgruppen im eigenen Wirkungskreis an Rechtsschutzkosten Kr. 1784·45, so daß sich eine Gesamtsumme von Kr. 85.979·61 unter diesem Titel ergibt; für Unterstützungen wurde ein Gesamtbetrag von Kr. 59.334·02 verausgabt. An Versammlungskosten wurden im ganzen Kr. 31.018·62 aufgewendet, die Ausgestaltung der Bibliotheken der Ortsgruppen erforderte den Betrag von Kr. 8893·92. 49.236 Bücher im Werte von 73.400 Kr. besitzt die Organisation.

Für rein agitatorische Zwecke wurden insgesamt Kr. 51.907·42 aufgewendet, was um Kr. 2739·15 mehr ist als im vorletzten Jahre 1909. Das erklärt sich besonders aus einer großen Zahl von Aktionen, die in diesem Jahre die Zentralleitung durchzuführen hatte. Die Verwaltung des Zentralsekretariats und der Administration erforderte Kr. 39.997·52; für Provinzsekretariate, die von den Mitgliedern in wachsendem Maße in Anspruch genommen werden, wurden Kronen 39.012·51 aufgewendet. Auch verfügt die Organisation über vier Fachblätter, die in deutscher, tschechischer, polnischer und slowenischer Sprache erscheinen, wovon besonders das deutsche in einer Normalstärke von 16 Druckseiten erscheint und im Jahre 1910 eine Gesamtauflage von 1,615.000 Exemplaren zu verzeichnen hatte.

Es erhöhten sich ganz besonders die Rechtsschutzkosten, Druckerkosten, Unterstützungen und Agitationsausgaben, und es wird die Aufgabe der Administration sein, in Zukunft in kluger Art auf dem richtigen Platz zu sparen.

Genosse Müller konstatiert weiter, daß die Leistungen für den Hausbaufonds zurückgegangen sind und daß die Zentrale daran geht, einen Baugrund zu kaufen, auf dem ein Eisenbahnerheim erbaut werden wird. Die tschechischen Genossen haben sich in Prag bereits ein Haus erworben. Er bittet, für diesen Fonds mehr Interesse zu wecken.

Die Barmittel der Organisation sind durchwegs in Arbeiterinstituten angelegt, so daß mit dem Gelde der Arbeiter nicht kapitalistische Unternehmungen, sondern wieder nur Arbeiterinstitute unterstützt werden.

Zur Fachpresse („Der Eisenbahner")

berichtet Redakteur Genosse Lill, der ausführt, daß ganz besonders im letzten Jahre das Fachblatt der Eisenbahner verstärkt und ausgestaltet wurde. Die Anforderungen, die an das Blatt gestellt werden, sind so große, daß der „Eisenbahner" mindestens als Wochenblatt erscheinen müßte. Infolge der damit verbundenen hohen Kosten sei dies jedoch nicht möglich, weshalb das Blatt 12-, 14- und zumeist 16seitig erscheint. Es könnte hiebei aber viel an Raum erspart bleiben, wenn die eigentlichen Aufgaben des Fachblattes nicht verkannt werden würden. Es wird oft ganz unbedeutenden lokalen Geschichte, die ganze Spalten füllen, mehr Wert beigemessen, als wichtigen Ereignissen, die die Allgemeinheit betreffen. Oft könnten kleine Uebelstände an Ort und Stelle ohne Fachblatt behoben werden. Hiebei sei aber daran festzuhalten, daß nur wahrheitsgetreue und beweiskräftige Berichte eingesendet werden dürfen. Unser Zentralfachorgan hat ganz andere Aufgaben zu erfüllen als ein Lokalblatt und es daher mit diesem nicht zu verwechseln ist. Unser Zentralorgan ist für uns ein Kampfinstrument, das seine heiligste Aufgabe in der Aufklärungsarbeit erblickt. In diesem Sinne müssen die Genossen Vertrauensmänner die Redaktion unterstützen.

Für die

Kontrollkommission

erstattet ausführlichen Bericht Landtagsabgeordneter Genosse Kollegger, der die musterhafte Verwaltung der Administration und zielbewußte Arbeit der Zentrale hervorhebt und Erteilung des Absolutoriums beantragt.

In der Debatte über diese Berichte verlangt der Delegierte aus Pilsen Auskunft, ob aus den finanziellen Mitteln der Organisation der

tschechischen zentralistischen Parteiorganisation

irgendeine Unterstützung zugekommen sei.

Rudolf Müller als Administrator erklärt, daß das nie der Fall war, da es die Organisation bisher streng vermieden habe, sich irgendwie in den Streit zwischen Zentralisten und Autonomisten einzumischen.

Kollegger (Graz) erklärt im Namen der Hauptkontrolle, daß die genaue Prüfung der Geschäftsführung nichts ergebe, was einen solchen Verdacht rechtfertigen könnte. Er beantragt mit Rücksicht auf die in jeder Hinsicht einwandfreien Ergebnisse der vorgenommenen Kontrolle das Absolutorium für den Zentralvorstand.

Brodecky (Prag): Es handelt sich bei dieser Frage keineswegs um ein Mißtrauen gegen die Zentrale. Die Frage erfolgte lediglich unter dem Drucke der tschechoslawischen Oeffentlichkeit, da immer wieder die Behauptung auftaucht, die zentralistischen Gewerkschaften unterstützen den Kampf gegen die tschechoslawische Partei finanziell. Wir wollen daher an dieser Stelle konstatiert wissen, daß die Eisenbahner in ihrer gewerkschaftlichen Organisation an der zentralistischen Form festhalten, sich jedoch jedweder Einmischung in die Angelegenheiten der tschechoslawischen Parteiorganisation enthalten.

Genosse Mrazek beantragt, dem Prager Verwaltungskomitee das Absolutorium zu erteilen und ladet die Provinzkontrolle ein, sich selbst auch von der musterhaften Verwaltung in Prag zu überzeugen.

Die Berichte werden sodann zur Kenntnis genommen und dem scheidenden Zentralvorstand sowie dem Prager Verwaltungskomitee einstimmig das Absolutorium erteilt.

Zum Punkt 2 der Tagesordnung: „Organisation und Taktik und Hinterbliebenenunterstützung" führte Referent Abgeordneter Genosse Tomschik im wesentlichen folgendes aus: Die Gründung der seinerzeitigen Organisation (des Fachvereines) erfolgte aus der Erkenntnis, daß nur durch den festen Zusammenschluß aller Eisenbahner ohne Unterschied der Kategorie Erfolge zu erzielen möglich sind. Bis zum Jahre 1897 zählte der Fachverein 25.000 Mitglieder, und konnten, da bei Wahlen 2c. Indifferente mit uns gingen, Erfolge erzielt werden. Als nun im Jahre 1897 die Auflösung erfolgte, meinte man, daß hierdurch die Indifferenten aufgepeitscht und, die Nützlichkeit der Organisation erkennend, derselben beitreten werden. Leider geschah dies nicht, es traten vielmehr 15.000 Mitglieder aus, und wie sehr sich die Organisation auch Mühe gab, die Eisenbahner über Zweck und Nutzen der Organisation aufzuklären, stieg die Zahl der Mitglieder bis zum Jahre 1903 doch nur auf 25.000, und erreichte damals den Höhepunkt mit 25.000 Mitgliedern, während im Jahre 1904 der Mitgliederstand schon auf 24.000 sank, um im Jahre 1905 wieder auf 25.000 Mitglieder zu steigen. Ueber diese Höhe konnten wir damals nicht hinauskommen. Es nützte uns wenig, daß viele Eisenbahner mit uns sympathisierten, denn sie zahlten keinen Beitrag, und so blieben wir auf die 25.000 Mitglieder beschränkt und schwach. Trotz der Erkenntnis dieser Schwäche haben wir aber doch im Frühjahr des Jahres 1908 bei der Delegiertenversammlung beschlossen, den Kampf vorzubereiten und haben auch im Herbst den allgemeinen Kampf proklamiert und so damals alles auf eine Karte gesetzt, da wir uns sagen mußten, daß auch so die Organisation zurückgehen würde, wenn nicht der Kampf trotz der Schwäche gewagt wird. Nun folgten Jahre der Erfolge, die Mitglieder vermehrten sich bis über 60.000 und heuer haben wir wieder einen Rückgang zu verzeichnen.

Man müßte daher prüfen, ob denn

unsere Taktik

eine schlechte gewesen ist. Im Jahre 1905 fanden infolge des Kampfes die Verhandlungen im Eisenbahnministerium statt, die den Erfolg brachten, daß neben momentanen Zugeständnissen auch alle der Bahnverwaltung vorliegenden Memoranden innerhalb drei Jahren „womöglich" einer günstigen Erledigung zugeführt werden sollten. Das ist Anerkennung der Organisation. Im Jahre 1907 wurde der Kampf auf den Privatbahnen St. E. G. und Oe. N. W. B., B. E. B. 2c. geführt; die k. k. Staatsbahner hielt man vom Kampfe ab, weil dies nur eine Stärkung der Taussig-Bahnverwaltungen und eine Schwächung der Position der Kämpfenden auf der St. E. G. und Oe. N. W. B. gewesen wäre. Auch dieser Kampf brachte schöne Erfolge. Bei der Südbahn wurden zur gleichen Zeit ohne Kampf bedeutende Erfolge errungen.

Im Jahre 1908 wurde im Parlament der bekannte 20 Millionen-Antrag eingebracht und der eingetretenen Bewegung auf den k. k. Staatsbahnen einerseits und dem energischen Eingreifen der Organisation anderseits sind neue Erfolge zu danken, und viele beabsichtigte Verschlechterungen hintangehalten worden. Die Einstellung der Kämpfe erfolgte immer im richtigen Zeitpunkt. In der Taktik konnte es daher nicht fehlen, denn wir stiegen von Erfolg zu Erfolg. Die schleppende Durchführungsart der gemachten Zugeständnisse auf den k. k. Staatsbahnen verminderte wohl im wesentlichen den Wert der Erfolge selbst, hauptsächlich aber das Verdienst der Organisation, diese Erfolge errungen zu haben. Man könnte meinen, daß diese Verschleppung absichtlich erfolgte, aber wer den österreichischen Bureaukratismus kennt, weiß, daß es nicht bewußte Absicht ist. Schon gestern erwähnte ich, daß man auch der Personalkommission hieran fälschlich einen Teil der Schuld zuschieben will.

In dieser Zeit der Erfolge stieg die Mitgliederzahl auf 60.000, und nun wirft sich die Frage auf, wie sind diese Mitglieder der Organisation zu erhalten? Es ist doch klar, daß die Aufgabe der Organisation nicht nur darin gelegen sein kann immer und immer wieder Kämpfe zu führen, ob mit oder ohne Aussicht auf Erfolg, sondern sie muß auch die Errungenschaften festhalten und

Verschlechterungen hintanhalten.

Den Eisenbahnern droht große Gefahr seitens des neuen Sozialversicherungsgesetzentwurfes, wo man ihnen bereits erworbene Rechte schmälern will, so durch die Zusammenlegung der Rente mit der Pension 2c.; gewiß soll dies nur für die neu in Eisenbahndienst tretenden Personen gelten. Aber führen wir denn nicht auch unsere Kämpfe für die Nachkommen, und ist es nicht eine schwere Gewissensfrage, ein solch wichtiges Recht für die Nachkommen verlorengehen zu lassen? Es droht weiter den Eisenbahnern noch schwerere Gefahr vom neuen Strafgesetzentwurf, durch welchen man ihnen ihr wirksamstes Kampfmittel, die passive Resistenz, vollständig unmöglich machen will. Hierzu kommt die gegenwärtige allgemeine schlimme Situation. Für das Abenteuer in Serbien werden von den Regierungsparteien neue Steuern bewilligt werden und die Belastung der Bevölkerung wird die höchste Spannung erreichen, so daß die Eisenbahner im Falle eines Kampfes alle Sympathien verlieren müßten. Für die Regierung wird der Grundsatz gelten: Zuerst gebt uns neue Steuern, Hunderte von Millionen für den Militarismus, dann haben wir vielleicht auch einen Brosamen für die Eisenbahner. — So wollen wir Erfolge nicht erringen.

Es wirft sich auch die Frage auf, ob

unsere jetzige Organisationsform

unzulänglich ist? Dieser Meinung könnte man werden, wenn man sich bei deren Beantwortung von den Gründungen separatistischer Vereine, wie einzelner Kategorienvereine 2c., leiten ließe. Nun ist es aber für jeden Einsichtigen klar, daß derartige Vereine bisher keine Erfolge erzielen konnten. Und wenn sie Erfolge erzielen würden, so würde das nur auf Kosten anderer Kategorien gehen, und solche Erfolge können nicht von Dauer sein und tragen Neid und Zwiespalt in die Reihen der Eisenbahnerschaft. Unsere alle Kategorien umfassende Organisation hat Kategorienkonferenzen im weitestgehenden Maße abgehalten, wo die Forderungen und Wünsche jeder einzelnen Kategorie genauest beraten und eingehend behandelt wurden. Wenn aber einmal die Forderungen für eine Kategorie endgültig aufgestellt wurden und für diese die Situation klargestellt wurde, möge man an diesen Forderungen festhalten und sie zu erreichen suchen. Die Kategorienkonferenzen sind gut, sie können ersprießlich wirken, aber sie dürfen nicht an Maß und Ziel verlieren. In Kategorienkonferenzen sei auch das Vertrauensmännersystem auszubauen und so ein Verbindungsmittel zwischen Ausschuß und Mitglieder oder ganzer Kategorien zu schaffen. Der Ausbau unseres Vertrauensmännersystems ist dringend nötig.

Bei den letzten Erfolgen haben die Dienerkategorien und Arbeiter schlechter abgeschnitten als die Unterbeamten 2c., daher sei jetzt das Augenmerk mehr auf diese zu richten. Unsere jetzige Organisationsform trägt allen Bedürfnissen Rechnung und ist gewiß zweckentsprechend. Die Sekretariate werden immer mehr ausgebaut, und kommt nun zu den bestehenden noch das Sekretariat für die Nordwestbahnen mit Genossen Krützner als Sekretär. In Westböhmen arbeitet Genosse Kraus sowieso werktätig und mit Erfolg.

Was unserer Organisation fehlt, ist ein starkes

Bindemittel,

mit welchem die einmal gewonnenen Mitglieder an die Organisation gefestigt werden. Die Zentrale hat nach einem solchen Mittel geforscht und kann nach reiflicher Erwägung eine Hinterbliebenenunterstützung als solches empfehlen. Es wird uns der Vorwurf gemacht, daß durch diese Einführung die Kampfstellung und der Kampfcharakter unserer Organisation leiden würden. Mit nichten! Denn gerade durch die Einführung der Hinterbliebenenunterstützung hofft man neue Mitglieder zu erlangen, die Mitglieder an die Organisation zu binden und so unsere Kampfesposition numerisch und finanziell zu stärken. Alle unsere Gegenvereine haben schon solche Einführungen, und weil nun wir darangehen, ebenfalls ein Bindemittel für die Mitglieder zu schaffen, schreibt zum Beispiel der „Deutsche Eisenbahner", unsere Einführung sei finanziell nicht zu halten und nur zu dem Zweck gedacht, die Mitglieder an die Organisation zu ketten, ihnen die Bewegungsfreiheit zu nehmen. Und gerade weil die Gegner so sehr gegen diese Einführung sind, sollten unsere Genossen darüber um so ernster nachdenken und sie werden finden, daß die Neueinführung gut, nützlich und unbedingt nötig ist.

Aus der Hinterbliebenenunterstützung ziehen alle Mitglieder einen bedeutenden finanziellen Vorteil, sie wird daher ein gutes Agitationsmittel bilden und uns auch die einzige Möglichkeit bieten, die Aufklärung auch unter Indifferente, wenn sie einmal in der Organisation sind, zu tragen.

Der Referent bespricht sodann noch weitere Vorteile der Hinterbliebenenunterstützung und meint, es sei nur die Frage zu entscheiden, ob die Einführung fakultativ oder obligatorisch einzuführen wäre. Er sei für die obligatorische Einführung, weil diese allein den gewünschten Erfolg bringen kann und weil nur bei der obligatorischen Einführung für die Mitglieder bedeutende Unterstützungsquoten geleistet werden können. Referent schließt: Unsere Organisation ist nicht nur eine Organisation der Gegenwart, sie muß auch eine Organisation für die Zukunft sein. Deshalb müssen wir uns bei jedem zu unternehmenden Schritt unsere Verantwortung voll bewußt sein. In ruhigen Zeiten müssen wir die Organisation ausbauen, innerlich stärken, in erregten Zeiten aber Klugheit mit Vorsicht paaren und so wirksam die Interessen der Mitglieder verfechten. Im Interesse Ihrer Forderungen, im Interesse der Organisation bitte ich, der obligatorischen Einführung der Hinterbliebenenunterstützung zuzustimmen. (Beifall.)

Rudolf Müller: Genosse Tomschik hat als wie ein kundiger Arzt diagnostiziert, an was unsere Organisation krankt und hat unter mehreren Heilmitteln uns besonders die Einführung der Hinterbliebenenunterstützung anempfohlen. Er hat die Situation richtig erkannt und richtig beurteilt. Wir gehen wirklich einer schweren Zeit entgegen. Man ist daran, die zweijährige Dienstzeit einzuführen. Da werden sehr viele Unteroffiziere gebraucht, die weiter dienen und diesen Unteroffizieren soll nach einer Mitteilung der „K. k. Wiener Zeitung" bei Anstellungen in staatlichen Betrieben, insbesondere auf den Eisenbahnen, vor allen anderen der unbedingte Vorrang zugesprochen werden. Erst jene Posten, die durch solche weiterdienende Unteroffiziere nicht mehr besetzt werden könnten, würden somit in der Zukunft für die anderen Sterblichen überbleiben. Was das heißt, ist leicht zu ermessen, wenn ich anführe, daß nach Minister Schönaich 75 Prozent der weiterdienenden Unteroffizieren aus Bauernsöhnen bestehen. Diesen sollen zunächst alle Stellen vorbehalten sein, die nicht Hoch-

schulbildung oder eine besondere fachtechnische Ausbildung erfordern. Die Absicht der Regierung sei hier unverkennbar die, die Eisenbahnerschaft mit militärischem Geist und militärischer Disziplin zu durchsetzen und die Posten der Vorgesetzten mit möglichst konservativen Elementen zu besetzen. Diesem Bestreben müsse unsererseits durch Hebung des Klassenbewußtseins entgegen gearbeitet werden.

Schon am letzten Eisenbahnerkongreß wurde beschlossen, daß alle Genossen, die Mitglieder irgendeines Unterstützungsvereines sind, auch Mitglieder der Gewerkschaftsorganisation bleiben müssen, und daß sie den gewerkschaftlichen Gedanken weiterzuverbreiten verpflichtet seien. Bisher sei ein Erfolg hierin noch nicht zu verzeichnen. Was nützt schließlich auch dies alles, wenn die Leute und oft auch unsere Mitglieder den ursächlichen Zusammenhang zwischen unserer Organisation und den erzielten Erfolgen nicht begreifen und nicht erfassen. Deshalb wäre es zweckmäßig, daß die Zentralorganisation über große Ereignisse im politischen und gewerkschaftlichen Leben Musterreferate ausarbeitet und in Broschürenform an die Ortsgruppenvertrauensmänner hinausgäbe, so daß dann diese als Kollege zu Kollege aufklärend sprechen können und Mißverständnisse ausbleiben. Damit wäre die Schlagkraft der Organisation gewiß gehoben.

Was wir verhüten sollen, sei die Verflachung in einer Nur-Fachsimpelei, durch die wir sehr viel an Sozialismus verlieren. Wir brauchen in unseren Reihen mehr Enthusiasmus. Die Begeisterung hebt man durch Gesang, es sei daher die Pflege des Arbeiterliedes sehr zu empfehlen.

Die Hinterbliebenenunterstützung sei gewiß ein gutes Mittel, die Mitglieder an unsere Organisation zu binden und die Fluktuation einzudämmen. Deshalb sei sie auf das wärmste zu empfehlen. Wir müssen aber im allgemeinen unseren eingeschränkten Eisenbahnergesichtskreis verlassen und große Sozialpolitik mit der ganzen übrigen Arbeiterschaft führen. Es ist ein besonderes Augenmerk der Lebensmittelteuerung zuzuwenden, es ist anzustreben, daß die Personalkommissionen im gesetzlichen Weg analog den Gehilfenausschüssen ausgebaut werden und daß durch sie Tarifverträge abgeschlossen werden. Die vielen Kategorienkonferenzen seien schädlich, weil zu viel und unerfüllbare Forderungen aufgestellt werden, und da die Organisation diese Forderungen nicht durchzusetzen vermag, wird sie für schwach und unnütz gehalten und die Mitglieder treten aus. Auch werden durch diese Konferenzen die Leute zu sehr auf Kleinigkeiten gelenkt und vergessen hierbei auf das Große. Wir müssen daher zurück zur ziel- und klassenbewußten gewerkschaftlichen Arbeit. Machen wir uns groß und stark numerisch, festigen und einigen wir uns innerlich, dann sind uns weitere Erfolge und der Sieg sicher. (Beifall.)

Brodecky (Prag, tschechisch) schließt sich den Ausführungen von Tomschik und Müller an.

Kolleger (Graz): Ich habe erwartet, daß diesmal die Zentralleitung mit positiven Vorschlägen kommt, wie unsere Organisation ausgebaut werden könne. Ein Mittel dazu sei nach der Meinung von Tomschik die Hinterbliebenenversicherung. Viel wichtiger sei, daß einmal das System der Vertrauensmänner vollkommen ausgebaut werde, ohne das sonst auch die Hinterbliebenenversicherung schlafen werde. Mit einer solchen Versicherung werden wir aber auch höchstens Invalide und alte Leute an die Organisation fesseln. Auch werde infolge der mit dieser Neueinführung notwendig gewordenen Erhöhung der Beitragsleistung den schlechtbezahlten Lohnarbeitern die Angehörigkeit zur Organisation geradezu unmöglich gemacht. Der Redner wünscht, daß der Antrag auf Einführung einer Hinterbliebenenversicherung abgelehnt werde.

Hondl (Wien) ist der Meinung, daß sich die Vertrauensmänner mit Unrecht gegen den geplanten Versicherungszweig aussprechen. Die Mitglieder, die über die Sache genügend aufgeklärt wurden, seinen entgegengesetzter Meinung. Auch teile er die Befürchtungen des Genossen Kolleger nicht. Gerade auf der Südbahn bestehen schon eine Menge von Sterbe- und Kranzvereinen. Unsere Mitglieder mögen dann diese auch sonst die Gewerkschaft schädigende Vereine verlassen und sie zugrunde gehen lassen. Er habe von den Zugsbegleitern der Südbahn den Auftrag, für den Antrag zu stimmen.

Schober (Wien) wünscht, daß speziell zu der Einführung der Hinterbliebenenunterstützung Generalredner bestimmt werden.

Es wird hierauf ein Antrag angenommen, sich auf je zwei Pro- und Kontraredner zu einigen.

Zur Fortsetzung der Debatte über die Einführung einer Hinterbliebenenunterstützung werden als befürwortende Redner Schober (Wien) und Weiser (Linz) und als den Vorschlag bekämpfende Redner Tantsin und Beck (Floridsdorf) gewählt.

Schober (Wien): Die Frage, die zur Debatte steht, beschäftigt uns schon seit Jahren und muß endlich einmal gelöst werden. Wir brauchen ein Mittel, das die Leute mehr materiell für die Organisation interessiert: eine Hinterbliebenenversicherung. Alle anderen Organisationen haben schon solche Bindemittel, wie: Reiseunterstützung, Kranken- und Arbeitslosen- und auch Hinterbliebenenunterstützung. Sogar die Gegner der Einführung geben zu, daß ein Bindemittel zwischen Mitglieder und Organisation notwendig sei, da uns der große Mitgliederwechsel jede Agitation und jede Aufklärungsarbeit ungeheuer erschwert. Und fragen wir uns, warum kommen die Indifferenten nicht in die Organisation? Weil sie die erkämpften Erfolge nicht zu würdigen wissen und ihnen die Organisation materiell zu wenig bietet. Auch ist unrichtig zu sagen, daß wenig Bemittelte den erhöhten Beitrag nicht leisten werden wollen. Gerade das Gegenteil ist wahr. Man möge mehr Positives gewähren, dann werden sie zu uns kommen.

Beck (Floridsdorf) meint, daß die Einführung dieser Versicherung mehr Schaden als Nutzen bringen werde. Auch leide darunter der Kampfcharakter der Organisation. Wir haben als Mitglieder zwei Drittel schlecht bezahlter Arbeiter, die wir durch die Erhöhung der Beiträge aus der Organisation ausschalten. Eine Hinterbliebenenversicherung würde aber auch die geistige Verflachung der Organisation fördern, da viele Mitglieder einfach mit der Aussicht auf die finanziellen Leistungen, die sie von der Gewerkschaft zu erwarten haben, ihre Beiträge zahlen würden, ohne sich weiter um andere Fragen zu bekümmern. Der Redner sieht in der Fluktuation einen natürlichen Zustand, von dem alle Gewerkschaften heimgesucht werden.

Weiser (Linz) erkennt in dem Ausbau der Versicherung ein Mittel, die Gleichgültigkeit unter den Mitgliedern zu beseitigen. Der Egoismus ist einmal eine menschliche Eigenschaft, mit der jeder, der praktische Arbeit leisten will, rechnen muß. Der Redner teilt auch die Befürchtungen nicht, daß eine Erhöhung der Beiträge unter gleichzeitiger Erweiterung der Leistungen einen Abfall von Mitgliedern verursache. Die Erfahrungen haben eher das Gegenteil bewiesen.

Tantsin (Floridsdorf) ist der Ansicht, daß die Stärke der Gewerkschaft durch die Einführung dieses Unterstützungszweiges leiden werde. Unsere Scharfmacher lauern nur auf den Augenblick, in dem es möglich sein werde, die Organisation niederzureiten. Wir müssen daher alles vermeiden, was uns schwächen könnte. Der Redner stellt den Antrag, daß bei der Abstimmung über diese Frage die Zweidrittelmajorität entscheiden soll und daß die Hinterbliebenenunterstützung nur fakultativ eingeführt werden solle.

Brodecky (Prag) erklärt namens der tschechischen Eisenbahner, daß diese prinzipiell gegen eine Hinterbliebenenunterstützung nichts einzuwenden haben. Sie werden sich aber mit Rücksicht auf den Konflikt mit den Separatisten der Abstimmung enthalten.

Weigl (Wien) meint im Schlußwort, daß man mit Unrecht glaubt, die Zentrale als solche habe ein besonderes Interesse, die Neueinführung durchzudrücken. Dem sei nicht so. Schon im Jahre 1903 und im Jahre 1905 befaßten sich die Delegiertenversammlungen mit dieser Frage, und da damals ein Beschluß wegen der zu hoch veranschlagten Beiträge nicht zustande kam, wurde die Zentrale angewiesen, diese Frage zu studieren und darüber dann Bericht und geeignete Vorschläge zu erstatten. Dies sei hiermit geschehen. Die Entscheidung liege in der Hand der Delegierten.

Die tatsächlich vorhandene übergroße Fluktuation gibt gewiß zu denken, und keiner von Kontrarednern war imstande, ein besseres Mittel anzugeben, mit welchem der Fluktuation zu steuern wäre. Daß unsere Organisation durch die Neueinführung den Kampfcharakter verlieren würde, seien leere Worte, die niemand glaubt. Auch die Schlechtgestellten werden die Organisation nicht verlassen, wenn sie für die Mehrzahlung mehr geboten erhalten. Diese sind gerade an der Hinterbliebenenunterstützung interessiert. Auf Grund eines reichen Ziffernmaterials erörtert nun Genosse Weigl die finanzielle Seite des Projektes und stellt auf Grund der vorgebrachten Ziffern die vollständige finanzielle Sicherheit des Fonds fest. Diese Berechnungen seien natürlich nur für eine obligatorische Einführung maßgebend. Bei fakultativer Einführung müssen die Berechnungen erst gemacht werden, es ist aber schon heute klar, daß dann die Leistung keine so hohe sein wird können, als sie gegenwärtig bei obligatorischer Einführung vorgesehen und gesichert ist. Schon deshalb müsse er die obligatorische Einführung befürworten.

Er schließt: Tatsache ist, daß sich unter den Eisenbahnern eine große Zahl befindet, die Mitglieder bürgerlicher Unterstützungsvereine sind, so daß nicht einzusehen sei, weshalb diese nicht in ihrer Fachorganisation versichert sein können. Gerade die bürgerlichen Unterstützungsvereine seien der Herd der Agitation gegen uns.

Falk (Triest) ist namens der Südbahner gegen die obligatorische Einführung der Hinterbliebenenversicherung.

Bei der hierauf vorgenommenen namentlichen Abstimmung wird der Antrag der Zentralleitung auf Einführung einer obligatorischen Hinterbliebenenunterstützung für die Angehörigen verstorbener Mitglieder abgelehnt. Dagegen stimmen 123 Delegierte, die 28.461 Mitglieder vertreten, dafür 68 Delegierte die 14.725 Mitglieder vertreten.

In der Debatte über Organisation und Taktik sprechen noch Falk (Triest), Holztrattner (Wien), Glüttig (Döbling), Hattinger (Linz), Weiser (Linz), Engel (Brünn), Schlesinger (Brünn), Schiller (Aussig), Schiller (Bodenbach), Höchtl (Znaim), Schräffl (Inzersdorf), Grüll (Wien), Kopač (Triest), Burkert (Jägerndorf), Klučka (Krakau), Zapletal (Sankt Pölten), Mattl (Floridsdorf), Kolleger (Graz).

Nach einem Schlußwort des Genossen Tomschik wird die Debatte über diesen Punkt geschlossen und über die vorgelegten Anträge abgestimmt. Angenommen werden folgende Anträge:

1. Die Zentralleitung wird beauftragt, bei wichtigen und aktuellen Fragen, die die Eisenbahner betreffen, die Herausgabe von billigen Broschüren im Format der „Lichtstrahlen"-Broschüren zum Zweck der Agitation zu veranlassen.

2. Für das Sekretariat in Brünn ist ein beratendes Vertrauensmännerkomitee aus Vertretern der Brünner Ortsgruppen einzusetzen, und wäre das Statut hierzu von der Zentrale auszuarbeiten.

3. Die Zentralleitung wird mit Rücksicht darauf, daß die derzeitigen provisorischen Bestimmungen der Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse in nächster Zeit in definitive übertragen werden, beauftragt, Statuten, beziehungsweise eine Geschäftsordnung für die Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse auszuarbeiten und diesen Entwurf den organisierten Mitgliedern der Zentralpersonalkommission und dem Zentralarbeiterausschuß zur Beratung und Begutachtung vorzulegen.

Alle anderen Anträge wurden abgelehnt oder der Zentrale überwiesen.

Genosse Tomschik: Da der Antrag der Zentralleitung auf Einführung einer Hinterbliebenenversicherung abgelehnt wurde, weil sie obligatorisch verlangt wurde, legt die Zentrale den Eventualantrag vor, es sei diese Unterstützung als fakultative Einrichtung einzuführen. Da dafür aber eine neue Berechnungsgrundlage notwendig geworden sei, werden die weiteren Vorschläge neuerdings den Ortsgruppen unterbreitet werden.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Zur Erledigung des III. Punktes:

Wahl der Zentralleitung und Kontrollkommission

wurde über Vorschlag des Wahlkomitees Josef Schwab einstimmig wieder als Obmann gewählt.

In den Zentralausschuß wurden gewählt die Genossen: Konstantin Kneidinger, Josef Wabitsch, Franz Schimon, Alois Bukovsky, Eberhard Heider, Alois Beck, Rudolf Müller, Wilhelm Brodecky, Johann Hartmann, Josef Sommerfeld, Emil Pohl, Josef Garon, Josef Schuster, Karl Schmied und Rudolf Weigl.

In die Kontrolle wurden gewählt: Adolf Kotrba, Anton Riegelbauer, Franz Sowa, Franz Babowsky, Josef Anfried; in die Ersatzkontrolle: Josef Gollerstepper, Anton Franek und Rudolf Redl.

In die Provinzkontrolle wurden entsendet für Oberösterreich Genosse Hattinger, für Mähren Genosse Schlesinger, für Kärnten Genosse Pirker, für Böhmen Genosse Prohaska.

In das Prager Verwaltungskomitee erscheinen gewählt als Mitglieder die Genossen: Josef Livora, Josef Feller, Jaroslav Svoboda, Josef Severin, Josef Zamostný, Jan Pokorný, Ferdinand Cihulek; als Ersatzmänner die Genossen Josef Bendl, Josef Martinovsky, Josef Niedermertel, Ladislaus Svoboda, Franz Hejna, Josef Valek, Franz Jirgl und Josef Kříž. In die Kontrolle wurden gewählt als Mitglieder die Genossen: Anton Bžoch, Franz Mrázek, Josef Zahradnik; als Ersatzmänner die Genossen: Karl Zaruba, Rudolf Balaban und Johann Wiener.

Vor Uebergang zum Punkt IV beantragt Genosse Brodecky, zuerst Punkt V und dann Punkt VIII der Tagesordnung in Verhandlung zu ziehen, welcher Antrag nach kurzer Debatte angenommen wurde. Die Verhandlungen fanden ihre Fortsetzung mit einem Referat von **Dr. Leopold Katz** über das

neue Strafgesetz.

In dem Entwurf sei die bedingte Entlassung aus der Strafhaft und bei Jugendlichen (Tätern im Alter von 14 bis 18 Jahren) sogar die Strafnachsicht und das Institut der Rehabilitation vorgesehen. Es soll es dem zu einer Strafe Verurteilten ermöglichen, nach Ablauf von mindestens fünf Jahren die Löschung der Strafe zu verlangen, so daß er als unbescholten zu gelten hat. Aber der Entwurf gibt im § 56 Behörden, die zur Verleihung von Stellen oder öffentlichen Funktionen berufen sind, das Recht, die Bekanntgabe einer durch Rehabilitation getilgten Verurteilung zu verlangen. Diese Bestimmung würde der Rehabilitation jeden Vorteil nehmen und ist daher zu verwerfen. Die Eisenbahndelikte, die Gefährdungsdelikte des Entwurfes bilden eine wesentliche Verschlechterung des Strafgesetzes. Nach dem geltenden Strafgesetz muß der Richter auch die besonderen Verhältnisse des Eisenbahndienstes beurteilen. Wenn der Angeschuldigte auch eine bestimmte Instruktionsbestimmung übertreten hat, muß doch der Richter beurteilen, ob im gegebenen Falle die Instruktion überhaupt durchführbar ist, oder ob der instruktionswidrige Vorgang, wie dies so oft vorkommt, ständige, dem angeklagten Eisenbahner von den Vorgesetzten zum Gebot gemachte Praxis sei. Der neue Entwurf bestraft jedes pflichtwidrige Verhalten, daher auch jede Uebertretung der Instruktion. Dies zeugt von einer vollkommenen Unkenntnis der tatsächlichen Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und muß deshalb entschieden zurückgewiesen werden.

Nach Besprechung der Straffätze bespricht der Redner die im Entwurf neu auftretenden Delikte der Betriebsstörung und Betriebsgefährdung. Nach § 431 wird schon mit Gefängnis bis zu einem Jahr bestraft, wer den Betrieb einer Eisenbahn, Schiffahrt, der öffentlichen Post, des Telegraphen oder Telephons gefährdet oder stört. Es ist da gar nicht notwendig, daß die Gefährdung oder Störung, wie es das geltende Gesetz fordert, aus Bosheit oder durch Uebertretung von Vorschriften herbeigeführt wird. Nach dem Entwurf wäre es auch strafbar, wenn die Betriebsgefährdung durch Anwendung der dienstlichen Instruktionen geschieht. Nach dem Entwurf ist demnach die passive Resistenz ein strafbares Delikt, sie könnte sogar als Verbrechen bestraft werden. Auch die bloße Verabredung der passiven Resistenz würde nach dem Entwurf strafbar sein. Der Redner führt aus, daß die passive Resistenz ein gewerkschaftliches Kampfmittel ist, das nur im äußersten Falle angewendet wird, wenn die öffentliche Meinung hinter dem Personal steht. Eine Bestrafung sei durchaus nicht zu rechtfertigen. Dr. Katz schließt mit dem Appell an die Delegierten, in ihren Ortsgruppen über die die Interessen der Eisenbahnerschaft und der Organisation schwer schädigenden Bestimmungen des Strafgesetzentwurfes genau aufzuklären. (Lebhafter Beifall.) Der Referent schlägt folgende Resolution vor, die ohne Debatte einstimmig angenommen wird:

„Die Delegiertenkonferenz der organisierten Eisenbahner Oesterreichs (Juni 1911) erblickt in dem von der österreichischen Regierung im September 1909 veröffentlichten Vorentwurf eines österreichischen Strafgesetzbuches den Versuch einer ganz ungerechtfertigt strengen und den tatsächlichen Verhältnissen des Eisenbahnwesens nicht entsprechenden Kodifikation der Gefährdungsdelikte, die eine Verschlechterung des geltenden Rechtes bedeutet. Die Bestimmungen des Entwurfes über die Störung öffentlicher Betriebe haben offenbar den Zweck, den Eisenbahnbediensteten die Koalitionsfreiheit zu rauben und selbst die streng instruktionsmäßige Dienstleistung als Lohnkampfmittel mit Strafe zu bedrohen.

Die Delegiertenkonferenz spricht sich daher mit Entschiedenheit gegen die bezüglichen Bestimmungen des Entwurfes aus und erwartet, daß die sozialdemokratische Fraktion des Abgeordnetenhauses die Gesetzwerdung jener verwerflichen Bestimmungen verhindern wird."

Hierauf geht der Kongreß zur Erörterung einer alle Arbeiter auf das lebhafteste interessierenden Frage über.

Der Separatismus und die Eisenbahner

war der nächste Verhandlungsgegenstand. Als erster ergriff hierzu Abgeordneter Genosse Tomschik das Wort, der ausführte: Seinerzeit hat man dem nationalen Bedürfnis Rechnung tragend die politischen Organisationen nach national autonome Gruppen durchgeführt. Damit war man aber tschechischerseits nicht zufrieden, sondern trug den nationalautonomistischen Gedanken auch in die Gewerkschaften und so kam es überall zu Auseinandersetzungen und dann Spaltungen der Gewerkschaften. Wir Eisenbahner sind bis jetzt hiervon verschont geblieben. Wir haben auch stets, soweit als nur möglich, den Wünschen der tschechischen Genossen Rechnung getragen, sowohl sprachlich als auch finanziell. So wurde bei uns den tschechischen Genossen durch das Verwaltungskomitee in Prag die möglichst weitgehende Selbstverwaltung gegeben, für die tschechoslawischen Mitglieder wurden die Gewerkschaftsbeiträge der Gewerkschaftskommission in Prag abgeführt und das Prager Komitee hebt für die tschechoslawische Partei von den tschechischen Genossen die Parteisteuer ein. Wir hatten gegen die politisch-nationale autonome Stellung nichts einzuwenden, wir taten aber alles, um das Hineintragen dieser Bewegung in unsere zentralistische Organisation fernhalten, im Interesse aller Eisenbahner.

Dennoch zeigen sich Anzeichen, daß auch wir von dieser Bewegung nicht verschont bleiben sollen. In Brünn findet sie den Ausgangspunkt. Viele tschechische Gewerkschafter blieben nämlich der Erfahrung treu, daß nur eine zentrale gewerkschaftliche Organisation das richtige Kampfmittel gegen das international und zentralorganisierte Kapital sein kann, sie blieben aber aufrichtige Anhänger der tschechoslawischen autonomen politischen Partei. Und nur, weil sie in der Gewerkschaftsfrage eine andere Meinung hatten, und in der autonomistischen Trennung der gewerkschaftlichen Organisation eine Schwächung der proletarischen Macht erblickten, wurden sie aus der tschechoslawischen Parteiorganisation ausgeschlossen. Diese ausgeschlossenen Parteigenossen gingen nun daran, eine neue tschechische, internationale politische Organisation zu gründen, gründeten ein Tagblatt und stellten im letzten Wahlkampf auch eigene Kandidaten auf. Dies machte die Situation noch gespannter. Ganz mit Unrecht warfen die Autonomisten uns deutschen Genossen vor, wir hätten die neue Organisation finanziell unterstützt und schlugen in ihren Blättern, insbesondere in der „Rodnost" einen Ton an, der alles eher als unter Genossen zu dulden ist. Wir haben zu allem geschwiegen — zum Glück verstanden unseren deutschen Genossen die aufreizenden tschechischen Artikel nicht — und stets den Standpunkt eingenommen, uns in diese Streitigkeiten nicht zu mengen, weil wir immer noch hoffen, daß die tschechischen Genossen noch selbst zur Einsicht kommen werden, daß sie solch einen verbrecherischen Bruderkrieg nicht führen dürfen und daher die allen nottuende Einigkeit wiederfinden werden.

Nun will man auch an der selbst von der tschechoslawischen Parteileitung als einzig richtig erkannten zentralistischen Organisationsform der Eisenbahner die Schaufel anlegen und sie untergraben. Redakteur Behinje arbeitet an der Zerschlagung unserer einzigen Organisation in Mähren, der Abgeordneten Vaněk agitiert für eine separatistische Eisenbahnerorganisation und so geht es fort.

Wir müssen aber sagen, bis hierher und nicht weiter! Wir alle sind mit Freuden bereit, mit den tschechischen Genossen auch weiterhin wie bisher Schulter an Schulter zu kämpfen, wir wollen und müssen die Einigkeit zu erhalten trachten. Und wenn gesagt wird, wir könnten getrennt marschieren und vereint schlagen, so sage ich, daß eine Trennung schon eine Schwächung und Entfremdung bedeutet und daß man getrennt sehr leicht geschlagen wird. Wir haben gemeinsame, gleiche Feinde, wir müssen und können nur vereint siegen.

Was wir hier wollen, ist, daß endlich zwischen uns Klarheit, volle Klarheit geschaffen wird, und daß die Wühlarbeiten eines Vaněk e tutti quanti endlich ihr Ende finden. Entweder erklären sich die tschechischen Genossen Eisenbahner für eine separatistische Organisationsform, dann wollen sie uns dies als Männer offen sagen und wir scheiden in Frieden, wollen sie unserer bisherigen gemeinsamen Arbeit treu bleiben, dann mögen sie dies mit allem Nachdruck erklären und alles aufbieten, daß die nörglerische Wühlarbeit gegen unsere gemeinsame Organisation aufhört. Als Brüder vereint wollen wir dann wie bisher auch weiter siegreichen Kämpfen entgegengehen, komme, was da wolle. (Großer Beifall.)

(Schluß folgt.)

Reichskonferenz der Kanzleidiener der k. k. Staatsbahnen.

Am Sonntag den 11. Juni l. J. fand in Wien eine Konferenz der Kanzleidiener in Salomons Gasthaus statt, welche von 26 Delegierten besucht war. Genosse Barta eröffnete um 9 Uhr vormittags die Konferenz und stellte fest, daß die Kanzleidiener aller Direktionen der k. k. Staatsbahnen bei dieser Konferenz vertreten seien, worauf er Genossen Müller als Vertreter der Zentrale sowie den Genossen Sommerfeld als Mitglied der Zentralpersonalkommission herzlich begrüßte und folgende Tagesordnung bekannt gab:

1. Zweck der Konferenz. 2. Besprechung über die im Jahre 1910 eingebrachten Anträge und Forderungen und deren Resultate. 3. Beschlüsse über die nächsten Anträge und Forderungen. 4. Wahl eines Hauptvertrauensmannes. 5. Eventuelles.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung besprach Genosse Barta den Zweck der Konferenz und wies darauf hin, daß es bei den Kanzleidienern von großer Notwendigkeit sei, öfters Konferenzen abzuhalten, damit den tätigen Genossen einerseits die Möglichkeit geboten ist, sich gegenseitig kennen zu lernen, anderseits, daß nicht Anträge in den einzelnen Staatsbahndirektionen eingebracht werden, welche sich nicht decken oder die neue Forderungen enthalten, wie wohl die alten noch nicht erledigt sind. Genosse Barta hält es nicht für notwendig, die alten eingebrachten Anträge noch einmal zu verlesen und zu besprechen, erklärte aber im vorhinein, dagegen Stellung nehmen zu müssen, daß die Kanzleidiener der N. W. B. neue Anträge eingebracht haben, welche die alten direkt auf den Kopf stellen würden. Was die Enthebung der Kanzleidiener von der Bureaureinigung betrifft, so kann hiervon absolut nicht Abstand genommen werden. Die Remunerationen sollen in Hinkunft gleichmäßig verteilt werden, nicht so wie heute, daß einige Kanzleidiener 10, andere 20 und 30 Kr. bekommen, es müsse unbedingt daran festgehalten werden, daß bei solchen Anlässen nicht Schädigungen der Kollegen entstehen und nur Gerechtigkeit Anwendung findet. Auch ist es in der letzten Zeit vorgekommen, daß Bedienstete, die nicht der Kategorie der Kanzleidiener angehörten, zu Kanzleigehilfen ernannt wurden. Diese Posten gehören für Kanzleidiener, welche hierzu die Eignung besitzen. Ein großer Teil der Kanzleidiener ist aus Krankheitsrücksichten oder wegen mangelhaften Hör- und Sehvermögens von seinem Dienst abgezogen und dem Kanzleidienst zugewiesen worden. Diese Kanzleidiener hatten in vielen Fällen in ihrer früheren Kategorie Aussicht Unterbeamte zu werden: Es müsse daher dieser Vorgang entschieden bekämpft werden. Was den Dienst anbelangt, so kommt es zum Beispiel in Prag bei der B. N. B. vor, daß die Kollegen von 6 Uhr früh bis 4 Uhr nachmittags und viermal im Monat von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends ohne eine Mittagspause ihren Dienst versehen müssen. Wenn wir schon Ueberstunden machen müssen, so verlangen wir unbedingt eine Entschädigung hierfür, welche mindestens per Stunde 1 Kr. beträgt, da auch die Herren Beamten für Ueberstunden separat entlohnt werden. Der Telegraphendienst soll für die Kanzleidiener abgeschafft werden oder es sollen dieselben 2 Kr. Entschädigung für den Bereitschaftsdienst bekommen. Ein großer Teil der Kanzleidiener führt Klage, daß auch die Behandlung einzelner Vorgesetzter viel zu wünschen übrig läßt. So ist zum Beispiel in Prag bei der B. N. B. ein Oberrevident Schiller bei der Abteilung I, welcher die Kanzleidiener schikaniert und beschimpft. Ein anderer Herr, Adjunkt Kahlhofer, geht von einer Kanzlei in die andere, sekkiert die Leute, und wenn er nur einen kleinen Mangel entdeckt, so schreit er mit den Kanzleidienern herum. Es wäre besser, wenn dieser Herr sich um sein Amt kümmern würde und die Kanzleidiener in Ruhe ließe.

Nach Genossen Barta meldet sich ein Kollege von der Zentralwagendirigierung zum Wort und brachte drei Anträge zur Verlesung:

1. Es soll für die Kanzleidiener ein eigener Status geschaffen werden. 2. Schaffung eines einheitlichen Titels: Amtsdiener. 3. Ein Antrag betreffs der Einführung zweijähriger Vorrückungsfristen.

Es melden sich die Genossen Isar aus Villach und Swoboda aus Prag zum Wort, welche entschieden gegen die ersten zwei Anträge auftreten, da es nicht angeht, immer neue Anträge einzubringen, bevor nicht die alten ihre Erledigung gefunden haben. Außerdem müsse man auch im Auge behalten, daß nicht einige Kollegen andere Forderungen aufstellen, da dann die Bahnverwaltung leichtes Spiel haben würde, überhaupt nichts zu erledigen, weil sie auf die Uneinigkeit der Leute selbst hinweisen könnte. Wir haben eine gute Organisation und können nur solche Forderungen aufstellen, wo wir von seiten der Masse die Zustimmung haben. Der dritte Antrag sei ohnehin in der Zentralpersonalkommission eingebracht und von allen übrigen Dienerkategorien gefordert.

Nach den beiden Genossen sprach Genosse Sommerfeld, welcher bemerkte, daß die Forderungen nur dann Aussicht auf Durchführung haben, wenn sich auch von einem entsprechenden Hinterhalt gedeckt sind. Es ist unter allen Umständen daran festzuhalten, daß nicht immer neue Anträge eingebracht werden, da ja ohnehin im Eisenbahnministerium 1400 Anträge ihrer Erledigung harren. Die Hauptforderungen der Kanzleidiener bestehen aus sieben Anträgen. Wenn diese Anträge durchgeführt wären, so könnten die Kanzleidiener zufrieden sein. Es ist auch darnach zu trachten, daß wir für unsere Sache die Amtsdiener im Eisenbahnministerium gewinnen. Wenn wir diese Leute einmal gewonnen haben, so bedeutet das für uns schon einen halben Erfolg, weil sich die Dienstverhältnisse der Amtsdiener mit denen der Kanzleidiener intendifizieren, Solange die Amtsdiener im Ministerium noch die Spuckschalen ausleeren und die Aufräumearbeiten machen, so lange werden es auch die Kanzleidiener bei den Staatsbahndirektionen machen müssen. Zum Schlusse bemerkte Genosse Sommerfeld, daß die Organisation bei den Kanzleidienern erst anderthalb Jahre alt sei, und daß es daher auch nicht möglich war, in dieser kurzen Zeit alles zu erreichen.

Genosse Swoboda wendete sich in heftiger Weise gegen das Zertifikatistenwesen bei Besetzung der Kranzleidienerposten. Weiters trat er dafür ein, daß alle Kanzleidiener, sowohl die der Bahnämter, als auch die der Bahnerhaltungen, mit einer einheitlichen Uniform zu beteilen seien.

Genosse Isar gab bekannt, daß die Kanzleidiener von Villach, die durchwegs organisiert sind, ein Memorandum wegen einer Teuerungszulage eingebracht hätten, das bis heute aber noch keine Erledigung von der Staatsbahndirektion gefunden hat. Es wird auch allgemein Klage über das Substitutenwesen in Krankheitsfällen und Urlauben geführt.

Genosse Caloud aus Olmütz teilt mit, daß in ihrer Staatsbahndirektion die Kanzleidiener schon von den Aufräumearbeiten enthoben seien. Da der Herr Regierungsrat selbst erklärte, er stehe auf dem Standpunkt, daß der Kanzleidiener nicht zum Aufräumen gehöre, sondern nur zur Beförderung der Akten. Der Innsbrucker Delegierte beschwert sich ebenfalls wegen der Aufräumearbeiten und dem Bereitschaftsdienst. So wurden aus allen Direktionsbezirken Beschwerden der Kanzleidiener zur Kenntnis gebracht. Schließlich kam auch die einmütige Auffassung zum Ausdruck, daß es für die Kanzleidiener unbedingt notwendig sei, ein Mandat für die Zentralpersonalkommission zu bekommen, damit auch das Eisenbahnministerium erfahre, wie es eigentlich unter dieser Kategorie zugeht.

Genosse Adolf Müller faßte die ganzen Forderungen in einem einstündigen Referat zusammen und präzisierte die Stellung der Zentrale zu diesen. Zum Schluß verwies er noch auf die Wichtigkeit der bevorstehenden Reichsratswahlen.

Der Innsbrucker Delegierte stellte den Antrag, daß an den alten Anträgen, welche beim Eisenbahnministerium eingebracht sind, unbedingt festzuhalten ist, und zwar:

1. Zweijährige Vorrückungsfrist bis zum Endgehalt. 2. Ernennung fähiger Kanzleidiener zu Kanzlisten. 3. Ein Ausgleichsarrangement. 4. Enthebung der Kanzleidiener von der Bureaureinigung. 5. Festsetzung der Amtsstunden. 6. Abschaffung der grauen Uniform und einheitliche Uniformierung. 7. Ueberstellung aus der Gruppe B in die Gruppe A.

Ueber diese 7 Anträge wurde abgestimmt und es gelangten dieselben einstimmig zur Annahme. Zum 4. Punkt der Tagesordnung wurde Genosse Barta wiederum einstimmig zum Hauptvertrauensmann gewählt.

Beim 5. Punkt wurde die Notwendigkeit eines Korrespondenzfonds besprochen. Nach einem kräftigen Schlußwort, in dem die Kollegen aufgefordert wurden, über den Verlauf der Konferenz in ihren Direktionsbezirken zu berichten und fleißig an einer guten Durchführung des Vertrauensmännersystems weiter zu arbeiten, schloß um 2 Uhr nachmittags Genosse Barta die Konferenz.

Von der Personalkommission der Südbahn.

Protokoll über die am Donnerstag den 27. April 1911 in Wien stattgefundene Beratung der Gruppen des Fahrpersonals des Verkehrs, Sektion für Unterbeamte und für Diener der Personalkommission betreffend allgemeine Angelegenheiten des Zugbegleitungspersonals.

Gegenwärtig: Vorsitzender: Herr administrativer Direktor kaiserlicher Rat Dr. Gustav Fall; Vorsitzender-Stellvertreter: Herr Maschinendirektor-Stellvertreter Dr. Ingenieur Karl Schlöß; Sekretär der Personalkommission: Herr Direktionssekretär Dr. Moritz Leonore Domenego; von der administrativen Direktion: Herr Bahnkommissär Dr. Albert Grabscheid; von der Verkehrsdirektion: Herr Inspektor und Bureauvorstand Franz Pülleritzer; Herr Direktionskontrollor Edmund Saulich; Schriftführer Herr Bahnkonzipist Dr. Emil Thurner und ferner als Experte der Ersatzmann in der Personalkommission Kondukteurzugsführer Max Säckl.

Von der Sektion für Unterbeamte die gewählten Mitglieder: Zugsrevisor Robert Scherbaum, Oberkondukteur Wilhelm Scheibein, Oberkondukteur Josef Skorjanec, ferner das ernannte Mitglied für Unterbeamte Zugsrevisor Josef Nowotny.

Von den Sektionen für Diener die gewählten Mitglieder: Andreas Korp, Oberkondukteur in Graz; Leopold Aninger, Kondukteurzugsführer in Villach; Ferdinand Lackner, Kondukteurzugsführer in Lienz, und das neuernannte Mitglied Franz Böhm, Kondukteurzugsführer in Wien.

Nach vorhergegangener ordnungsmäßiger Konstituierung der Personalkommission beschließt dieselbe, den erschienenen gewählten Ersatzmann Max Säckel als Experten der Beratung beizuziehen.

Hierauf schlägt das Personalkommissionsmitglied Robert Scherbaum folgende Tagesordnung vor:

Tagesordnung für die am 27. April 1911 stattfindende Personalkommissionssitzung der

Zugsbegleiter.

1. Ueberreichung eines neuen Gehaltschemas, wie selbes bei der am 27. und 28. Jänner 1911 stattgefundenen Reichskonferenz beschlossen worden ist.

2. Regelung der Fahrgebühren (bei Nachtzeit die anderthalbfachen Gebühren und die Ruhezeit bis zu 6 Stunden auswärts als im Dienste).

3. Die Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit für die Zugsbegleiter.

4. Regelung der Dienst- und Ruhezeiten, das ist 30 Prozent Dienst, 25 Prozent Ruhezeit auswärts und 45 Prozent Ruhezeit in der Heimat mit zwei 36stündigen Ersatzruhetagen im Monat.

5. Durchführung der wiederholt vorgebrachten Forderung, Regelung und Erhöhung der Quartiergelder, den gegenwärtig bestenhenden ortsüblichen Verhältnissen entsprechend.

6. Urgenz der automatischen Ernennung der Kondukteurzugsführer zu Oberkondukteuren bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1400 Kr., falls die Ernennung nicht schon früher erfolgt.

7. Alle jene Kondukteure (Diener), die seinerzeit mit 600 Kr. Jahresgehalt angestellt wurden, sollen zwei Schenkungsjahre erhalten; für alle Zugsbegleiter (Unterbeamte und Diener), die seinerzeit mit 600 Kr., beziehungsweise 720 Kr. angestellt wurden, soll ein Schenkungsjahr und für jene Kondukteure (Diener), welche bei der Ueberleitung vom 1. Oktober 1907 länger als zwei Jahre im Anfangsgehalt von 720 Kr. gestanden sind, ein weiteres Schenkungsjahr gegeben werden.

8. Kürzung der Vorrückungsfristen der Kondukteurzugsführer und Oberkondukteure von 1200 Kr. auf 1300 Kr. und von 1300 Kr. auf 1400 Kr. um je ein Jahr.

9. Antrag auf Abänderung der Substitutionsgebühren. Oberkondukteure, welche in einer auswärtigen Station zum Stationsdienst verwendet werden, haben denselben Anspruch auf Diäten, wie alle übrigen Unterbeamten, und zwar: von 2000 Kr. Jahresgehalt aufwärts per Tag 6 Kr.; unter 2000 Kr. Jahresgehalt per Tag Kr. 4·40; Kondukteure von 1100 Kr. aufwärts per Tag 4 Kr.; Kondukteure unter 1000 Kr. per Tag Kr. 3·30; Kondukteuraspiranten und Aushilfskondukteur 3 Kr.; Uebernächtigungsgebühr für Oberkondukteure per Tag Kr. 2·50; Uebernächtigungsgebühr für Zugsführer per Tag Kr. 2·50; Kondukteure, Aushilfskondukteure, Kondukteuraspiranten und Bremser 2 Kr.

Die Unterbeamten haben diese Gebühren bei Substitutionen.

Wird ein Oberkondukteur als Zugsrevisorsubstitut verwendet, so sind ihm per Tag 4 Kr. als Diäten auszubezahlen.

Jenen Bediensteten (Zugsbegleiter), welche in der eigenen Station zum Stationsdienst verwendet werden, soll eine Gebühr vo n2 Kr. per Tag ausbezahlt werden.

10. Urlaube für definitive Bedienstete, Zugsbegleiter bis zu einer Dienstzeit von 10 Jahren 14 Tage, über 10 bis 15 Jahre 21 Tage, über 15 Jahre 26 Tage.

Eventuelles: Zweimal sind im Jahre am Sitze des Betriebsinspektorats Zugsführerprüfungen abzuhalten; als Beisitzer sollen ein Oberbeamter, der Verkehrsdirektor und ein Beamter des Betriebsinspektorats fungieren.

Zweimalige Ernennung der Kondukteurzugsführer zu Oberkondukteuren jährlich, und zwar am 1. Jänner und am 1. Juli, so daß halbjährig die Oberkondukteurposten besetzt werden.

Erbauung von Personalhäusern. Einstellung von Packmeistern zu allen Fern- und ungarischen Personen- und Schnellzügen. Monturen. Herabsetzung deren Tragzeit. Fundgegenstände. Behandlung derselben. Dienstwägen. Signalhörner 2c.

Zum 1. Punkt der Tagesordnung führt Genosse Scheibein einleitend aus, daß sich in den letzten Jahren die Lebensverhältnisse infolge der auf allen Gebieten zunehmenden Teuerung neuerdings zu ungunsten der Eisenbahnbediensteten, speziell der Unterbeamten und Diener, gestaltet haben, weshalb diese Bediensteten, da ihnen ein sonstiges Mittel zur Herstellung des erforderlichen Ausgleiches gegenüber dieser neuerlichen Belastung nicht zur Verfügung stehe, gezwungen seien, an ihre Verwaltung, als die Dienstgeberin, um Gewährung einer zeitgemäßen und ausreichenden Besoldung heranzutreten. In diesem Sinne habe die am 27. und 28. Jänner 1911 stattgefundene Reichskonferenz der Zugsbegleiter ein neues Gehaltschema beschlossen, dessen Einführung auf allen österreichischen Eisenbahnen angestrebt werde. Dasselbe wird gleichzeitig vom Personalkommissionsmitglied Robert Scherbaum dem Vorsitzenden überreicht und lautet wie folgt:

Gehaltschema

für das Zugbegleitungspersonale, welches bei Zugrundelegung der 24jährigen Dienstzeit erreicht werden soll.

Kategorie	Anstellung	Erreicht nach Dienstjahren											
		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
	Kronen												
Kondukteure F	*) 1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	R	R
Kondukteure Z	.	1100	**) 1200	***) 1300	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oberkondukteure	.	.	.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	R

*) Anstellung nach längstens ein und einem halben Jahr.

**) Nur Kondukteure, die längstens im fünften Jahre nach ihrer Anstellung die Prüfung mit Erfolg abgelegt haben, rücken unmittelbar in die Gehaltstufe von 1400 Kr. vor.

***) Alle jene Kondukteure, welche zu dieser Dienstzeit die Prüfung nicht bestanden haben, rücken automatisch in die Gehaltstufe von 1300 Kr. und dann nach mit Erfolg abgelegter Prüfung zum nächsten Vorrückungstermin in die nächsthöhere Gehaltstufe zum Unterbeamten vor.

Zur Begründung dieses Schemas beruft sich Redner darauf, daß in den Nachbarstaaten Oesterreichs für Zugsbegleiter durchwegs höhere Anfangs- und Endgehälter sowie bessere Vorrückungsfristen normiert seien, als wie bei uns; zum Beispiel betrage bei den königlich-bayerischen Staatsbahnen der Anfangsgehalt der Oberkondukteure 1800 Mark, der Endgehalt 2700 Mark zuzüglich der Quartier-, beziehungsweise Wohnungsgeldzulage; noch günstiger stelle sich dort die Bezahlung der Kondukteure, deren Anfangsgehalt 1400 Mark und deren Endgehalt 2000 Mark betrage.

Der Packmeister beziehe dort einen Anfangsgehalt von 1700 Mark und erreiche einen Endgehalt von 2300 Mark. Redner ist daher der Ansicht, daß das beanspruchte Gehaltschema auch ohne weitere Begründung nicht als übertrieben bezeichnet werden könne.

Nicht so günstig, aber mit Rücksicht auf die gleichen Teuerungsverhältnisse dennoch besser als bei uns, seien die Verhältnisse in der Schweiz. Der Anfangsgehalt eines Zugsführers betrage dort 1900 Frcs., er rückt jedes Jahr um 100 Frcs. bis zum Endgehalt von 2500 Frcs. vor. Hierzu komme, daß einem bereits beschlossenen und mit 1. Jänner 1912 in Kraft tretenden Bundesgesetz zufolge mit Rücksicht auf die Teuerungsverhältnisse eine Erhöhung der Gehaltsbezüge von 350 Frcs. bis 450 Frcs. eintreten werde, wobei betont werden müsse, daß die Nebenbezüge der Zugsbegleiter in der Schweiz günstiger seien als bei uns.

Mit Rücksicht auf diese in den Nachbarstaaten bestehenden weit besseren Verhältnisse und in Anbetracht des Umstandes, daß der gegenwärtig für Kondukteure, Zugsführer und Führer normierte Anfangsgehalt von 900 Kr. schon im bestehenden Taglohnausmaß überholt werde, müsse seitens der Zugsbegleiter im Sinne des Beschlusses der Reichskonferenz die Forderung nach Erhöhung des Anfangsgehaltes auf 1000 Kr. und des Endgehaltes auf 2000 Kr. für die Dienerkategorie als völlig berechtigt bezeichnet werden.

Personalkommissionsmitglied Scherbaum unterstützt die Ausführungen des Vorredners und bemerkt erläuternd, daß das in der Schweiz für Zugsführer geltende Schema, demzufolge die Vorrückung in den Endgehalt in 6 Jahren stattfinde, für unsere Verhältnisse selbstverständlich nicht das erstrebenswerte Ideal darstelle, weil durch dieses System jede Ambition ertötet werden müsse. Der Herr Vorsitzende Doktor Fall erwidert, daß er dem Herrn Generaldirektor von dem vorgebrachten Wunsche und den zur Begründung desselben angeführten Daten Mitteilung machen werde, macht jedoch gleichzeitig darauf aufmerksam, daß die Verwaltung den Standpunkt einnehme, Aenderungen des Schemas nur parallel mit den k. k. Staatsbahnen vornehmen zu können. Die Verwaltung werde allerdings, falls die k. k. Staatsbahnen eine Aenderung des Schemas beabsichtigen sollten, dagegen kaum eine Opposition erheben.

Nach dieser Sachlage wäre die Agitation wegen Einführung des neuen Schemas in erster Linie auf die k. k. Staatsbahnen zu verlegen.

Das Verwaltungskommissionsmitglied Scheibein unterbreitet zu Punkt 2 der Tagesordnung folgende Anträge:

Variable Bezüge.

Bezahlung der Dienststunden für Oberkondukteure, Packmeister, Zugsführer, Kondukteure und Bremser eine Stunde vor der fahrordnungsmäßigen Abfahrt bis eine halbe Stunde nach der wirklichen Ankunft. Bei der Rückfahrt ebenfalls eine Stunde vor der fahrordnungsmäßigen Abfahrt bis eine halbe Stunde nach der wirklichen Ankunft als „im Dienste". Pausen bis zu 6 Stunden sind in der auswärtigen Station als Dienststunden zu verrechnen. In jenen Stationen, wo eine längere Uebernahms- oder Uebergabszeit besteht, ist die faktische Zeit als „im Dienst" zu bezahlen.

Reservehalten in der Heimatstation wird mit 10 H. per Stunde für die Kondukteure und mit 12 H. für die Zugsführer entlohnt. Die Nachtstunden von 6 Uhr abends bis 5 Uhr 59 Minuten früh werden mit 50 Prozent Aufschlag entlohnt. (Selbstredend bei „im" und „ohne" Dienstfahrten und Ruhezeiten auswärts.)

Die Schulstunden sollen als Dienststunden entlohnt werden.

Zur Begründung dieser Forderung verweist Redner darauf, daß infolge der technischen Fortschritte im Eisenbahnwesen, insbesondere der Einführung von neuen außerordentlich leistungsfähigen Lokomotiven, die Belastung der Züge gegen früher verdoppelt, die Fahrzeit jedoch bedeutend gekürzt worden sei, woraus für die Zugsbegleiter einerseits eine viel intensivere Arbeitsleistung, anderseits eine sehr weitgehende Kürzung in den variablen Bezügen resultiere. Gelegentlich der am 18. November 1909 stattgefundenen Personalkommissionssitzung, betreffend allgemeine Angelegenheiten des Zugbegleitungspersonals, habe Herr Inspektor Pülleritzer mitgeteilt, daß die Einführung der neuen Fahrgebührentabelle der k. k. Staatsbahnen für die Oberkondukteure der Südbahn ein Mehrerfordernis von 50.809 Kr. verursachen würde. Diese vom Direktionskontrollor Herrn Saulich ausgearbeitete Berechnung sei von einigen Kollegen des Redners dahin überprüft worden, ob sie tatsächlich für alle Stationen zutreffe, was jedoch für Innsbruck nicht der Fall sei, da sich verschiedene Ungleichheiten ergeben hätten. Redner überreicht eine Tabelle, welche die stattgefunde Verschlechterung des Fahrverdienstes im Jahre 1910 gegenüber dem Jahre 1909, beziehungsweise den Rückgang für das Innsbrucker Zugbegleitungspersonal zeigt.

Inland.

Die Einberufung des Reichsrates. Wie nunmehr feststeht, wird der Reichsrat für Montag den 17. Juli einberufen. Die Thronrede wird Dienstag den 18. Juli durch den Kaiser gehalten werden.

Die Geldgeber der Deutschradikalen. Obwohl man es bisher auch schon wußte, daß die Herren Deutschradikalen die gut gehaltenen Kostgänger der Fabrikanten sind, leugneten das die Herren Führer immer, wenn man nicht gerade in der Lage war, die Photographie einer eigenhändig über eine empfangene Summe ausgestellte Bestätigung ihnen unter die Nase zu halten. Nun meldet sich aber ein Scharfmacherblatt, das „Wiener Montags-Journal", das seine vornehmste Aufgabe in der Bekämpfung der Sozialdemokratie erblickt, und bestätigt es, daß die Deutschradikalen auf die Unternehmergelder angewiesen sind. Die von uns unter gleichzeitiger Reproduktion der Empfangsbestätigung mitgeteilte Tatsache, daß der mittlerweile in Tetschen zum Abgeordneten gewählte deutschradikale Herr Heine vom Verband der nordböhmischen Industriellen 3000 Kr. erhalten habe, hatte nämlich auch das Schönererianische „Alldeutsche Tagblatt" seinen Lesern mitgeteilt. Dagegen wendet sich nun das in Diensten der Scharfmacher stehende Wiener Montagsblatt mit folgenden Worten:

„Letzthin druckte gar das Wiener Hauptorgan der ‚letzten Mohikaner' einen Artikel eines sozialdemokratischen Blattes ab, das die höchst sensationelle Mitteilung brachte, die Industriellen haben die Wahl Heines in Tetschen unterstützt und zu diesem Zwecke gar eine Bestätigung Heines über 3000 Kr. im Faksimile reproduzierte. So dumm es von dem sozialdemokratischen Blatte ist mit derartigen Selbstverständlichkeiten Aufsehen erregen zu wollen, die Dummheit des schönerianischen Blattes überragt sie noch, damit die Radikalen blamieren zu wollen. **Woher denn sollten die Radikalen das Geld für die Wahlen nehmen, wenn nicht von den Industriellen?**"

Das Geständnis aus kompetenten Munde wird man sich gut merken müssen. Selbstverständlich findet es das genannte Unternehmerorgan, daß die Deutschradikalen ihr Geld von den Unternehmern erhalten. Selbstverständlich ist es daher auch, daß die Deutschradikalen eine ausgehaltene Wach- und Schließgesellschaft für die Kassen der Kapitalisten sind.

Deutschnationale in Bodenbach ermorden einen sozialdemokratischen Arbeiter! Die Deutschnationalen haben nun auch noch einen Mord fertiggebracht. Der Kutscher der Aussiger Arbeiterbäckerei, Rudolf Honak, wollte sich nach der Stichwahl in Bodenbach in seine Wohnung nach Schönborn begeben. Er war in Gesellschaft einiger Genossen, blieb aber unterwegs etwas zurück. In diesem Augenblick begegneten ihm drei Leute, die „Heil!" riefen und ihn dann höhnten, weil das Städtemandat verloren ging. Genosse Honak debattierte mit diesen Burschen, als plötzlich einer von ihnen, Josef Jansa, ein Messer zog und Honak niederstach. Dann liefen die Burschen davon. Der Lärm hatte die anderen Genossen veranlaßt, umzukehren. Sie fanden Honak sterbend; er konnte ihnen nur noch den Hergang der Sache erzählen, dann verschied er.

Die Christlichsozialen für eine neue Auflösung des Reichsrates. Die Berliner „Germania", die fortwährend in genauer Fühlung mit den Absichten der Wiener christlichsozialen Parteileitung steht und deren Wiener Artikel vielfach direkt von den Führern herrühren, enthält Ausführungen, die beweisen, daß die Christlichsozialen schon jetzt eine Auflösung des Abgeordnetenhauses vorbereiten wollen. Im Laufe eines Artikels über die Niederlage der Christlichsozialen in Oesterreich, sagt das leitende Blatt des klerikalen deutschen Zentrums: „Das Kabinett Bienerth dürfte nicht lange mehr bestehen, das Kabinett nicht und auch nicht der neue Reichsrat, mit dem noch weniger zu arbeiten sein wird, als mit dem alten. Es heißt, für neue Wahlkämpfe bald gerüstet zu sein, es heißt, sofort an die Agitation heranzugehen, damit in Wien und auch im Land die große Niederlage wieder wettgemacht wird."

Wem haben die Deutschbürgerlichen geholfen? Vier Jahre lang haben die Deutschnationalen, Christlichsozialen und Agrarier im Bunde mit den polnischen Schlachzizen das Parlament beherrscht und durch ihre zu Ministern avancierten Führer regiert. Wem haben sie geholfen? Zuerst den Ministerstrebern. In dieser Zeit wurden folgende deutschbürgerlichen Führer versorgt: Dr. Marchet (deutschfreiheitlich) 24.000 Kr. Pension; Dr. von Derschatta (deutschnational) 16.000 Kr. Pension; Heinrich Prade (deutschnational) 8000 Kr. Pension; Dr. Schreiner (deutschnational) 8000 Kr. Pension; Dr. Geßmann (christlichsozial) 20.000 Kr. Pension; Dr. Ebenhoch (christlichsozial) 16.000 Kr. Pension. Dazu kommt noch ein halbes Dutzend Tschechen und Polen. 46 pensionierte Minister stecken jährlich 868.960 Kr. Pension ein.

Auch den Offizieren haben sie geholfen, indem sie die Offiziersgehalte um 6½ Millionen jährlich erhöht haben. Jetzt bekommt mit Zulagen ein Feldzeugmeister 42.000 Kr., ein Feldmarschalleutnant 27.000 Kr., ein Generalmajor 23.000 Kr. u. s. w.

Am besten aber haben die bürgerlichen Parteien für den Rothschild und die anderen Eisenmagnaten gesorgt. Die haben bei der Anschaffung von Kriegsschiffen, Panzerplatten, Kanonen u. s. w. ungezählte Millionen profitiert. Als die Sozialdemokraten diese reichen Leute höher besteuern wollten, haben es die Deutschnationalen, Agrarier und Christlichsozialen verhindert.

Für das Volk aber haben diese Geldsackpolitiker nichts geleistet. Alles für den Geldsack! Das war ihre Losung.

Deutschradikale Rachsucht. Im Ascher Bezirk ist bekanntlich der Deutschradikale v. Strahsky gegen den Sozialdemokraten Hillebrand unterlegen. Darob fürchterliche Wut im Lager der Teutonen. Rache um allen Preis und sei es durch Vernichtung von Arbeiterexistenzen, ist die Parole der Edlen. Die Behörden gehen den Deutschradikalen in der Ausführung der Rachegedanken bereitwilligst an die Hand; so wurden, wie die „Arbeiter-Zeitung" meldet, unlängst in Friedensreuth bei Asch fünf Genossen verhaftet und in Ketten geschlossen dem Kreisgericht Eger eingeliefert. Gegen sie wird nämlich eine Untersuchung wegen Verbrechens des Raubes geführt. Was haben die Genossen verbrochen? Sie sollen einige deutschradikale Flugblätterverteiler, die allzu aufdringlich ihre Weisheit an den Mann zu bringen hofften, etwas verklopft und ihnen die Flugblätter weggenommen haben. Das Wegnehmen der Flugblätter qualifiziert die Staatsanwaltschaft in Eger als Raub! Läßt deshalb Arbeiter verhaften, in Ketten legen und wie Mörder in die Gefängnisse werfen. So arbeiten Behörden für die bürgerlichen Parteien in unserem so gepriesenen Rechtsstaat.

Neue Staatsbahndirektionen in Böhmen. Die bürgerliche Presse meldet: Die bereits vor längerem geplante Errichtung der neuen Staatsbahndirektion in Pardubitz wird demnächst erfolgen. Gleichzeitig mit der Aktivierung dieser Staatsbahndirektion wird auch die Staatsbahndirektion in Reichenberg errichtet werden. Die Uebernahme der Agenden der neuen Staatsbahndirektionen soll am 1. Jänner 1912 erfolgen.

Die Niederlage der Christlichsozialen — eine Fügung Gottes! Nicht wir, eine der gefallenen christlichsozialen Größen, ist auf den lustigen Gedanken gekommen, in ihrer einfach zerschmetternden Niederlage eine Fügung der Vorsehung zu erblicken. Und versteht sich: eine Fügung zu Nutz und Frommen der Geßmanniten. Der gute Mann schreibt nämlich im christlichsozialen Zentralorgan:

„Wir wurden besiegt — nein, wir wurden rechtzeitig von der Bühne ab- und hinter die Kulissen gedrängt, weil auf der Bühne in der nächsten Zeit höchst riskante Dinge vorgehen werden. Wir wurden in die Lage versetzt, just nur auf uns selber bedacht sein zu können. Jetzt, da die Parteien, die an der Krippe sitzen, ihre Existenz riskieren."

Großartig: weil die Christlichsozialen Steuern und Kanonen bewilligen sollten, hat der Herrgott sie aus dem Parlament hinausgewischt und sich dazu der freiheitlichen Wählerschaft bedient. Uns wundert nur, warum die Vorsehung, die, weil sie die Christlichsozialen so väterlich beschützt, mit den Geßmännern sehr enge Verbindungen haben muß, nicht gleich nach Ausschreibung der Neuwahlen zu verstehen gab, was sie vor hat. Die Christlichsozialen hätten in diesem Fall viel erspart: das Kandidieren, das Agitieren, das viele Geld für die Irreführung der Wähler und die Blamage bei dem Durchfall! Im übrigen glauben wir nicht recht daran, daß sie nicht zum Schluß bei dem hochpatriotischen Werk, Kanonen und Steuern zu bewilligen, nicht mittun werden.

Der 82. Sozialdemokrat gewählt. Die Wahlen sind nun zu Ende. Der vierte Wahlgang, der für die galizischen Wahlen noch vorgesehen ist, ist nur eine seltene Ausnahme und kommt praktisch fast gar nicht vor. Die Wahlen haben noch die Wahl des Genossen Wityk, des 82. sozialdemokratischen Abgeordneten, gebracht, während der zweite ruthenische Sozialdemokrat Genosse Ostapczuk, der in eine aussichtslose Stichwahl gelangt war, unterlegen ist.

Ausland.

Der Streik der Seeleute. Die Seeleute in England, Belgien und Holland befinden sich seit dem 14. Juni im Streik. Sie fordern einen monatlichen Minimallohn, eine Lohnerhöhung, Bezahlung der Ueberstunden, bessere Beköstigung, vollzählige Bemannung, Verbesserung der Mannschaftsräume an Bord, Abschaffung der Shippingmaster, Abschaffung der ärztlichen Untersuchung in den Shipping Offices u. s. w. Ueberall wird die Berechtigung der Forderungen anerkannt. Selbst solche Leute, die der Arbeiterbewegung nicht sympathisch gegenüberstehen, verurteilen die Zustände, unter denen die Seeleute leben müssen. Die Reeder lehnen jedoch jedes Entgegenkommen ab, soweit sie nicht doch schon, durch empfindliche Verluste dazu genötigt, gezwungen worden sind, Zugeständnisse zu machen. Tatsächlich sind schon in verschiedenen Häfen von den Reedern erhebliche Scheuererhöhungen zugestanden worden. Der Kampf ist hart und das Ende noch nicht abzusehen. Die Reeder arbeiten in Gemeinschaft mit der Polizei und staatlichen Beamten an der Niederringung der Streikenden. Durch Import von Streikbrechern sucht man die streikenden Schiffsmannschaften zu ersetzen, meistens nur notdürftig und dann noch mit solchen Leuten, die noch nie auf See waren, noch niemals vorher ein Schiff betreten haben. Selbstverständlich erfordert ein solcher Kampf, der sich über mehrere Länder erstreckt und einen großen Teil der Schiffahrt berührt, außerordentliche Aufwendungen an finanzieller Unterstützung. Ein solcher Kampf erfordert nicht nur die Solidarität aller Transport- und Verkehrsarbeiter in moralischer, sondern auch in finanzieller Hinsicht. Wir fordern deshalb alle Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter auf, soweit es in ihrer Macht steht und soweit es ihre Kassenverhältnisse erlauben, schnell zu helfen und ihren kämpfenden Brüdern zur See durch praktische Solidarität tatkräftig zur Seite zu stehen.

Alle Geldsendungen sind unter Angabe „Für die streikenden Seeleute" zu adressieren: H. Jochade, Berlin SO. 16, Engelufer 21, II.

Mit brüderlichem Gruß: Der Zentralrat der I. T. F.:

J. Döring, P. Müller, O. Schumann,
L. Brunner, H. Jochade.

Die Pennsylvania Railroad gegen das Organisationsrecht der Eisenbahnwerkstättenarbeiter. Agitatoren der American Federation of Labor und der Union der Maschinisten, Wagenbauer, Kesselmacher und Schmiede bemühten sich in letzter Zeit, die Werkstättenarbeiter der genannten Eisenbahngesellschaft zu organisieren, was dieser einen solchen Schrecken einjagte, daß sie sofort den Beitritt zu einer Union mit Strafe der Entlassung bedrohte. Protestierende wurden auch tatsächlich sofort entlassen, aber es wurde ihnen gesagt, sie könnten ihren Arbeitsplatz wieder einnehmen, wenn sie ihre Mitgliedschaft in der Union wieder aufgeben würden. Die entlassenen Mitglieder hielten jedoch überall große Protestversammlungen ab und am 5. April fand in Pittsburg, Pa., eine Konferenz statt, an der sich Vertreter der Metallarbeiter, Grobschmiede, Maschinisten, Kesselmacher, Wagenbauer und der großen Brotherhoods der Lokomotivführer, Heizer, Schaffner, Zugbelgeiter, Eisenbahntelegraphisten sowie der Federation of Labor beteiligten, um gemeinschaftlich über die notwendigen Abwehrmaßnahmen zu beraten. Die Kompagnie wollte jedoch gegenüber dieser Kundgebung keine Schwäche zeigen, sondern sie entließ in Pittsburg nach und nach 4000 Angestellte, darunter auch solche, die sie mit 36 Jahren als zu „alt" bezeichnete. Darauf kam es am 20. Mai zum Streik.

Frauen als Bahnwärter. Aehnlich wie bei uns in Oesterreich wird auch in Deutschland überall „gespart", nur nicht da, wo es notwendig ist. Der deutsche Kaiser erhält eine Gehaltaufbesserung von 3½ Millionen Mark jährlich, während die Helden, die ihm seinen Kaiserthron aufgebaut und mit ihrem Blut festgeschweißt haben, hungern und betteln müssen, so daß die öffentliche Mildtätigkeit die öffentliche Bettelei des Kornblumenrummels für sie inszenierte. Und nun kommt eine Meldung aus Bayern, die von einem erschreckenden Mangel an kaufmännischem Verständnis zeugt: Die bayerische Eisenbahnverwaltung reformiert, um den Betrieb sparsamer zu gestalten. Natürlich wird nicht an den Gehältern der oberen Beamten gespart, sondern die schlechtest bezahlten Arbeiter sollen durch Mehrarbeit Ersparnisse ermöglichen. Zurzeit ergeht an die Bahnwärter der bayerischen Staatseisenbahn der Auftrag, daß ihre Frauen den Dienst versehen sollen. Der Bahnwärter selbst soll auf der Strecke arbeiten und die Frau soll jeden Tag fünf Stunden Posten stehen, wofür sie den glänzenden Lohn von 9 Pf. für die Stunde erhält. Wenn die Frau den Dienst aus irgendeinem Grunde nicht versehen kann, soll der Bahnwärter auf einen anderen Posten versetzt werden. Viele Bahnwärterposten sollen überhaupt eingezogen werden. Daß die Unfallziffer sinkt, ist wenig wahrscheinlich! Frauen als Bahnwärter! Das ist eine Frauenemanzipation von oben, die — ganz so ist wie meist die Dinge, die dem deutschen Volk von oben beschert werden.

Maßregelungen organisierter preußischer Eisenbahnarbeiter fanden in letzterer Zeit mehrere in Hamburg statt. Nicht nur, daß die Arbeiter wegen der ihnen gesetzlich zustehenden Teilnahme an gewerkschaftlichen Organisationen von der staatlichen Eisenbahnverwaltung brotlos gemacht werden, wird ihnen auch noch die Erlangung anderweitiger Beschäftigung durch besondere Kennzeichnung der Entlassungszeugnisse erschwert. Das Führungszeugnis eines Entlassenen, der sechs Jahre im Eisenbahndienst tätig war, trägt folgenden Vermerk: „...Seine Leistungen waren genügend. Ihm ist das Arbeitsverhältnis gekündigt worden, weil er dem Transportarbeiterverband angehört, Verstoß gegen § 23 der gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung. Im übrigen war seine Führung befriedigend." Leider läßt sich gegen eine solche Brandmarkung nichts unternehmen, da die Eisenbahnen und ihre Betriebe in Preußen nicht den Gewerbegerichten unterstehen und die ordentlichen Gerichte in früheren Fällen schon „für recht erkannt" haben, daß solche Kennzeichnung zulässig ist!

Aus dem Gerichtssaal.

Der „Schuldige" an dem Zugszusammenstoß bei Komotau.

Brüx, 30. Juni 1911.

Wenn man Laien, Bauern oder Arbeiter, zu Richtern über den angeklagten Lokomotivführer Zabe gemacht hätte, so wären sie wohl schon vor Monaten, am ersten Verhandlungstag, zu einem freisprechenden Urteil gekommen. Menschen, in deren Köpfen noch für anderes als für Paragraphen Platz ist, hätten sich nach einer Stunde überzeugt, daß nicht der Lokomotivführer Zabe an dem Zugszusammenstoß bei Komotau die Schuld trägt, sondern das System der A. T. E. Freilich, die Richter, vor denen Zabe stand, waren Berufsrichter, von denen kann man nicht verlangen, daß sie so rasch zu einem freisprechenden Urteil gelangen, da sie doch gewohnt sind, immer schuldig zu sprechen. Und so schleppte sich denn der Prozeß monatelang hin, zur Qual des schwerkranken Angeklagten. In der letzten Verhandlung am 18. Mai erstatteten die Sachverständigen ein Gut-

achten, das den Angeklagten glänzend entlastete, das aber geradezu vernichtend war für die Verwaltung der A. T. E.

In dem Gutachten wurde ausgeführt, daß der Unfall nur möglich war, weil alle in Betracht kommenden Faktoren ihre Pflicht nicht erfüllten. Wenn auch nur eines der damals im Dienst stehenden Organe seine Pflicht voll und ganz erfüllt hätte, hätte sich der Unfall nicht ereignen können. Alle haben sich auf den Lokomotivführer verlassen. Dieser habe seine Pflicht erfüllt. Wenn er — was aber nicht bewiesen wurde — weiterfuhr, ohne daß das Signal auf „frei" stand, so könne dies nur erklärt werden durch eine momentane Störung in dem Funktionieren seines Gehirnes.

Im Anschluß an dieses Gutachten wies der Verteidiger des Angeklagten, Herr Dr. Hübsch aus Aussig, darauf hin, daß Zabe an Rückenmarkschwindsucht leide, durch welche Krankheit bekanntlich das Sehvermögen oft gestört wird. Um nun sicherzustellen, ob der Angeklagte schon zur Zeit des Unfalles an dieser Krankheit litt und dadurch sein Sehvermögen geschwächt war, möge man ein ärztliches Gutachten einholen. — Der Gerichtshof gab dem Antrag des Verteidigers statt und vertagte zum Zweck der Einholung des ärztlichen Gutachtens die Verhandlung.

In der heutigen Verhandlung wurden zunächst drei ärztliche Zeugnisse verlesen, in denen die Vermutung ausgesprochen wird, daß Zabe schon zur Zeit des Unfalles rückenmarkleidend war. — Das ausführliche gerichtsärztliche Gutachten kommt zu demselben Schluß. — Damit war das Beweisverfahren geschlossen, es folgten die Plädoyers.

Der Staatsanwalt erklärte, die Anklage aufrechtzuerhalten. Er meinte, das Sachverständigengutachten sei nicht verwendbar, weil es dem Urteil vorgegriffen habe, indem es sagte, daß Zabe vom bahntechnischen Standpunkt aus kein Verschulden treffe. — Wenn das Sachverständigengutachten das Gegenteil ausgeführt hätte, wäre natürlich der Herr Staatsanwalt ganz damit einverstanden gewesen. — Einen großen Teil seines Plädoyers verwendete der Staatsanwalt dazu, die Belastungszeugen zu verteidigen, deren Glaubwürdigkeit ihm wohl selber sehr fadenscheinig vorkommen mochte. Er verwahrte sich dagegen, daß die Zeugen falsch ausgesagt hätten, auch von einer Beeinflussung von oben könne keine Rede sein. Auch wenn der Angeklagte tatsächlich an Sehstörungen gelitten habe, sei er schuldig! Es werde ja auch der betrunkene Kutscher verurteilt, der im Zustand der Trunkenheit jemand überfahre. Der Angeklagte müsse von seinen Sehstörungen gewußt haben. Weil er trotz seines Leidens den Dienst versah, so sei er schuldig zu sprechen.

Der Verteidiger Dr. Hübsch wies überzeugend nach, wie wenig glaubwürdig die Belastungszeugen seien, deckte Widersprüche in ihren Aussagen auf und schilderte noch einmal ausführlich die Betriebsanarchie bei der A. T. E. Alle anderen Diensthabenden gehören eher auf die Anklagebank als Zabe, der geradezu ein Held an Pflichterfüllung sei. — Da alle Tatsachen, auf denen die Anklage aufgebaut ist, unrichtig sind, beantragte er die Freisprechung Zabes.

Nun hatte sich der Gerichtshof, und vor allem der Vorsitzende Stöger, offenbar schon ganz aufs Verurteilen eingerichtet. Wie sollten sich nun die Richter herauswinden? Ganz einfach: sie sprachen Zabe frei, nahmen aber als feststehend an, daß die Signale auf „Halt" standen, Zabe also doch die Vorschriften verletzt habe. Nur weil er krank ist, wahrscheinlich schon damals an Sehstörungen litt, wurde er freigesprochen. — Wäre er nicht krank, er wäre trotz des Sachverständigengutachtens schuldig gesprochen worden. Deutschböhmen wäre dann freilich um einen Justizirrtum, besser gesagt, um ein Klassenurteil reicher.

Erblindung als Unfallsfolge. Am 17. April 1910 fuhr der Oberkondukteur der Südbahn Heinrich Birtič als Zugsführer mit dem Schnellzug Nr. 1601 von St. Peter nach Fiume. Als er in seinem Dienstwagen, welcher mit Koffern vollständig beladen war, tätig war, fiel einer dieser Koffer herab und traf ihn am linken Auge. Da Birtič keine bedeutenden Scherzen verspürte, setzte er seine Arbeit fort, bemerkte jedoch binnen kurzem einen kleinen Schatten vor dem linken Auge, welcher ihn bei der Schreibarbeit hinderte, so daß Birtič, da dieser Schatten durch mehrere Wochen nicht vergehen wollte, sich schließlich am 23. Mai 1910 veranlaßt sah, sich beim Bahnarzt Dr. Geiger krank zu melden, welcher ihn ins Laibacher Krankenhaus zur Untersuchung sandte, wo Birtič durch einige Tage verblieb und auch später noch wiederholt zur Visite und Untersuchung seines Auges erschien. Da der Zustand seines Auges sich jedoch immer mehr verschlimmerte, begab sich Birtič im September 1910 nach Klagenfurt zum Primarius Dr. Purtscher, welcher nach Untersuchung seines Auges eine Abhebung der Netzhaut feststellte und erklärte, daß dies möglicherweise durch einen Stoß oder Schlag geschehen sein konnte. Erst hierauf erstattete Birtič die Anzeige von seinem Unfall vom 17. April 1910, wurde jedoch von der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen mit seinen Ansprüchen abgewiesen, da diese sowohl die Ereignung seines Unfalles als auch, auf Grund der von ihr eingeholten Gutachten, den Zusammenhang zwischen dem angeblichen Unfalle und der Verletzung des Auges, welche mittlerweile zu einer beinahe vollständigen Erblindung geführt hatte, bestritt. Birtič klagte nun durch Dr. Harpner beim Schiedsgericht. Nach Durchführung des Beweisverfahrens, in welchem sämtliche Aerzte einvernommen wurden, und nach genauer Untersuchung des Birtič stellten die Sachverständigen Professor Dr. Königstein und Dozent Dr. Hanke fest, daß bei Birtič eine beinahe totale Netzhautabhebung am linken Auge eingetreten sei, wie solche entweder infolge einer Geschwulst oder eines Unfalles bei Leuten in mittlerem Alter auftreten können. Es gelang, eine Reihe von Momenten festzustellen, auf Grund deren die Sachverständigen, ganz im Gegensatz zu dem Gutachten, das die beklagte Anstalt vorgelegt hatte, zu dem Resultat kamen, daß der Zusammenhang zwischen der Netzhautabhebung und dem Unfall höchst wahrscheinlich sei, zumal ein einfacher Schlag oder Stoß auf den Kopf gelegentlich genüge, um eine solche Abhebung der Netzhaut herbeizuführen. Das Schiedsgericht nahm denn auch sowohl die Ereignung des Unfalles als auch den Zusammenhang als erwiesen an und sprach Birtič eine Nachzahlung von Kr. 1053·76 und für die Folgezeit eine 52-prozentige Rente, monatlich Kr. 159·90, zu.

Unfall infolge unbeleuchteten Stockwagens. Am 30. Jänner l. J. hatte der Kondukteur Eduard Bauer um 8 Uhr abends einen Teil des Zuges 65, bestehend aus einer Lokomotive und einem Waggon, von der Laststeite des Wiener Franz Josefs-Bahnhofes nach Brigittenau zu führen, von wo er mit früheren Teilen dieses Zuges nach Hütteldorf zu fahren hatte. Als Bauer mit dem Stundenpaß aus dem Bureau des Zugsexpedienten Ringelhofer trat, gab der Verschieber dem Lokomotivführer Horwath Vorwärtssignal, damit er bis zum Ausfahrtssemaphor fahre. Zugsexpedient Ringelhofer rief Bauer im Abgehen noch zu, er solle ausfahren, wenn der Semaphor auf „Frei" stehe. Bauer, welcher in einer Hand die Handlaterne, in der anderen seinen Mantel und seine Tasche hielt, schwang sich auf den Fußtritt der Lokomotive und füllte im Fahren den Stundenpaß aus. Auf die Frage des Lokomotivführers, ob er auf dem Stock ein Schlußsignal habe, entgegnete Bauer, daß er seine Handlaterne vorläufig zum Schreiben des Stundenpasses benötige und der Zug eine Laterne noch nicht brauche. Der Zug hielt nun bei dem auf „Halt" stehenden Ausfahrtssemaphor an. Bauer hatte den Stundenpaß eben zu Ende geschrieben und wollte sich vom Fußtritt der Lokomotive entfernen, als im selben Augenblick von rückwärts eine Verschubgarnitur in Bauers Zug hineinfuhr, weil deren Lokomotivführer Ferenz wegen Fehlens der Schlußsignale den Zug Bauers nicht gesehen hatte. Infolge des Anpralles erlitt Bauer selbst mehrfache Verletzungen, ferner wurde der Heizer Müller der Lokomotive des anderen Zuges an die Tenderbremse angeschleudert.

Nach einer von der Polizeidirektion eingeholten Note der Generalinspektion kam als schuldtragend für den Unfall in erster Linie Eduard Bauer in Betracht, weil er auf den Stock des Zuges keine Schlußlichter gegeben hatte, in zweiter Linie der Zugsexpedient Ringelhofer, weil er den Zug expediert hatte, ohne sich von dem Vorhandensein der Schlußlichter zu überzeugen.

Wegen dieses Vorfalles hatte sich vor dem Bezirksgericht Josefstadt in Strafsachen Eduard Bauer ob Uebertretung nach § 432 St.-G. zu verantworten. Ringelhofer war kurz vor der Verhandlung gestorben. Der durch Dr. Harpner verteidigte Angeklagte gab an, er habe, da das Zeichen zur Vorfahrt bis zum Semaphor durch den Verschieber gegeben wurde, nicht voraussehen können, daß die Garnitur bereits als Zug zu betrachten sei. Er war vielmehr der Ansicht, daß noch verschoben werde, zumal er von Ringelhofer nicht abgefertigt war. Wenn er seinen Zug als Verschubgarnitur auffaßte, habe er Schlußlichter nicht benötigt, übrigens war es ihm unmöglich, die Schlußlaterne anzubringen, weil in dem Augenblick, als ihm Ringelhofer den Stundenpaß eingehändigt hatte, der Zug über Auftrag des Verschiebers sich in Bewegung setzte, so daß er knapp Zeit hatte, aufzuspringen. Der über Antrag des staatsanwaltschaftlichen Funktionärs geladene Sachverständige, kaiserlicher Rat Liebl, gab an, daß die Verantwortung Bauers nach den Umständen ihre Richtigkeit haben mag und daß ihm in diesem Falle kein direktes Verschulden zur Last falle. Vom Verteidiger geführte Zeugen gaben an, daß dem rückwärtigen Zuge die Aussicht nicht wegen des Fehlens der Schlußlichter, sondern wegen einer Kurve und Verstellung von Zwischengeleisen mit Waggons benommen war, woraus der Sachverständige die Schlußfolgerung zog, daß auch beim Vorhandensein von Schlußlichtern der Unfall sich ereignet hätte, da er in diesen hiervon unabhängigen Verhältnissen seine Ursache hatte. Im Hinblick auf dieses Ergebnis des Beweisverfahrens, trat der staatsanwaltschaftliche Funktionär von der Anklage zurück, worauf der Richter den Freispruch Bauers verkündete.

Streiflichter.

Ein Schwabenstreich der k. k. Staatsbahndirektion Linz. Ein gediegenes Stückel passierte kürzlich bei der Wagendirigierung in Linz, die aus untertänigster Devotion sich unsterblich blamierte. Der Bahnarzt in Aschbach, Niederösterreich, wollte sein Pferd dem Pferdefleischhauer in Linz senden und bestellte daher beim Bahnamt in Aschbach einen Wagen. Das Bahnamt wendete sich nun um einen solchen an die Linzer Wagendirigierung, die, weil Schloß Wallsee in der Nähe von Aschbach ist, der Meinung war, es handle sich um einen Wagen für Hofpferde. Trotz einer Aufklärung von Aschbach ließen sich aber die Herren in Linz von ihrer Meinung nicht abbringen, und es wurde je ein Spezialwagen für Luxuspferde aus Prag und Salzburg und ein Güterwagen mit Requisiten als Reserve nach Aschbach dirigiert. Man denke sich nun die Heiterkeit, als dieser Wagenpark in Aschbach einlangte. Alles lachte, als man den für den Pferdefleischhauer bestimmten Gaul des Bahnarztes in den Hofwagen verlud — in Linz sollen die Herren von der Wagendirigierung aber nicht besonders geistreiche Gesichter gemacht haben, als die Hoffendung mit der alten Mähre einlangte....

Bremsinstrukteure bei den k. k. Staatsbahnen. Wie die k. k. Staatsbahndirektion Villach in einem Zirkular mitteilt, sieht sie sich veranlaßt, vorläufig einen Bremsinstrukteur einzustellen, dessen Aufgabe es sein sollte, die Zugsbegleiter in der Handhabung der Bremsen zu überwachen, bei wahrgenommenen Anständen durch Belehrung einzuwirken und selbe zu rapportieren. Begründet wird die Notwendigkeit dieser Neueinführung damit, daß die Fälle des Zugreißens sich mehren, was auf eine mangelhafte Bedienung der Bremsen seitens des hierzu berufenen Personals zurückzuführen sei. Man muß es der Direktion Villach lassen, sie hat sich über die möglichen Ursachen des Zugreißens den Kopf nicht zerbrochen, und die Schuld daran kurzerhand dem Zugspersonal in die Schuhe geschoben. Dazu bedarf es wahrhaftig keines Scharfsinnes. Das Zugreireißen ist bekanntlich eine Erscheinung, die im Bahnbetrieb reißen ist bekanntlich eine Erscheinung, die im Bahnbetrieb Sicherheit und Regelmäßigkeit des Verkehrs, als auch die persönliche Sicherheit der Zugsbegleiter arg zu beeinträchtigen. Welch katastrophale Wirkung ein Zugreißen unter Umständen zur Folge haben kann, dafür lieferte uns im Vorjahr das erschreckende Ereignis auf der Brennerbahn hinlänglichen Beweis. Die Gefahr des Reißens ist hauptsächlich bei den Güterzügen vorherrschend und wächst in demselben Maß, als der Zug an Länge und Bruttobelastung zunimmt. Aber auch andere Umstände können mitbestimmend hierfür sein.

Die Dienstobliegenheiten der Güterzugsbegleiter sind mannigfach in ihrer Art. Zu diesen gehört in erster Linie die Bedienung der Bremsen. Zweck derselben ist es, die Geschwindigkeit des Zuges zu regeln, beziehungsweise denselben ganz zum Stillstand zu bringen. Ebenso ist die Streckenkunde eine der unerläßlichen Vorbedingungen für die Ausübung dieser Dienstobliegenheit der Zugsbegleiter. Es ist Erfahrungstatsache, daß beispielsweise kurze Horizontalen in Gefällstrecken eine große Gefahr des Reißens in sich bergen, die nur durch eine richtige und zweckentsprechende Handhabung der Bremsen herabgemindert werden kann. Das Verständnis für eine zweckmäßige Bedienung der Bremsen und die Streckenkenntnis dem den Zug begleitenden Personal beizubringen, kann nur das Produkt einer eingehenden Belehrung und praktischen Einschulung sein. Nun kommt es aber häufig vor, daß bei gesteigertem Verkehr durch Einleitung von Erfordernisszügen oder großer Bruttobelastung eines Zuges, speziell in Strecken mit größeren Neigungsverhältnissen, der normierte Stand der Zugsbegleiter nicht ausreicht. In diesem Fall wären disponible Zugsbegleiter der Domizilstationen zur Verstärkung heranzuziehen. Nun trifft es aber oft zu, daß solche nicht vorhanden sind, oder der Entfernung wegen ihre Beistellung nicht zeitgerecht bewerkstelligt werden kann. Im letzteren Fall werden ganz einfach Magazinsarbeiter zu diesem Dienst kommandiert. Nun sagt aber der Artikel 4, Punkt 1 der Instruktion 20 der Verkehrsvorschriften:

„Zum Zugbegleitungsdienst dürfen nur Personen verwendet werden, die sich vorher über die ihre Dienstesverrichtungen betreffenden Bestimmungen und Vorschriften genaue Kenntnis verschafft, dieses durch eine Prüfung nachgewiesen haben, und nach entsprechender Einschulung zur Ausübung dieses Dienstes für befähigt erklärt wurden." Wie es aber mit dieser Prüfung und Einschulung in Wirklichkeit der als Verstärkung zum Bremserdienst kommandierten Magazinsarbeiter vielfach bestellt ist, beweist zur Genüge die Tatsache, daß schon zu wiederholtenmalen von den Delegierten in der Personalkommission darauf hingewiesen wurde, daß zur aushilfsweisen Verwendung als Bremser bei Güterzügen, vielfach Leute herangezogen werden, die selbst der primitivsten Voraussetzungen für die Ausübung dieses Dienstes bar sind. Diese Leute mit auf diesen Dienst bezughabenden Vorschriften zu beteilen, das scheint man nicht immer für notwendig zu finden, ja, es hat sich sogar schon zugetragen, daß solche Leute nicht einmal im Besitz einer Dienstfahrordnung waren, und es ist schon vorgekommen, daß solchen als Verstärkung beigestellten Leuten von Diensthabenden bedeutet worden ist, es dem Zugsführer nicht zu sagen „daß ihnen dieser Dienst fremd ist und sie das erstemal hierzu verwendet werden". Also ohne die geringste Kenntnis jedweder Vorschriften werden solche Leute als Verstärkung zu einem Dienst befohlen, dem die Beförderung von Hab und Gut der Parteien anvertraut ist, zu einem Dienst, der von jedem einzelnen Zugsbegleiter ein so großes Maß von Kenntnissen und Fähigkeiten beansprucht. Diese Rücksichtslosigkeit und Außerachtlassung der primitivsten Gebote der Verkehrssicherheit steigert sich geradezu zum Verbrechen.

Wie sich solcherart der ohne jede Einschulung als Verstärkung im Bremserdienst verwendete Magazinsarbeiter das Verständnis für die zweckdienliche Handhabung der Bremse, der Streckenlage, der Bedeutung der Signale u. s. w. aneignen sollte, das wissen die Götter. Ob die Verwendung von Magazinsarbeitern in Gemüsegärten und zu Hausarbeiten zum Nutz der Vorstände und zum Schaden der Verwaltung geeignet ist, den Mangel an Kenntnissen für die aushilfsweise Verwendung im Zugsbegleiterdienst zu ersetzen, wollen wir bezweifeln. Die sachgemäße Bedienung der Bremsen erfordert von den Zugsbegleitern die gespannteste Aufmerksamkeit, die einerseits der Bewegung des Zuges, anderseits der Strecke gewidmet werden muß. Daß dieser Anforderung aber nur ein Personal gerecht werden kann, das ausgeruht ist und nicht über das Maß des menschlichen ausgenützt wird, liegt auf der Hand. Das steht aber im Widerspruch zu den bekannten Oekonomisierungsbestrebungen der Verwaltung, die darauf gerichtet sind, das Personal in unmenschlicher Weise auszunützen. Die fortwährende Verschlechterung der Fahrturnusse und die Verwendung der Verstärkungsbremser tagsüber zu Magazinsarbeiten à la Unzmarkt-Frisach sind schlagende Belege hierfür. Mögen durch dieses fluchwürdige System Hunderttausende von Kronen an Schaden erwachsen, wenn nur anderseits an Personalauslagen paar hundert Kronen erspart werden können! Eine weitere nicht zu unterschätzende Rolle in puncto Verkehrssicherheit spielt die Verbindung der Wagen untereinander.

Laut Vorschrift sollten die Wagen derart gekuppelt werden, daß die Pufferscheibenentfernung nicht mehr als drei Zentimeter beträgt. Ja, wenn es nur mit der Vorschrift allein gedient wäre; man vergißt dabei aber ganz, daß es notwendig ist, auch die Möglichkeit zu schaffen, sie befolgen zu können. Die Pflege der Kuppelgewinde wird vielfach vernachlässigt und außer acht gelassen, obzwar die Erfahrung lehrt, je mehr Spielraum die Wagen untereinander haben, beziehungsweise je länger sie gekuppelt sind, um so größer auch die Gefahr des Reißens besteht. Wie sollte auch eine systematische Pflege der Kuppelgewinde möglich sein, fehlt es doch an der ersten Voraussetzung hierzu, an Personal.

Und alle diese Mängel sollten in den Augen der k. k. Staatsbahndirektion Villach die Einstellung eines Bremsinstrukteurs ersetzen. Nicht menschenwürdige Fahrturnusse, nicht die praktische Erprobung und Einschulung des zum Bremserdienst herangezogenen Personals, auch nicht die Instandsetzung der Kuppeln, wozu Personal erforderlich ist, sollten der Gefahr des Zugreißens steuern. Nein, die Herren beim grünen Tisch wissen das viel besser: Die Einstellung eines Bremsinstrukteurs sollte das Mirakel zur Lösung des Problems sein. „Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube."

Generalversammlung des Pensionsinstitutes der österreichischen Lokalbahnen. Am 24. Juni hatte im Saale des Ersten österreichisch-ungarischen Beamtenvereines, I., Wipplingerstraße 25, die 13. ordentliche Generalversammlung des Pensionsinstitutes der österreichischen Lokalbahnen stattgefunden. Auf der Tagesordnung war: 1. Mitteilung des Vorsitzenden. 2. Vorlage des Berichtes des Vorstandes und des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1910. 3. Bericht der Revisoren. 4. Beschlußfassung über die Punkte 2 und 3. 5. Die traditionelle Statutenänderung. 6. Eventuelle Anträge. Bei Punkt 2 wurde von seiten der Vertreter der Lokalausschüsse der Wunsch ausgesprochen, dem Rechnungsabschluß statistische Tabellen über die Diensteigenschaft der Versicherten, über die Höhe der Versicherungssumme, über die Dauer der Mitgliedschaft sowie über die Höhe der Pensionen der Witwen 2c., kurz über alles, was zur Information und Aufklärung der Mitglieder dienlich sei, beizulegen. Nach der Stimmung im Vorstand ist leider sehr wenig Aussicht, daß dem Wunsche der Mitglieder Rechnung getragen wird. Bei Punkt 5 der Tagesordnung lag ein Antrag des Vorstandes vor auf Abänderung des § 4, Absatz 2, sowie § 11, Absatz 1, und der mit diesen Paragraphen zusammenhängenden Paragraphen, dann § 9, Absatz 2. Als Grund, warum diese Anträge eingebracht wurden, gab der Vorstand an, daß die 7prozentigen Beiträge der Mitglieder sowie der 7prozentige Zuschuß der Bahnverwaltungen nicht genüge, um den durch die Versicherungstechniker ermittelten Abgang von Kr. 203.626·13 zu decken, daher es notwendig sei, die Beiträge sowie die Zuschüsse von 7 auf 8 Prozent zu erhöhen. Nachdem die Vertreter der Bediensteten sowie ein großer Teil der Delegierten der Bahnverwaltungen sich nicht überzeugen konnten, warum das Institut mit 7prozentigen Beiträgen passiv sein sollte, da andere Institute mit geringeren Beiträgen ganz gut florieren, wurde dieser Antrag mit großer Majorität abgelehnt. Es wurde ins Treffen geführt, daß die Gehaltserhöhungen an der Unterdeckung schuld seien. Abgelehnt wurden alle Anträge, die eine Verbesserung des jetzigen Statuts, respektive eine Besserstellung der Versicherten bezwecken sollten. Außerdem wurde eine Abänderung des § 39, Punkt 7, dahin vorgenommen, daß die Generalversammlung dann beschlußfähig sei, wenn so viel Delegierte und Vertreter anwesend sind, daß sie drei Fünftel der gesamten Stimmen vertreten. Sollte dies nicht der Fall sein, so wird eine Stunde darauf eine neue Generalversammlung abgehalten, die unter allen Umständen beschlußfähig ist. Wir werden später über die Statutenänderung ausführlicher berichten.

Wie Eisenbahnbedienstete im Krankheitsfall behandelt werden. Am 20. April 1911 sah der Pumpenwärter Vodička in Absdorf den Lokomotivführeranwärter Franz Rejcha auf der Lokomotive des Zuges Nr. 75 sitzen, so daß er ihm scherzweise zurief, wie er sich unterstehen könne, anstatt zu arbeiten, zu sitzen. Unterdessen blieb die Lokomotive stehen, Rejcha stieg ab, krümmte sich vor Schmerzen, war ganz blaß und Schweißperlen tropften ihm über die Wangen. Er ging zu seinem Vater ins Pumpenhaus und klagte über riesige Schmerzen im Unterleib. Sein Vater riet ihm, nach Hause zu fahren und Rejcha bat sich warmes Wasser zum waschen aus, um mit Zug 322 nach Hause zu fahren. Unterdessen wurde ihm immer schlechter, so daß sein Vater um den Arzt ging. Es war dies um 4 Uhr nachmittags. Der Arzt war nicht zu Hause, so daß der Vater des Erkrankten den diensthabenden Assistenten Walter ersuchte, er möge auf einem Fahrrad einen Mann um den Arzt nach Stetteldorf senden, wo sich dieser in seiner freien Zeit gewöhnlich aufhielt. Dem wurde willfahrt und der Bote traf auch den Dr. Nagler an. Statt daß sich aber dieser auf seinen Kutschierwagen gesetzt hätte, um in Absdorf seiner Pflicht als Arzt und Mensch nachzukommen, kam er erst um 7 Uhr abends, ordnete einen russischen Tee mit etwas Rum an, verschrieb Tropfen, und nachdem er noch angeordnet hatte, dem Kranken Eisstücke schlucken zu lassen und erklärt hatte, die Sache sei gar nicht gefährlich, ging er fort. Erst als er das zweitemal kam, sah er, daß die Sache doch gefährlich sei. Ob-

wohl die Wohnung des Dr. Nagler nur 5 Minuten von der Bahn entfernt ist, dauerte es eine halbe Stunde, ehe er kam, als er das zweitemal geholt werden mußte. Jetzt ordnete er sofortige Ueberführung ins Spital an. Leider waren aber schon die meisten Züge abgegangen, so daß es ziemlich lange dauerte, bis der Kranke ins Krankenhaus kam. Er wurde mit dem Zug Nr. 324 nach Wien überführt, und zwar nicht ins Krankenhaus, sondern in die Wohnung seines Schwagers. Dies war nach 12 Uhr nachts. Sein Schwager mußte sich zunächst um einen Arzt bekümmern, was noch ziemlich lange dauerte. Als der Wiener Arzt Dr. Redlich kam, konstatierte er eine Blinddarmentzündung und daß eine Operation notwendig gewesen sei, die aber schon zu spät war. Rejcha wurde ins Krankenhaus zu den Barmherzigen Brüder überführt, wo er mit riesigen Schmerzen bis Samstag den 22. April bis ½8 Uhr abends lag und einen schmerzvollen Tod fand. Es steht außer jedem Zweifel, daß dem Lokomotivführeranwärter Rejcha noch hätte geholfen werden können, wenn Dr. Nagler rechtzeitig seine Pflicht getan hätte und wenn er die Erkrankung ernst genommen hätte. Aber da es sich nur um einen Eisenbahnbediensteten handelte, ließ sich Dr. Nagler Zeit. Es wird Sache der Vertrauensmänner der Eisenbahner im Krankenkassenausschuß sein, auf genaue Untersuchung dieses Falles zu dringen und darauf zu bestehen, daß Dr. Nagler alle Konsequenzen aus seiner Gewissenlosigkeit zu tragen habe.

Eine Deputation von Lokomotivführeranwärtern bei der Staatsbahndirektion Wien. Unter Führung des Personalkommissionsmitgliedes Genossen Barth sprachen am 11. Mai die Lokomotivführeranwärter Adler, Brauner und Felbermeier beim Herrn Ministerialrat Kolisko vor, um im Namen ihrer Kollegen dahin zu wirken, daß alle Anwärter, die im Juli dem ad hoc-Erlaß entsprechen, auch ernannt werden. Genosse Barth führte aus, daß der Ernennung nichts im Wege stehen könne, da doch von der k. k. Nordbahndirektion 200 Lokomotivführerposten zur Normierung der k. k. Staatsbahndirektion Wien abgegeben wurden. Herr Ministerialrat Kolisko erklärte, von diesen 200 Posten nichts zu wissen, versprach aber, Erhebungen pflegen zu lassen und dem Personal gern entgegenzukommen. Die freien Lokomotivführerstellen sollen ausgeschrieben werden, damit nicht wiederum Präterierungen vorkommen können.

Korrespondenzen.

Wien I. Herr Josef Kirchberger ist ein Prachtexemplar eines indifferenten Lokomotivführers, deswegen verdient er, der breiten Oeffentlichkeit vorgestellt zu werden. Die Organisation haßt er im allgemeinen, aber die armen Teufeln von Kohlenarbeitern insbesondere. Eine allgemein bekannte Tatsache ist es, daß der Kohlenplatz von Wien I dem Lokomotivpersonal genug Anlaß zu Klagen gibt. Erstens die unglückliche Anlage des Kohlenplatzes, weiters geschieht die Verladung in der primitivsten Form, dann die überlangen Arbeitszeiten der Kohlenarbeiter und viele Mängeln lokaler Natur bringen es mit sich, daß das Verladen der Tender ziemlich viel Zeit in Anspruch nimmt. Doch Herr Josef Kirchberger kennt nur eine Ursache, welche allerdings seiner Beschränktheit alle Ehre macht, nämlich: die Kohlenarbeiter sind schuld, daß es am Kohlenplatze nicht geht, sie wollen nichts arbeiten, weil sie organisiert sind. Während nun der größte Teil der Lokomotivführer von Wien I genug Einsicht und Urteilsfähigkeit aufbringt und die wahren Ursachen kennt, sich daher den Kohlenarbeitern gegenüber menschlich benimmt, fühlt sich Herr Josef Kirchberger berufen, so oft er am Kohlenplatze mit seiner Maschine erscheint, den Antreiber der Kohlenarbeiter zu spielen. Es gibt mit diesem Herrn am Kohlenplatze immer Plänkeleien; bei einem derartigen Anlaß verwahrte sich nun der Vertrauensmann der Kohlenarbeiter gegen den Ton, welcher er den Arbeitern gegenüber anschlägt und forderte ihn auf, sich in der Ansprache des Wortes „Herr" zu bedienen. Nun, da kam er aber schön an; was, zu einem Tagwerker soll ein Lokomotivführer Herr sagen? Daß wäre noch schöner.

Herr Kirchberger machte über diesen Vorfall Anzeige bei der Heizhausleitung und der Kohlenarbeiter wurde mit einer 1 Kr. bestraft, und zwar mit einer wahrhaft salomonischen Begründung, nicht wegen der Anmaßung des Titels Herr, sondern, weil er es unterlassen hatte, ohne Aufforderung des Lokomotivführers beim Verladen laut zu zählen. Mit diesem Straferkenntnis wurde nun die wacklig gewordene Autorität des Herrn Kirchberger gepölzt. Allerdings wurde auch die Frage der Ansprache gestreift, doch meinte die Heizhausleitung, der Titel Herr kommt erst dem Unterbeamten zu. Es herrscht nun tatsächlich die mittelalterliche Gepflogenheit bei den k. k. Staatsbahnen erst im Dekret des Unterbeamten den Titel „Herr" anzuwenden.

Zum Schluß möchten wir Herrn Kirchberger und die assistierenden Deputationsmitglieder, welche mit ihm bei der Staatsbahndirektion vorsprachen, um die Kohlenarbeiter wegen ihrer Faulheit zu denunzieren, anraten, die Stiefelsohlen zu sparen. Wären sie weniger borniert und haßerfüllt, so müßten sie wissen, daß die Staatsbahndirektion durch die Arbeits- und Leistungsausweise des Heizhauses genau über das Arbeitspensum eines jeden Kohlenarbeiters informiert ist, daher dem engherzigen und von einem sehr begrenzten geistigen Horizont zeugenden Angaben solcher Leute keinen Wert beimißt.

Den Kohlenarbeitern können diese kleinlichen Bosheiten und Gehässigkeiten nicht viel schaden, sie sind im Gegenteil nur geeignet, ihnen stets die Notwendigkeit und Unentbehrlichkeit der gewerkschaftlichen Organisation vor Augen zu halten.

Czernowitz. (Streckenwächterelend.) Es klingt nahezu unglaublich, wenn man in den Versammlungen der Streckenwächter hört, bis zu welchem Grade die Herren der k. k. Bahnerhaltungssektionen das ihnen unterstellte Personal sekkieren, plagen und strafen. Recht- und schutzlos ohne jede Hilfe stehen die Wächter in der Bukowina da, angewiesen nur auf die Gnade einzelner Bahnerhaltungspaschas. Rechtfertigungen müssen mit vielfachen Beweisen belegt werden und dann nützen sie noch nichts, nur wenn der Streckenwächter zufällig Zeugen angibt und die Herren beim grünen Tisch aus der Rechtfertigung ersehen, daß es für sie mit einem Skandal enden könnte, lassen sie die bereits diktierten Strafen fallen. Die Bahnerhaltungen in der Bukowina sind noch Abteilungen, in welche sehr wenig Licht und Sonne hineingeleuchtet haben. Die Zustände bei diesen sind meistenteils geheimnisvolle. Erst wenn die Erbitterung des Personals bis zur Verzweiflung getrieben ist und es zur Explosion kommt, bekommt man manche Tat der sauberen Gesellschaft vor die Augen. Die Dienstordnung, das oberste Gesetz bei der Bahn, wird nur dann bei der Bahnerhaltung gehandhabt, wenn es zuungunsten des Personals geschehen kann. In der Bukowina gibt es Streckenwächter, welche den Erholungsurlaub seit acht bis zehn Jahren nicht ausgenützt haben, weil diese einen solchen nicht bekommen können. Wird ein Erholungsurlaub verlangt, muß ein gestempeltes Gesuch vorgelegt werden, dieses wird des öfteren von der k. k. Bahnerhaltungssektion beanständet und zwei oder dreimal dem Wächter zur näheren Begründung zurückgestellt. Geschieht einmal das Malheur, daß so ein Gesuch in die k. k. Betriebsleitung sich hineinverirrt und erhält von dort der Streckenwächter den Urlaub bewilligt, dann gestattet der Herr Sektionsvorstand es nicht, den von der Betriebsleitung bewilligten Urlaub anzutreten, mit der Motivierung, der Wächter solle alles nochmals dokumentieren. Wir wissen es genau, daß laut Ministerialerlaß den Vorständen das Recht zusteht, im eigenen Wirkungskreis den untergebenen Bediensteten einen Urlaub bis zu acht Tagen zu geben, dazu gehört kein gestempeltes Gesuch. Aber bei uns in der Bukowina sind noch immer kleinasiatische Zustände. Die k. k. Bahnerhaltungssektion in Itzkany hat den Bahnmeistern für Urlaube speziell einen hektographierten Wisch herausgegeben, um damit die Wächter irrezuführen. Derselbe lautet:

K. k. Bahnerhaltungssektion Itzkany.
Bahnmeister . . . . . .
Mündlich vorgebrachtes Urlaubsgesuch bis zur Dauer von drei Tagen.
1. Vor- und Zuname des Gesuchstellers.
2. Diensteigenschaft desselben.
3. Stationierungsort.
4. Dauer des angesuchten Urlaubes.
5. d. i. vom . . . . 191 . bis inkl. . . . . 191 .
6. Reiseziel.
7. Nähere Begründung und Zitierung von Beilagen.
8. Bemerkung wegen allfälliger Substitution.
. . . . . am . . . . . 101 .
Unterschrift des Bahnmeisters.

Bei Retournierung solcher Urlaubsgesuche heißt es: „Der Punkt 7, laut beiliegenden Urlaubsgesuches des N. N. ist näher zu begründen, respektive anzuführen, wozu N. N. den Urlaub benötigt." Oder, um den Amtsschimmel weiter reiten zu lassen: Der Punkt 8 ist gänzlich unverständlich und daher aufzuklären. Die Herren in der Bahnerhaltungssektion führen eine rege Korrespondenz mit den von den Wächtern eingebrachten gestempelten Gesuchen. Ein sehr krasser Fall möge da als Beispiel dienen, wie die Bediensteten, wenn sie Urlaube in sehr dringenden Fällen verlangen, von den Vorgesetzten behandelt werden. Es geschah im Jahre 1909 im Monate Mai oder Juni, daß der Ablösewächter A. S. im Dienste war, während seine Frau draußen im Garten beschäftigt war. Sechs kleine Kinder blieben im Hause allein ohne welche Aufsicht. Von was könnte ein Wächter eine Aufsicht bezahlen, wenn er kaum mit den 900 Kr. sein Auskommen finden kann? Die Kinder spielten mit Feuer und eines verbrannte sich und starb in kurzer Zeit. Die Frau des Ablösewächters wurde durch die Staatsanwaltschaft angeklagt und die arme Mutter mußte zu dem Verlust ihres Kindes noch eine Arreststrafe abbüßen. Der Ablösewächter S. legte ein gestempeltes Gesuch vor, um seinen Erholungsurlaub zu verlangen, damit er zu Hause bei den Kindern bleiben könne, weil die Frau Arreststrafe abbüßen mußte. Der Urlaub wurde nicht bewilligt, und S. mußte ein Weib für die Kinder aufnehmen und hierfür täglich Kr. 1·60 zahlen. So schaut unserer Herren Gerechtigkeit aus. Wir könnten sehr viele solcher trauriger Geschichten erzählen, bleiben diesmal bei der einen. Die Streckenwächter in der Bukowina führen bittere Klage über Ueberbürdungen im Dienste. Sie müssen 16 Stunden Dienst machen und haben darauf 12, beziehungsweise 10 Stunden frei. In 24 Stunden muß viermal auf Streckenkontrolle gegangen werden. Ein jeder Kontrollgang hin und zurück macht vier Kilometer aus. Wir haben ganz unparteiisch nachgerechnet und gefunden, daß das Gehen in den Dienst und zurück und die Kontrollgänge im Laufe von 16 Stunden Dienst nicht weniger wie bis 30 Kilometer ausmacht und fragen gleichzeitig, wie lange so ein Ablösewächter solche Hunzereien bei der Bahn aushalten kann? Die Streckenwächter haben am 26. April und 11. Juni 1911 große Versammlungen gehabt und verlangen einen Dienstturnus von 12 Stunden Dienst und 18, beziehungsweise 16 Stunden frei. Die k. k. Bahnerhaltungssektion in Czernowitz und Itzkany operieren mit einem erbärmlichen Strafsystem. Den Vorrang hierbei verdient allenfalls der Inspektor Wolak in Czernowitz. Dieser Herr leidet wahrlich an einer Strafwut und müßte, wenn man von der k. k. Betriebsleitung eine unparteiische Gerechtigkeit erwarten könnte, Herr Wolak als Kranker ins Spital abgeführt werden. Bezüglich der Strafausmaße gibts beim Herrn Inspektor Wolak keinen Pardon. Kommt beispielsweise ein Streckenwächter von der Provinz in die k. k. Bahnerhaltungssektion nach Czernowitz, um sich mündlich zu rechtfertigen und gegen das diktierte Strafausmaß zu protestieren, wird im neuerlich Strafe diktiert, weil er nach Czernowitz gekommen sei. Beweist der Streckenwächter, daß er unschuldig gestraft wurde, wird ihm die Strafe nachgesehen, und gleichzeitig der Mann für etwas anderes als schuldtragend befunden, und das bereits gestrichene Strafausmaß aufs zweite überschrieben. Meldet der Streckenwächter den Rekurs gegen das ungerechte Strafausmaß an, dann sagt der Herr Inspektor Wolak: Wenn sie einen Rekurs gegen die Strafe machen werden, so kommt das immer in meine Hände, und ich werde mit dem das machen, was mir gefällt. Wenn die Streckenwächter protestieren, daß die Angaben der Nachtkontrolle nicht immer auf Wahrheit beruhen, und daß die Strafen ungerecht sind, bekommt man zur Antwort: Der Bahnmeister ist beeidet und ich schenke ihm das Vertrauen und was er sagt, ist bei mir heilig. Wir fragen gleichzeitig bei der k. k. Betriebsleitung an, haben die Streckenwächter in der Bukowina keinen Diensteid abgelegt, nur die Bahnmeister? Wie weit die Lumperei bei den Nachtkontrollen Platz greift, wollen wir durch einiges aus den Briefen, welche uns die Streckenwächter eingesendet haben, in die Oeffentlichkeit bringen: Am 22. Jänner 1911 hat der Gebäudemeister Josef Schneider, der Liebling des Herrn Inspektors Wolak, aus Czernowitz, seine erste Nachtkontrolle von der Station Kuczurmare zu Fuß bis zur Station Volksgarten vorgenommen. Der Wächter auf 231 hat ihn überhaupt nicht gesehen. Beim Posten 230 wurde der Wächter, als er zum Signalisieren des Zuges hinauskam, durch das Bellen des Hundes aufmerksam gemacht, daß jemand hinter den Stall geschlichen ist. Bei der Annäherung des Wächters nahm jemand schleichend über das Ende der Strecke Reißaus. Erst in der Früh bei der Streckenbegehung Nr. 2 hat der Wächter am Grenzpflock „Nachtkontrolle Schneider" aufgeschrieben gefunden, selbstverständlich war es die Nachtkontrolle, welche sich beim Stalle herumschlich und sich überzeugen wollte, ob der Wächter den Zug signalisieren wird. Beim Posten 228 hat der Wächter sehr stramme Hunde, die haben den Herrn Gebäudemeister keinen Schritt weiter gehen lassen, so daß Schneider dem Wächter zurief: „Nehmen Sie Ihre Hunde weg, sonst erschieße ich sie." Schneider hat sich begleiten lassen. Bei Posten 227 ist er vorbeigeschlichen, damit ihn der Wächter nicht sehen soll. Auch beim Zugsmeldeposten Nr. 16 machte er dasselbe, erst am Wächterposten 225 ist Schneider ins Dienstzimmer um 1 Uhr 50 Minuten nachts hineingekommen und bis 3 Uhr früh gesessen. Er hat ins Dienstbuch hineingeschrieben: „70 Minuten im Dienstzimmer gewartet, kein Wächter am Posten, Streckenbegehung nicht gemacht". Bei Posten 223 war eben Dienstwechsel. Im Dienstzimmer war niemand, weil der Wächter in seiner Wohnung war, Schneider ist leise ins Dienstzimmer hineingegangen und hat ins Dienstbuch hineingeschrieben: „Wächter nicht am Posten, Streckenbegehung nicht gemacht, Handrampe gesperrt". Dann ist er wieder ganz still weggegangen und hat auch die Tür des Dienstzimmers offen gelassen, um keinen Lärm zu machen. Sämtliche Wächter bekamen je 1 Kr. Strafe, der Wächter auf dem 221 sogar 5 Kr. Strafe, dazu muß die Schnellzugsprämie 2 Kr. zugerechnet werden, welche auch verloren geht. Vom 25. auf 26. Februar l. J. wurde zwischen den Stationen Nepolokuty und Luzan die Glockenschlaglinie und Telephonlinie ausgeschaltet, um damit ja die Wächter irrezuführen. Solche Manöver erlaubt sich der Gebäudemeister Schneider. Am 7. Mai 1911 ist Schneider auf der Lokomotive des Zuges 494 gefahren und hat wegen Streckenbegehung die Wächter angezeigt, wurde aber von diesen Wächtern bei den Rechtfertigungen lügenhafter Angaben überwiesen. Wir mußten eine Portion der sauberen Taten des Schneider an den Tag bringen, um öffentlich zu zeigen, wer Schneider ist. Das nächstemal, Herr Schneider, werden wir mit ihren Schweinereien aus Hadikfalva kommen, dann werden sie sich nicht in die Fäuste lachen. Auch der Bahnmeister Pfeiffer treibt unerhörte Sachen mit dem Denunzieren der Streckenwächter. Wir erinnern diesen Herrn an das Jahr 1902, wo er suspendiert wurde, es ist noch nicht alles über sie bekannt, Herr Pfeiffer! Die Streckenwächter verlangen Umzäumung der Wächterhäuser. In den Wächterhäusern sollen Kohlenöfen und die Kohlenkisten bei den Wächterhäusern aufgestellt werden. Statt Bodenleitern sollen Stiegen hergestellt, an den Wächterhäusern sollen Vorgänge angebaut, Türen und Fenster sollen repariert und die Keller nicht aus verfaulten Schwellen gebaut werden, da sonst alles Eingewinterte erfriert. Weiters verlangen die Streckenwächter, daß die k. k. Bahnerhaltungssektion in Itzkany Strafzettel einführt. Auch machen die Streckenwächter die k. k. Betriebsleitung darauf aufmerksam, daß trotz mehrmaligen Versprechens seitens des Herrn Hofrates Tschiggfrey die Amtsblätter noch immer nicht den Streckenwächtern zur Einsicht zugänglich sind.

Großes Elend herrscht bei den Streckenwächtern in der Bukowina. Um andere Zustände in euren Reihen schaffen zu können und euch davor zu bewahren, unschuldig geplagt und gestraft zu werden, rufen wir euch zu: Streckenwächter in der Bukowina, hinein in die allgemeine Zentralorganisation, denn nur mit dieser werdet ihr euch helfen können!

Mährisch-Ostrau-Oderfurt. (Wie sich deutschnationale Vorgesetzte eine Rangseinteilung vorstellen.) Der Maschinenmeister Stieber des Heizhauses Mährisch-Ostrau der k. k. Nordbahn ist ein großer deutschnationaler Wahlmacher und Wahlzutreiber. Seine Parteiagitation macht vor den Toren des Heizhauses nicht halt. Sie setzt sich innerhalb des Heizhauses in eine Protegierung deutschnationaler Bediensteter und in eine Zurücksetzung Andersgesinnter um. Wiewohl durch einen Direktionserlaß bestimmt ist, daß die Turnusse rangsgemäß zu besetzen sind, besetzt dieser Maschinenmeister Stieber willkürlich und er findet hierbei an dem Vorstandsstellvertreter des Heizhauses, dem Herrn Oberkommissär Aufricht, insoweit eine Stütze, als dieser bei Beschwerden die Vorgangsweise Stiebers deckt, die nicht stichhältigen Ausreden desselben gelten und es bei dessen ungerechten Anordnungen bewenden läßt. Es wird da Aufgabe der Direktion sein, die rangsgemäße Diensteinteilung im Heizhaus Mährisch-Ostrau zur tatsächlichen Einhaltung zu bringen. Ueber die Stimmung, die unter dem Mährisch-Ostrauer Maschinenpersonale herrscht, kann bei der Direktion kein Zweifel bestehen. Als Herr Inspektor Klimkowicz am 25. Mai in Ostrau war, hat er diesbezüglich eigene Wahrnehmungen gemacht. Das Personal demonstrierte, als man selben den in einer Versammlung abgelehnten Turnus aufoktroyierte und man tut nicht gut daran, daß man dieses noch obendrein durch Duldung von Ungerechtigkeiten bei der Diensteinteilung reizt.

Klostergrab. Ueber deutschnationalen Fanatismus brachte die Teplitzer „Freiheit" bei den Reichsratswahlen in Klostergrab zwei Artikeln, wo die deutschnationale Kultur so recht gekennzeichnet wurde. An einem sachlichen, ruhigen Wahlkampf, wie wir Sozialdemokraten ihn führen, finden die Deutschnationalen keinen Gefallen. Hier in Klostergrab waren es die deutschnationalen Eisenbahner, die sich zu dieser unwürdigen Rolle hergaben. Schon bei der Anlegung des Wahlkatasters war es der deutschnationale Kondukteur Franz Löbel, welcher einige Genossen in der gröbsten Weise insultierte und einen großen Skandal auf der Gasse provozierte, um den Genossen die Arbeit zu erschweren. Diesen Herrn würdig zur Seite stand Kondukteur W. Würzebesser. Als unsere Genossinnen Agitationsbroschüren verteilten, wurden sie von Würzebesser roh empfangen. Er warf ihnen die Broschüren vor die Füße und gebrauchte dabei das Zitat aus „Götz von Berlichingen". Die Palme aber verdient unstreitig der Kondukteur W. Rulf, der an seine Wohnungstür einen Zettel befestigt hat, auf dem folgendes zu lesen war: „Achtung! Da ich Mitglied des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, des Deutschen Bundes und des Deutschen Schulvereines bin, verbiete ich jeden sozialdemokratischen Werbeagitator den Eintritt, widrigenfalls ich von meinem Hausrecht Gebrauch mache." Die Mitglieder des Reichsbundes glaubten, daß sie ganz allein das Recht haben, Wahlarbeiten zu verrichten und bezeichneten unsere ruhige und ernste Agitation als eine Frechheit. Kaum wurden bei der Hauptwahl die Stimmzettel verteilt, als auch die Reichsbündler mit der Verteilung der Klebezettel für ihren „Arbeiterkandidaten" Hans Knirsch eine fieberhafte Tätigkeit entfalteten. Dieselben scheuten sich nicht, an sozialdemokratische Mitglieder ihre Klebezettel anzubringen. Auch der Reichsbündler Kondukteur W. K. leistete fleißig Wahlhilfe. Als unser Genosse Beer bei der Hauptwahl mehr Stimmen auf sich vereinigte und eine Stichwahl nötig wurde, da ging erst recht die Verleumdung auf Sozialdemokraten und Tschechen los. Ein Bild deutschnationaler Kultur legte der Kondukteur E. M. zutage. Zwei sozialdemokratische Mietsparteien, beide Eisenbahner, wurden von seiner Gattin mit dem Hinauswurf gedroht. Seine Gattin brauchte wiederholend die Worte: „Das rote Kapitel muß hinaus." Auch Herr M. hat sich wiederholt vor Zeugen geäußert: „Einem jeden Sozialdemokraten soll man ein Loch in den Kopf bohren und dann hineinsch....." Als der Sieg des Häuptlings der Gelben verkündet wurde, zogen ganze Trupps jodelnd und heulend durch die Straßen, man glaubte in ein Indianerdorf versetzt zu sein. Sogar Schulkinder wurden mit nationalen Fähnchen beteilt und zogen vor das sozialdemokratische Lokal, um durch Heilrufen unsere Genossen zu provozieren. Im Siegesrausche kamen zwei Reichsbündler, die Kondukteure J. Sch. und H. K., vor die Wohnung des Genossen H. und riefen provokatorisch: „Rotes Parlament, kommt heraus, ihr rotes Gesindel, wann's Kurage habet" u. s. w. Das ist kurz geschildert das Bild Klostergraber Wahlen. Nun, ihr deutschnationalen Kameraden, ihr braucht nicht stolz auf diesen Sieg zu sein, denn derselbe ist mit Hilfe der Polizei und mit Hilfe der 626 christlichsozialen Stimmen errungen worden. Es wird die Zeit kommen, wo in ganz Deutschböhmen, gerade so wie heuer mit den Schwarzen in Wien, abgerechnet werden wird.

St. Pölten. (Unser deutscher Lügenschani.) Als Antwort auf die Jauchenspritze des „Deutschen Eisenbahner" vom 20. Juni l. J., Seite 5, unter der Spitzmarke „Sozialdemokratische Aemterkumulierung" sei folgendes den Tatsachen entsprechend richtiggestellt: Es ist eine Lüge, daß die sogenannten roten Oberbonzen der Direktion den Vorschlag machten, die Häuservertrauensmänner für die Provisionsfondshäuser zu wählen, sondern die Direktion

wollte in St. Pölten dasselbe einführen, was sie bereits überall in den Provisionsfondshäusern anderwärts seit Jahren mit gutem Erfolg eingeführt hat. Also, Sie Reichsbundmacher, das ist etwas anderes. Aber dankbar sind wir Ihnen doch. Jetzt haben wir es schwarz auf weiß, daß in Ihren Augen alles schlecht ist, was die Sozialdemokraten in die Hand nehmen oder sich daran beteiligen, auch wenn es sich um eine Sache handelt, welche sich anderwärts schon Jahre hindurch als gut und nützlich für die Mieter sowie für die Verwaltung erwiesen hat. Die Bediensteten können sich nun ein klares Bild von der Wahrheitsliebe dieser „Treudeutschen" machen. Ferner muß der Skribler selbst zugeben, daß die Verwaltung bisher nicht so war, wie sie hätte sein sollen, und Uebelstände vorhanden sind, welche einer Remedur bedürfen, zum Beispiel, daß die Mietzinse nicht hereingebracht wurden. In diesem Fall hat der Schreiber vergessen, festzustellen, daß es die Schuld des Gebäudemeisters war, welcher bezeichnenderweise zu seinem Anhang zählt. Wahrscheinlich wollte er seinem Volks- und Gesinnungsgenossen nicht wehe tun. Also mea culpa. Ebenso hat der Schreiber vergessen, zu betonen, daß die Parteien auf der Westseite, welche bei schlechtem Wetter statt einer Wohnung eine Schwimmschule hatten, es doch nur den roten Oberbonzen zu danken haben, daß die Verwaltung veranlaßt wurde, die Wohnung instandzusetzen und ihnen eine Entschädigung zu zahlen. Auch ist es sehr bezeichnend für den Artikelschreiber, wenn er sagt: „Die Sozialdemokraten wollten sich Amterln verschaffen." Wo sie nach seinen eigenen Angaben in jener Versammlung erklärt haben, diese Sache umsonst zu machen. Anderseits behauptet er, die Obersozi wollten sich die 800 Kr., welche derzeit der Administrator bekommt, zuschanzen. Wirklich, das ist eine Zumutung an die Leser des „Deutschen Eisenbahner", welche zeigt, wie tief die Reichsbundmacher das geistige Niveau ihres Anhängers einschätzen. Das in dem Artikel zitierte Sprichwort: „Die größten Kälber wählen sich ihre Metzger selber", kann jeder, der Anhänger des Reichsbundes ist, folgerichtig auf sich beziehen. Was die Wahl mittels Stimmzettel betrifft, wollen wir kurz bemerken, daß diese Idee nicht von uns, sondern vom damaligen Administrator Herrn Oberinspektor Ehs war.

Das Triumphgeschrei, das diese Meute jetzt erhebt, weil ihre sofort eingeleitete Gegenaktion angeblich gelungen ist, ist entschieden eine sehr verfrühte Sache. Denn der Sachverhalt war folgender: Bekanntlich war besagte Versammlung an einen Samstag für nachmittags 5 Uhr einberufen und infolgedessen nicht entsprechend besucht, was die Sozialdemokraten schon vom Anfang ins Kalkül zogen, weil doch selbstverständlicherweise Samstag nachmittags die Bediensteten und Arbeiter zum Großteil nach Wien fahren. Infolgedessen von einer geplanten Abstimmung keine Rede sein konnte. Aber was liecht so ein Grund einen deutschen Tintenkuli an? Er hat Argumente zu sammeln, und wenn sie noch so zweifelhafter Qualität sind. Ihm scheint die Hauptsache zu sein, nach der bekannten Moral vorzugehen: verleumde nur zu, es bleibt immer etwas hängen. Zur besseren Charakterisierung sei noch bemerkt, das diesen deutschen Mannen sich der Anhang der Kuttenmänner sofort anschloß, um im edlen Zusammenwirken offen zu beweisen wie ehrlich und anständig sie sein können, wenn es gilt, den Sozialdemokraten eines anzuhängen! Obwohl wir wissen, was wir von diesem gelb-schwarzen Gelichter zu erwarten haben, so ist es doch aufgefallen, daß sich einer gefunden hat, welcher es mit seiner Ehre vereinbart fand, für sie eine Lanze zu brechen. Dieser Held ist Herr Anlanger, welcher es durch seinen — „Fleiß" bis zum Werkmeister gebracht hat. Ehemals hat er sich oft bitter beklagt ob so manchen derben Fußtrittes, welchen ihn die gelben Macher des öfteren für würdig befunden und heute ist er bereits bis zum Siegfried der Deutschen gesunken. Er hat sich wohl nur deshalb so für den deutschen Sinn begeistert, um selbst den Pascha in dem Hause zu spielen. Es hat sich dies doch sehr deutlich gezeigt, als er seine Wohnung wechselte; da verlangte dieser, daß die bereits dort schon seit Jahren wohnenden Parteien ihren Keller für ihm ausräumen, weil ihm der zu seiner Wohnung gehörige nicht passe. Gleichzeitig wollen wir dem Herrn Werkmeister Pasker sowie Herrn Anlanger unter die Nase reiben, daß die Werkmeisterkanzlei nicht zum Unterschriften sammeln errichtet wurde und unseres Erachtens zu etwas ganz anderen bestimmt ist. Zum Schlusse beißt diese Bande noch auf den Knochen des in Konkurs geratenen Konsumvereins der Eisenbahnre herum; dazu wollen wir ihnen als Antwort folgendes sagen: Wie diesen Ehrenmännern bekannt ist, war es eben ein Sozialdemokrat, welcher in das Wespennest gefahren ist und so manches aufgedeckt hat. Zufällig waren es gerade solche, welche in dem Neste sich breitgemacht hatten, welche heute die Macher der Ortsgruppe des Reichsbundes sind, und gegründet wurde er auch von solchen Leuten. Also auch damit ist es nichts, du lieber Jauchemann. Aber einen Rat wollen wir den Schwarz-rot-goldenen geben: Schaut nur auf euch selber, denn die Sozioberbonzen haben noch niemanden, welcher bestraft ist, zu einem Kreuzerl verholfen. Ebenso hat noch kein Sozi das Amtsgeheimnis dazu mißbraucht, um andere zu belehren. Also nur schön ruhig, sonst kommt nächstens statt dem Staberl der Stecken.

Weiz. Gelegentlich der im März 1911 stattgehabten Sitzung der Personalkommission hat Stationsaufseher Pesendorfer bei den Herren Oberinspektor Erb und Revisor Schober, wegen der Stationsreinigung in Weiz vorgesprochen. Genannte Herren versprachen, die Sache genau zu erheben und das nötige zu veranlassen. Der Beschwerdegrund ist folgender: Seit Jahren hatte der nun pensionierte Stationsaufseher Peißl gegen Pauschale die ganze Stationsreinigung über. Mit Peißls Pensionierung übernahm Herr Vorstand Wutscher die Reinigung in eigener Regie und wurden die Arbeiten durch die jeweilige Dienstmagd verrichtet. Zu Peißls Zeiten wurden auch die Stiegenfenster der Reinigung beigezogen. Um nun das Dienstmädchen der zeitraubenden Arbeit zu entheben, wurde selbe einfach durch Ergänzung zur Hausordnung den Parteien zudiktiert. Darob entstand große Aufregung und die Frauen lehnten diese Arbeit einfach ab. Der Herr Vorstand ließ nun durch Magazinsarbeiter die Fenster aushängen und zum Brunnen tragen, woselbst die Wagenputzerin gegen Bezahlung die Fenster reinigte. Am 1. April l. J. wurden für die Reinigungskosten dem Stationsaufseher Pesendorfer 70 H. zur Zahlung auferlegt. Der Herr Vorstand gedenkt nun, jedesmal von einer anderen Partei die Reinigungskosten hereinzubringen. Auf die diesbezüglichen Vorstellungen bei der k. k. Staatsbahndirektion Villach erfolgte weder eine Erhebung noch sonst eine Aenderung.

Die betroffenen Parteien erlauben sich daher, an die k. k. Staatsbahndirektion die Frage zu richten, wieso es möglich ist, daß in Naturalwohnungen, wo auf Grund des Reinigungspauschals viele Jahre die gesamte Ordnung aufrecht erhalten wurde, auf einmal gewisse Arbeiten abgestoßen und den Wohnparteien oktroyiert werden können?

Gloggnitz. Am 2. Juli während der Ausfahrt des Zuges 821 as der Station Gloggnitz, verunglückte unser Genosse Johann Heger dadurch, daß derselbe von der Bremse abstürzte und so unglücklich zu Falle kam, daß denselben der Kopf überfuhr und sofort der Tod eintrat.

Daß sich ein Unfall bei geschobenen Zügen sehr leicht ereignen kann, insbesondere bei Wagen, welche nicht genügende Schutzgeländer besitzen, ist uns genügend bekannt, jedoch können wir nicht umhin, diesen Fall zu kritisieren, da die Südbahnverwaltung in diesem Falle mit ihrer Leichtfertigkeit gegenüber den bestehenden Vorschriften eine Familie um den Ernährer gebracht hat.

Wir zitieren hier die Bestimmungen des Anhanges zur Fahrordnung 1911, wo es auf Seite 256, Punkt 13 heißt: Bremswagen mit Plattformen ohne Schutzgeländer, oder Bremswagen mit nicht vollständig geschlossenen Bremssitzen offenen Drahtsitzen, deren Sitzbretter auf oder über der Wagendachfläche liegen, und Wagen, welche mit explosiven Gütern beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Nachdem Heger auf einen Wagen G. K. B. J., also einem niederbordigen Graz-Köflacherwagen ohne Schutzgeländer postiert wurde, bedeutet dies eine Außerachtlassung der gesetzlichen Vorschrift. Trotzdem, daß von diesen Wagen schon der Heger abgestürzt war und den Tod fand, wurde diese Bremse neuerlich mit einem Ersatzbremser besetzt, also nochmals gegen die Vorschrift. Man denke sich nun das unheimliche Gefühl dieses Ersatzmannes, welcher unter dem Eindruck, daß hier vor einigen Minuten sein Kollege abstürzte und dabei den Tod fand und er unter solchen Verhältnissen diese verbotene Bremse besteigen muß, um seinen verantwortungsvollen Dienst zu machen. Allerdings werden die Herren der oberen Instanzen sagen: Ja, warum verlangt der Mann nicht, daß ihm eine den Sicherheitsvorschriften entsprechende Bremse zur Verfügung gestellt wird? Wir stellen uns die Aufregung jenes Beamten oder Zugsführers vor, welcher die Besetzung der Bremse anordnete, wenn sich ein Kondukteur dagegen auflehnen würde. Was würde der Mann für gute Zeiten in Zukunft haben? Vielleicht würde dies gar als eine Dienstverweigerung ausgelegt werden. An den Genossen wird es liegen, durch eine stramme Organisation gegen solch mörderische Vorgangsweisen mit aller Kraft einzuschreiten.

Chiesch. (Wahlnachwehen.) Unser Genosse, der Oberbauarbeiter Alois Zikan, hat in Chiesch, Bezirk Luditsch, das Gasthäuschen „Schützenmühle" gepachtet, das Eigentum des dortigen Scharfschützenkorps ist. Da Genosse Zikan am 13. Juni nicht den Kandidaten der Schönerianer, sondern unseren wählte, verübte der Kommandant dieses Schützenkorps, Dr. Brehm folgende Erpressung: Er erklärte, Zikan müsse sofort die „Schützenmühle" räumen, wenn er nicht aus unserer Organisation austritt. Der richtige Stiel zu dieser Hacke kann noch gefunden werden. Wir warnen Doktor Brehm eindringlichst, sich derart an unseren Leuten zu vergreifen, sonst gilt das Wort: Aug' um Aug', Zahn um Zahn.

Aus den Organisationen.

Braunau a. Inn. Samstag den 1. d. M. hielt die Ortsgruppe ihre Monatsversammlung ab. Genosse Franz Kieninger brachte den Rechenschaftsbericht der Zentrale, über den Kassen- und Mitgliederstand des verflossenen Vereinsjahres 1910 vor. Die Mitglieder werden ersucht, die Monatsversammlungen am 1., sowie die Diskussionsabende, welche am 15. jeden Monats abgehalten werden, fleißiger zu besuchen.

Rudig. Bei der am 2. Juli abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Wenzel Voigt, Obmann, Eduard Kutt, Stellvertreter; Anton Carwat, Kassier, Wenzel Schwack, Stellvertreter; Josef Schwack, Schriftführer, Rudolf Heinz, Stellvertreter; Josef Hubka, Bibliothekar, Josef Mattusch, Stellvertreter; Franz Wild und Franz Rendl, Revisoren. Ausschußmitglieder: Breier, Walender, Walter, Köhler, Vrba, Schnabl und Hubka. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag nach dem 1. im Monat statt.

Verschiedenes.

Oesterreich, das Land der Hungerlöhne. Das englische Handelsministerium hat im Jahre 1903 eine durch Genauigkeit und Sorgfalt ausgezeichnete Denkschrift herausgegeben, in welcher über die Lohn- und Lebensverhältnisse der Industriearbeiter verschiedener Industriestaaten Betrachtungen angestellt werden.

Eine Vergleichung der Wochenlöhne von Arbeitern gleichen Berufes und ungefähr gleicher Qualifikation ergab folgendes Resultat:

Es erhielt Wochenlohn:

der amerikanische Arbeiter	Kr.	46·38
„ englische „	„	35·84
„ französische „	„	25·45
„ belgische „	„	22·42
„ schweizerische „	„	21·66
„ österreichische „	„	11·90

Es gab für Nahrung wöchentlich:

der amerikanische Arbeiter	Kr.	17·66
„ englische „	„	15·64
„ schweizerische „	„	12·—
„ französische „	„	11·48
„ belgische „	„	10·84
„ österreichische „	„	7·32

Es blieb also zur Befriedigung anderer Bedürfnisse übrig wöchentlich:

dem amerikanischen Arbeiter	Kr.	28·72
„ englischen „	„	18·20
„ französischen „	„	13·97
„ belgischen „	„	11·58
„ schweizerischen „	„	9·66
„ österreichischen „	„	4·58

Man sieht aus obiger Tabelle hauptsächlich zweierlei: Oesterreich ist das Land der **schrecklichsten Hungerlöhne.** Oesterreich ist das Land der höchsten Lebensmittelpreise.

Während ein englischer Industriearbeiter nur ungefähr 47 Prozent seines Lohnes auf Nahrung ausgibt, verißt der österreichische Arbeiter mehr als 70 Prozent seines Lohnes. Und was ißt er da?

Schuld an diesen Verhältnissen ist die österreichische **Industrie- und Agrarpolitik,** die dem **schlechtgezahlten** Industrieproletarier **teures Brot** bedingt.

Der Triumph des Aluminiums. Die Industrie, die sich mit der Gewinnung von metallurgischem Aluminium beschäftigt, hat in wenigen Jahrzehnten einen Aufschwung genommen, der zu den außerordentlichsten Ereignissen der letzten Zeit zu rechnen ist. Eigentlich sollte man sich darüber wundern dürfen, daß die Naturwissenschaft und die Technik nicht früher Mittel gefunden haben, dieses Metall aus seinen natürlichen Verbindungen herauszuziehen, denn es ist ohne Zweifel das häufigste Metall in den festen Schichten der Erdkruste, noch häufiger als das Eisen. Jeder Ton enthält Aluminium, denn die sogenannte Tonerde ist nichts anderes als Aluminiumoxyd, also eine Verbindung von metallischem Aluminium und Sauerstoff in einem bestimmten Verhältnis. Wahrscheinlich nimmt die Tonerde beinahe den sechsten Teil des Gewichtes der gesamten Erdkruste in Anspruch. Trotzdem war metallisches Aluminium bis zum Jahre 1880 fast eine Merkwürdigkeit, die nur selten jemand zu sehen bekam, wenn er sich nicht gerade als Chemiker mit diesem Stoffe beschäftigte. Damals, vor 30 Jahren, wurde ein Pfund Aluminium mit etwa 70 Kr. bezahlt. Man hatte eben kein Verfahren, um das Metall aus der Tonerde durch Ausscheidung des Sauerstoffes auf eine leichte und billige Art zu gewinnen. Erst die Elektrolyse hat die Mittel dazu angezeigt. Ein Bericht der Geologischen Landesuntersuchung der Vereinigten Staaten kennzeichnet mit wenigen Zahlen den seitdem gemachten Fortschritt. Im Jahre 1883 wurden nur 83 Pfund Aluminium hergestellt, im Jahre 1909 dagegen mehr als 34 Millionen Pfund. Dieser schnelle Siegeszug der Aluminiumindustrie hat einen geradezu grundlegenden Anteil an der Entstehung und Entwicklung anderer neuer Industrien von höchster Wichtigkeit. Weder die unglaublich rasche Einführung und Vervollkommnung der Kraftwagen, noch die Erfolge der Flugschiffahrt ließen sich denken, wenn nicht im Aluminium ein Metall von unvergleichlicher Leichtigkeit zur Verfügung stünde.

Literatur.

„Oesterreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht." Soeben ist das erste Heft der bereits angekündigten Zeitschrift erschienen, die unter Mitwirkung von Dr. Stier-Somlo, Universitätsprofessor in Bonn, Dr. Kulisch, Universitätsprofessor in Innsbruck, Dr. v. Laun, Universitätsprofessor in Wien und Dr. Pisko, Privatdozent in Wien, v. Dr. Hopfgartner, Sektionsrat im Eisenbahnministerium, und Dr. Juster, Ministerialvizesekretär im Eisenbahnministerium, herausgegeben wird. Das erste Heft bringt nach einer Einleitung aus der Feder Dr. v. Witteks, einen Aufsatz von Privatdozenten Dr. Nawiasky über das Disziplinarrecht der staatlichen Vertragsbeamten; Sektionschef Dr. Schreiber bespricht einige Fragen aus dem administrativen Eisenbahnbaudienst, Hofrat Dr. Januschka die Besteuerung der Eisenbahnen, während Hofrat Hnidek eine kurze Darstellung der bisher getroffenen Maßnahmen zur Vereinfachung des Geschäftsganges bei den Dienststellen der österreichischen Staatsbahnverwaltung gibt. Den weiteren Inhalt des Heftes bildet eine Uebersicht über Gesetzgebung, Rechtsprechung und Literatur des Eisenbahnrechtes. In der Einleitung hebt Dr. v. Wittek hervor, daß die neue Zeitschrift lebhaft zu begrüßen sei, da es bisher an einer umfassenden publizistischen Klarstellung und wissenschaftlichen Behandlung des Rechts im Eisenbahnwesen und seiner eigenartigen Gestaltung gemangelt habe.

Petzolds Gedichte sind soeben im Verlage von Theodor Daberkow, Wien, VII., Mariahilferstraße 12 bis 16 (Kr. 1·50) erschienen. Franz Karl Ginzkey sagt schon über Petzolds erste Gedichte: „Ihr Verfasser sei ein starkes ursprüngliches Talent, es fehle ihm nur noch die sonnige Güte." In seinem Büchlein „Seltsame Musik" zeigt es sich, welche Wandlung sich seither in dem Dichter vollzogen, wie er alles Tendenziöse überwunden hat und sich durchringt zu den leichten Höhen rein künstlerischen Schaffens.

Es will uns scheinen, als bevorzuge Petzold jetzt alles Betrachtende, als strebe er reinen Pantheismus an.

Das ist ein großer Fortschritt, und seine neuen Gedichte sind sowohl dem Inhalte als der gereiften Form nach ein Beweis seiner unglaublich raschen Entwicklung, die um so interessanter wirkt, wenn man im Vorwort seinen eigentümlichen Lebensgang liest, den die Herausgeberin mit schlichten Worten, ohne jede Schönfärberei schildert.

Alles in allem, eine eigenartige, genußreiche Lektüre, der Pulsschlag des echten Dichters.

Sprechsaal.

Offene Anfragen.

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium!

Die Blockwächter der Stationen Gumpendorfer-, Josefstädter-, Alser- und Währingerstraße der Wiener Stadtbahn (Gürtellinie) haben trotz Bitten und Petitionen seit drei Jahren keinen Urlaub erhalten. Nachdem nun sämtlichen Wächtern der Wiener Stadtbahn der Urlaub gewährt wird, so bitten die Betroffenen, ein hohes k. k. Eisenbahnministerium möge anordnen, das durch Beistellung eines Substituten den Blockwächtern der vier genannten Stationen der gebührende Urlaub ermöglicht werde.

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium!

Wieso kommt es, daß in der k. k. Staatsbahndirektion Wien diejenigen Stationsmeister, welche als Schreiber im Telegraphen-, Verkehrs- oder kommerziellen Dienst verwendet werden, eine monatliche Kanzleipauschale von nur 24 Heller erhalten, während die Kanzlisten, Offizianten und die zu Kanzleidiensten herangezogenen Magazinsmeister eine Kanzleipauschale von 60 Heller erhalten. Um eine gütige Aufklärung bitten die betroffenen Stationsmeister.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Kufstein. Am 12. Juli, um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus „zur Gräfin" die Generalversammlung mit sehr wichtiger Tagesordnung statt. Die Mitglieder werden ersucht, pünktlich und vollzählig zu erscheinen. Gäste sind herzlichst willkommen.

Ortsgruppe Wallachisch-Meseritsch. Die Generalversammlung findet am 23. Juli, um 5 Uhr nachmittags, im Gasthaus des Herrn Seidl statt.

Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Zahlstelle Stauding. Am 16. Juli, um 5 Uhr nachmittags, findet im Saale der Restauration „zur Nordbahn" eine Versammlung statt. Die dienstfreien Kollegen wollen sich zahlreich beteiligen.

Zahlstelle Neusattl. Die Zahlstelle hält am 23. Juli, um 2 Uhr nachmittags, in Grassel ihre ganzjährige Generalversammlung ab. Die dienstfreien Kollegen werden aufgefordert, bestimmt und pünktlich zu erscheinen.

Gäste sind herzlich willkommen.

Ortsgruppe Jägerndorf. Die Monatsversammlung findet am 11. Juli, um 1/2 8 Uhr abends, im Arbeiterheim statt. Vollzähliges Erscheinen notwendig. Gäste willkommen.

Ortsgruppe Mürschan. Die ganzjährige ordentliche Generalversammlung findet Sonntag den 6. August, um 3 Uhr nachmittags, im Vereinslokal statt. Es ist dringend notwendig, daß sich an der Generalversammlung alle Mitglieder beteiligen.

Zahlstelle Parschnitz. Die nächste Monatsversammlung findet am 15. Juli, 8 Uhr abends, im Gasthaus des Herrn Franz Kolbe statt. Die Kollegen werden ersucht, zahlreich zu dieser Versammlung zu erscheinen.

Ortsgruppe Budweis. Die Mitgliederversammlung findet am 9. Juli 1911, im Gasthaus „u červeného srdíčká", Lanova třída, statt. Am Programm befindet sich nebst anderem der Bericht des Delegierten über den Verbandstag in Wien. Mitglieder findet euch zahlreich und auch mit euren Frauen ein.

Ortsgruppe Aßling. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß allmonatlich am 8. die Vereinsversammlungen stattfinden. Im eigenen Interesse werden die Genossen aufgefordert, in den Versammlungen zahlreich zu erscheinen.

Inhalt der Nummer 19 vom 1. Juli 1911.

Artikel: Ein Siegestag und ein Tag der Schande. Eine Regierungskrise. Die Internationale marschiert. Die Sitzung der Personalkommission für die Linien der St. E. G. Erinnerungsblatt für Glombinski. Zur Lohnregulierung auf der B. N. B. Unsere Delegiertenkonferenz.

Feuilleton: Musterung. Die Lokomotive als Tiervertilger.

Inland: Die Niederlage des Klerikalismus in Oesterreich. Die Folgen der Militärrüstungen. Departementsveränderungen im Eisenbahnministerium.

Ausland: Die Bezahlung der deutschen Eisenbahnbeamten und Arbeiter. Edward A. Moseley. Das Koalitionsrecht der deutschen Arbeiter in Gefahr! Speiseanstalt für Eisenbahnbedienstete in Berlin. Eisenbahnerlöhne in den Vereinigten Staaten.

Streiflichter: Herr Tschulik als Prophet. Von der Lokalbahn Wien-Baden-Wien, Westbahnhof. Von der Streckenleitung Olmütz, Nordbahn. Von der Salzkammergutlokalbahn.

Korrespondenzen: Gleisdorf. Leoben. Aßling. Weipert. Wien. Marburg. Saalfelden.

Versammlungsberichte: Jägerndorf. Bozen I. Sporitz. Wien.

Aus den Organisationen: Chodau. Fehring. Hohenstadt.

Verschiedenes: Ein Wahlmarterl.

Literatur: Kosmos. Der Bahnmeister.

Sprechsaal: An die Mitglieder der Ortsgruppe X/2.

Offene Anfragen: An die Direktion der k. k. Oe. N. W. B. An die k. k. Staatsbahndirektion Wien. An die k. k. Staatsbahndirektion Triest.

Mitteilungen der Zentrale: Zentralausschußsitzung.

Freie Eisenbahnerversammlungen: Eisenbahner Salzburgs! Marburg II. Ortsgruppe Wolfsberg. Komotau.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich: Linz. Brüx. Alt-Paka. Dux. Mährisch-Ostrau-Oderfurt. Reichenberg. Brünn I. Brünn I. Ebensee. Buchau. Prerau I. Weißkirchlitz.

Guten Appetit, Gesunden Magen haben wir und kein Magendrücken, keine Schmerzen, seit wir Feller's abführende Rhabarber Pillen m. d. M. „Elsapillen" benützen. Wir sagen Ihnen aus Erfahrung, versuchen Sie diese auch, sie regeln den Stuhl und fördern die Verdauung. 6 Schachteln franko 4 Kronen. Erzeuger nur Apotheker E. V. Feller in Stubica, Elsaplatz Nr. 191 (Kroatien).

Naturwein

echten Dalmatiner Blutwein, Istrianer, Wippacher, roten und weissen Wein zum Preise von **56 h per Liter** aufwärts, in Gebinden von 30 l an, liefert die Firma

Gottlieb Ponka in Triest.

Sendungen mittels Regiefrachtbrief gegen Nachnahme und nach Vereinbarung auch ohne Nachnahme.

Italienischer Wermuth (Magenwein) à K 1·10 per Liter.

Medizinalweine zu billigsten Preisen.

Parteigenossen!

Bestellet Euch jeder ein Packet **fehlerfreier Reste,** enthaltend: **Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Betikanevas, starke Hemdenleinwand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc.,** alles nur in prima Qualität

40 Meter um 16 K

per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4—10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.

LEOPOLD WLČEK

Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

MÖBEL Aufruf an die Herren Eisenbahner!

Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, langjährig bestehende

Fünfhauser Möbelniederlage

M. Eisenhammer

Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

(neben der Löwendrogerie Schawerda)

Registrierte Schutzmarke Eisenbahn-Konduktour.

politierte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Patentbetteinlage von Kr. 9·— und Matratzen, breitteilig von Kr. 12·— aufwärts. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleiner Preisturant für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Irreführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis mißbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsportal.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahnkondukteur" in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.

Werter Herr!

Erlaube mir Ihnen mitzuteilen, daß die Möbel, welche am 23. d. M. hier eingetroffen sind, in gutem Zustand waren und ich auch sehr zufrieden bin damit. Auch danke ich Ihnen für Ihre solide und reelle Bedienung. Ich werde Sie meinen Bekannten bestens empfehlen.

Hochachtungsvoll

Louis Stadler
Kirchmeier in Saalfelden.

Die

„Patent-Korkkappe"

ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken

Wilhelm Beck & Söhne

Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.
Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

NUR IN DER FABRIK

ohne Anzahlung

nur unter Zahlung der ersten Monatsrate, mit drei Jahre Garantie, erhalten Sie die modernste, beste Sprechmaschine mit und ohne Trichter, auch Platten ohne Apparat zu selben Zahlungsbedingungen. Reparaturen und Umtausch alter Apparate und Platten kulantest. Kataloge Nr. 100 gratis und überallhin.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs

Leop. Kimping

Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

Kein Gassenladen. Vorführungssäle der Fabrik.

Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!

Durch billigen Gelegenheitskauf einer großen Uhrenfabrik verkaufe ich meine Original Metall-

„Gloria"

Silber-Imitat.-Remontoiruhr

Doppelmantel, 36stündiges vorzügliches Remontoir-Ankerwerk, in Steinen laufend, prachtvoll schönes Gehäuse, drei starke Mäntel, mit Wappen-, Pferd-, Hirsch- oder Löwengravierung, solange der Vorrat reicht, um den Spottpreis von

6 Kronen per Stück!

Passende Metall-„Gloria"-Silberkette samt Anhänger 1 Kr. 3 Jahre schriftliche Garantie. Versand per Nachnahme. Uhren-Exporthaus

Max Böhnel, Wien IV, Margaretenstrasse Nr. 27/9.

(Warnung! Jede Original „Gloria"-Uhr ist mit obenstehender Schutzmarke versehen und weise man billigere, schlechtere Nachahmungen zurück.)

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigem billigen en gros-Preis **ohne Nachnahme zur Probe** zu senden! Kein Kaufzwang! **Ziel 3 Monat!** Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Grösste Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albertgasse Nr. 3

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Der jetzigen Teuerung bietet man die Stirne

durch direkten Einkauf beim Erzeuger. 40 Meter Reße, 4 bis 16 Meter lang, garantiert waschecht, prima Qualität, sortiert, Kanevas, Zephir, Blaudruck, Handtücher 2c. um Kr. 16·— per Nachnahme. Dieselben Reste in hochfeiner Qualität, darunter Atlas-Satin für ein Kleid Kr. 20·—. Fertige Hemden aus hochfeinem Zephir Kr. 2·90 per Stück. Angabe der Halsweite genügt.

Heinrich Goldschmied, Bystrei Nr. 188

bei Neustadt a. d. Mettau in Böhmen.

Männerkrank-

heiten und Nervenschwäche von Spezialarzt **Dr. Rumler.** Aeußerst lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserschöpfung, Geschlechtsnervenzerrüttung, Folgen nervenruinierender Leidenschaften und Exzesse und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Krone 1·60 Briefmarken franko von **Dr. med. Rumler, Genf 881** (Schweiz).

Gutbezahlte Stellung

fanden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerke „System Karnack-Hachfeld" zu ihrer Weiterbildung bedienten. Gründliche Ausbildung zum **Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former und Gießermeister, Gießereitechniker, Bauschlosser und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektroinstallateur, Elektroingenieur.** Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnack-Hachfeld" werden auf Verlangen jedermann **kostenlos** zugesandt von

Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinen schätzt!

Zu Reklamepreisen:

1 Stück Irländer Webe 80 Zentimeter breit, 23 Meter lang . K 11·50
6 „ Leintücher ohne Naht aus sehr schöner, bester Flachsleinwand, 150×225 Zentimeter gross . . . . K 16·20

Reste sehr schöner weisser **Wäschewebe** feinfädig, für jede Wäscheart haltbarst . . per Meter **55 h**
Mindestabgabe 3 bis 4 Reste, zusammen zirka 40 Meter.

1 Dutzend Leinenzwilchhandtücher 50×110 Zentimeter gross . K 6·—
1 „ Doppeldamast Prachthandtücher, reinl. 50×120 gross K 12·—

Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII (Böhmen).

Muster jeder Art nur gediegenster Webwaren für Haushalt und Ausstattung **gratis.**

44jähriges bestes Renommee verbürgt Solidität

Achtung, Eisenbahner!

Viel Geld ersparen Sie beim Einkauf

von **Versatzämtern.** Feinste neue und gebrauchte Herrenanzüge von 14 Kr. aufwärts. Modeüberzieher, Wetterkragen von 8 Kr. aufwärts. Feine Smoking- und Saisonanzüge. Arbeitshosen 3 Kr.

Größte Auswahl

in Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Bettüberzüge in weiß oder farbig 5 Kr., mit Säumchen Kr. 5·80, mit Stickereivolants Kr. 8·50. Leintücher Kr. 1·50. Schwere Bettzeuge Kr. 8·50. Damastgradel Kr. 9·50. Bettuchschiffon, Anginawebe Kr. 8·20. Tischtücher, Handtücher 2c. Stoff- und Spitzenvorhänge 3 Kr. Steppdecken, Flanelldecken Kr. 1·80. Bettgarnitur Kr. 4·50. Lauferteppiche, Matratzengradel 2c. einzig in Wien bei **S. Goldstein,** VII. Kaiserstraße 40. Provinzaufträge prompt und reell per Nachnahme.

Gratis!

Neuer illustrierter Katalog!

(Verschlossen für 20 Heller-Marke.)

Pariser Gummi-Spezialitäten

Neuheit für Herren: Stück K 2·—. Dauernd verwendbar! 2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4·—, 6·—, 8·—, 10·—.

Olla-Depot, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

Präzisions-Uhren! Moderne Pendeluhren! = Vertretung und Lager der

UNION HORLOGÈRE

Omega, Glashütte, Schaffhausen, Alpina, Zenith, Helvetia u. s. w.

Johann Lad bürgerlicher Uhrmacher, k. k. gerichtlich beeideter Schätzmeister

Wien II, Kaiser Josefstrasse Nr. 35.

Viele Anerkennungen Gegründet 1890

Billigste Bezugsquelle! Reelle Garantie! Katalog gratis!

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur die Telephonnummern **2364** oder **3545** der modernst eingerichteten

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT

„VORWÄRTS"

Wien, V. Wienstrasse 89A

Bettfedern

5 Kilo: neue geschlissene K 9·60 bessere K 12·—, weiße daunenweiche geschlissene K 18·—, K 24·—, schneeweiße daunenweiche geschliff. K 30·—, K 36·—, K 42·—,

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Duchent oder 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10·—, K 12·—, K 15·— und K 18·—. 2 Meter lang, 140 cm breit K 15·—, K 15·—, K 18·—, K 21·—, 1 Kopfkissen 80 cm lang, 58 cm breit K 3·—, K 3·50, und K 4·—, 90 cm lang, 70 cm breit K 4·50 und K 5·50. Anfertigung auch nach jeder beliebig. Maßangabe 3-teilige Haar-Matratzen auf 1 Bett à K 27·—, bessere K 33·— Versand franko per Nachnahme von K 10·— aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet. **Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 170** bei Pilsen, Böhmen.

In allen Familien klassenbewußter Parteigenossen soll nur

HAMMER BROT

konsumiert werden!

Verkaufsstellen sind durch unsere bekannten Schilder erkenntlich.

Herausgeber Josef Tomschik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts" Svoboda & Co.
Wien, V., Wienstraße 89a.