

Wohlsprache:
Was wir begehren von der Zukunft fernem
Dass Brot und Arbeit uns gerettet sehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Ödese nicht mehr betteln gehen.
O. Hermann

Telephon Nr. 2325.

Der

Checkkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 19

Wien, den 1. Juli 1912.

20. Jahrg.

Die bürgerliche Demagogie in der Eisenbahnerfrage.

Wie die Eisenbahner von den Christlichsozialen und Nationalverbändlern genarrt werden.

Für den Klassenkampfgeschulten denkenden Arbeiter besteht seit jeher kein Zweifel, daß alle Versuche, Angestellte und Lohnarbeiter in sogenannten bürgerlichen, christlichsozialen und nationalen Organisationen zu vereinen, in der zweckbewußten Absicht unternommen werden, diese täglich wachsende Zahl der Abhängigen der Politik des Klassenstaates und den Interessen der herrschenden Klassen dienstbar zu machen. So weit alle Erfahrung im wirtschaftlichen und politischen Leben zurückreicht, sehen wir, wie die unterschiedlichen bürgerlichen Parteien strengste Klassenpolitik betrieben, die den Bedürfnissen und Interessen der Arbeiter und Angestellten scharf entgegengesetzt ist. Und in der Absicht, willige Hilfskräfte bei diesem Werke zu finden, wurden die nationalen und christlichsozialen Arbeiterorganisationen ins Leben gerufen, die, von demselben Geist erfüllt, Fleisch von ihrem Fleische sind.

Niemals aber sind vielleicht alle diese selbstverständlichen Erkenntnisse mit so klarer Schärfe herausgearbeitet worden, als wie das durch jene Erfahrungen geschah, die die österreichischen Eisenbahner in den letzten Jahren mit den bürgerlichen Parteien gemacht haben. Seit dem Jahre 1908 haben nun die Eisenbahner bereits zum drittenmal Gelegenheit, die Ehrlichkeit und die redliche Absicht der bürgerlichen Parteien an den Abstimmungsergebnissen des Parlaments zu studieren, die eine Sprache führen, die sich durch kein verleumderisches Geschimpfe auf die Sozialdemokraten überschreien läßt. Vor vier Jahren, im März 1908, stellte bekanntlich Dr. Ellenbogen seinen Antrag auf die Budgetierung von 20 Millionen Kronen für die Eisenbahner, und die bürgerlichen Parteien stimmten ihn nieder, und zwar sowohl im parlamentarischen Ausschuss wie in der Vollversammlung des Hauses. Zwei Jahre später, im Mai 1910, stellte der Genosse Lomshik im Budgetausschuss den Antrag auf Einstellung von 8,8 Millionen Kronen in das Budget des Eisenbahnministeriums, und wieder lehnten die bürgerlichen Parteien den auf das Mindestmaß der Bescheidenheit reduzierten Antrag ab. Dabei muß das Komödiantentum der Vergessenheit entrispen werden, daß dieselben Deutschnationalen, die im Ausschuss zum Schein für den Antrag votiert hatten, im Plenum dagegen stimmten, und damit ihre eigene Haltung in ein und derselben Sache widerlegten.

Wie steht nun die Sache heute? Die Herren haben die Voraussage des Herrn Dr. Steinwender nicht widerlegt und den 17 Millionen-Antrag Lomshik ebenso prompt wie alle vorher gestellten Anträge abgelehnt. Das ist also das dritte Verbrechen, das die bürgerlichen Parteien in einem Zeitraum von vier Jahren an den Eisenbahnern verübt haben. Hat man auch nicht erwartet, daß die moralisch defekte Gesellschaft von einer Rückfälligkeit auf dem Wege ihres konsequenten Arbeiterhasses bewahrt bleiben werde, so zwingt doch der diesmal besonders dick aufgetragene Schwindel in seiner grafsen Art dazu, ihn als Lehr- und Schulbeispiel zu verwenden, um die fittliche Beschaffenheit jener merkwürdigen Eisenbahnerfreunde aufzuzeigen, für die sich Christlichsoziale und Nationalverbändler im edlen Wettstreit ausgeben. Als bekanntlich der 38 Millionen-Antrag im Parlament einstimmig von allen Parteien angenommen war, und die Regierung, die sich an eine Resolution nicht gebunden erachtete, bloß 21 Millionen für die Eisenbahner auswendete, wie taten da die Herren Nationalen und Christlichsozialen ergrimmt, und wie feierlich gelobten sie, daß sie unter allen Umständen dafür im Parlament sorgen werden, daß die

Regierung mit den restlichen 17 Millionen heranzückt! Und in der Ausgabe des „Deutschen Eisenbahner“ vom 10. März 1912 konnte man als Beweis, daß die Deutschnationalen auch diesmal wieder den Sozialdemokraten voraus sind — folgende geharnischte Interpellation lesen, die die Abgeordneten Seine, Knirsch und Seidl am 5. März 1912 an den Eisenbahnminister überreicht hatten:

Interpellation

der Abgeordneten Knirsch, Seine, Seidl und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister.

In der vorletzten Sitzung hat das Abgeordnetenhaus bekanntlich einstimmig einen vom Staatsangestelltenausschuss vorgelegten Resolutionsantrag angenommen, nach welchem vom hohen k. k. Eisenbahnministerium verlangt wird, für die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Staatsbediensteten 38 Millionen Kronen aufzuwenden. Das Eisenbahnministerium hat aber trotz der Anerkennung der Berechtigung der vom Staatsangestelltenausschuss formulierten Forderungen nur einen Betrag von 21 Millionen Kronen für die Staatsbahnbediensteten ausgeworfen, von welcher Summe aber in den Staatsfödel in der Form von Stempelgebühren ein namhafter Betrag zurückfließt.

In der Nichtbeachtung des einstimmig gefassten Beschlusses des Abgeordnetenhauses durch das Eisenbahnministerium muß jenes auch seine eigene Mißachtung erblicken.

Die Gefertigten fragen daher den Herrn Eisenbahnminister, ob und in welcher Frist er geneigt ist, dem einstimmig gefassten Beschluß des Abgeordnetenhauses entsprechend, die Maßnahmen für die Verbesserung der Gehalts- und Lohnbezüge der Staatsbahnbediensteten so weit zu ergänzen, daß zu den bisher verkündeten Maßnahmen noch eine weitere Aufwendung im Gesamtbetrag von 17 Millionen Kronen kommt.

Natürlich konnten sich jetzt die Meister allen Schwindels, die Christlichsozialen, von ihren einzig gefährlichen Konkurrenten, den Nationalverbändlern, den Rang nicht ablaufen lassen, und so überreichte am selben Tag der Abgeordnete Kometter, der „bewährte Vorkämpfer“ — wie das Blatt des Verkehrs-bundes sagt — gleichfalls folgende Anfrage:

Interpellation

des Abgeordneten Kometter und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Erledigung des Beschlusses des Abgeordnetenhauses hinsichtlich der zur Aufbesserung der Bezüge der Staatsbahnbediensteten am 17. Dezember 1911 gewidmeten 38 Millionen.

Bis wann gedenkt Seine Excellenz die noch rückständigen 17 Millionen dem vom Abgeordnetenhaus bezeichneten Zweck zuzuführen unter besonderer Rücksichtnahme auf die grundlegende Forderung der zweijährigen Vorrückungsfreiheit?

Und nun kommt das besonders Bemerkenswerte: Die christlichsoziale „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“, die in ihrer Ausgabe vom 15. März 1912 an leitender Stelle diese Interpellation veröffentlicht, fügt ihr wörtlich folgende Feststellung bei: „Die christlichsoziale Vereinigung des Abgeordnetenhauses hat durch ihren geschäftsführenden Obmann, den Abgeordneten Josef Schraffl, die ausdrückliche Erklärung abgegeben, daß die Partei geschlossen für die Forderungen der Eisenbahner eintreten werde, eine Erklärung, die sicher in den weitesten Kreisen unserer Kollegenschaft einen freudigen Widerhall zeitigen wird.“

Das war ehe der sozialdemokratische Antrag auf Einstellung der 17 Millionen Kronen in das Eisenbahnbudget zur Verhandlung kam. Bei der Abstimmung über denselben stimmten die Christlichsozialen, darunter auch der Abgeordnete Josef Schraffl, gegen den Antrag. Durch Herrn

Josef Schraffl, als ihren geschäftsführenden Obmann, ließ also „die christlichsoziale Vereinigung des Abgeordnetenhauses“ den christlichen Eisenbahnern das Versprechen zukommen, „daß die Partei geschlossen für die Forderungen der Eisenbahner stimmen werde“, was aber die Christlichsozialen mit Herrn Josef Schraffl durchaus nicht hindert, drei Monate nachher, das Versprechen für null und nichtig zu erklären, und gegen die Verwendung der 17 Millionen zu stimmen. Wie aller besseren Erkenntnis verschlossen, wie geistig heruntergekommen müssen jene bedauernswerten Geschöpfe sein, die noch weiterhin in der sogenannten christlichen Eisenbahnerorganisation im „Verkehrsbund“ bleiben, nachdem ihnen mit so schlagender Beweisführung gezeigt wurde, wie sie von ihren Parteiführern gefoppt und genarrt werden!

Und was sagen jene Eisenbahner dazu, die in die deutschnationalen Schwindelorganisationen hingelockt wurden, und die noch immer blindlings den demagogischen Auftrumpferien Gefolgschaft leisteten? Was ist das doch für ein faustdick aufgetragenes Possenspiel, erst drei Monate vorher in einer Anfrage an den Eisenbahnminister die 17 Millionen Kronen zu urgieren, um drei Monate später dieselbe Forderung dadurch abzulehnen, indem man die finanziellen Mittel dazu verweigert? So vor aller Welt in der schamlosesten Art ein Fastnachtsulk, ist noch nie im politischen und parlamentarischen Leben aufgeführt worden, als wie es bei dieser Abstimmung im Zusammenhang mit den vorausgegangen Aktionen geschah. Resolutionen und Interpellationen sind den Herren billig, und daher gerade gut genug für die Eisenbahner, als Mittel zur Anwerbung für die diversen Schwindelorganisationen benötigt zu werden. Resolutionen und Interpellationen für die Eisenbahner, das Geld aber bewilligt man der Regierung für Kanonen und Kriegsschiffe. So will es das Prinzip der Christlichsozialen und Nationalverbändler. Das sind Tatsachen, aus denen viel zu lernen ist, und über die die Eisenbahner mit großem Nutzen für die Zukunft nachdenken können!

Beratungen der Christlichsozialen und Nationalverbändler.

Sie sinnen, wie sie sich aus der Schlamassel ziehen könnten.

In den letzten Tagen kann man in dem christlichsozialen und nationalverbändlerischen Lager eine ganz merkwürdige Bewegung wahrnehmen, die nur noch deutlicher die ganze schlecht gespielte Komödie offenbart. Wie bekannt, hat der Abgeordnete Lomshik seinen im Budgetausschuss abgelehnten Antrag als Minoritätsvotum angemeldet, so daß über den Antrag im Parlament noch einmal verhandelt und abgestimmt werden muß. Den bürgerlichen Parteien graut also aus leichtbegreiflichen Gründen vor dieser neuen Abstimmung, bei der die Parteien in ihrer Gesamtheit in der Eisenbahnerfrage Farbe bekennen müssen. Sollen sie wirklich das Obium auf sich nehmen, auch im Plenum gegen die Einstellung der 17 Millionen Kronen zu stimmen, nachdem sie im Dezember des Vorjahres 38 Millionen beschlossen haben? Sie beraten also jetzt, wie sie sich mit heiler Haut aus der unerquicklichen Affäre ziehen könnten. Ueber das Resultat dieser „Beratungen“ liegt zunächst eine Meldung der „Zeit“ vom Dienstag vor, in der es heißt, daß „die bisher unternommenen Versuche, die Majoritätspartei von der Notwendigkeit zu überzeugen, den Antrag Lomshik bei der zweiten und dritten Lesung des Budgetprovisoriums abzulehnen, erfolglos geblieben sind. Die Christlichsozialen und Polen erklären, daß sie nur in dem Falle gegen den Antrag Lomshik stimmen könnten, wenn auch der deutsche Nationalverband den Antrag geschlossen ablehnte. Im deutschen Nationalverband bestehen jedoch in dieser Frage scharfe Meinungsverschiedenheiten. Die Mitglieder der deutschen Arbeiterpartei erklären, daß sie aus dem Verband austreten müßten, wenn sie gezwungen

würden, gegen den Eisenbahnerantrag zu stimmen". Das letztere ist, wie wir an anderer Stelle mitteilen, unterdessen vollzogen worden. Den Herren Knirsch, Fahrner und Seidl ist also der Schwindel in der Eisenbahnerfrage schon so dick geworden, daß sie fürchten mußten, der ganze „Reichsbund" gehe zum Teufel, wenn sie nicht wenigstens formell durch den Austritt aus dem Nationalverband erklären, daß sie mit dieser Fopperei nicht länger einverstanden sind. Den Herren muß also das Grauen schon ganz gehörig angehen, wenn die Ratten das sinkende Schiff verlassen. Am interessantesten ist es freilich, zu vernehmen, daß ausdrücklich zu dem Zweck verhandelt wird, den Antrag Tomischik auch im Plenum des Hauses abzulehnen. Also ein regelrechtes Kartell der Eisenbahnerfeinde! Besonders schlau wollen natürlich die Christlichsozialen sein, die erklären, nur dann gegen den sozialdemokratischen Antrag zu stimmen, wenn dies geschlossen auch die Nationalverbändler tun. „Soziale, geh' du voran, du hast die großen Stiefel an..."

Dagegen berichtet die „Deutschnationale Korrespondenz" vom Mittwoch, daß der Antrag Tomischik „den Gegenstand wiederholter Konferenzen zwischen der Regierung und den Vertretern der Arbeitsparteien bildete, in denen sowohl der Eisenbahnminister als der Finanzminister die etwaige Annahme dieses Antrages durch das Plenum als Sanktionshindernis bezeichneten und die Abgabe diesbezüglicher Regierungserklärungen ankündigten. Zugleich wurde darauf hingewiesen, daß die Regierung von den durch das Haus für die Eisenbahner angeprochenen 38 Millionen Kronen 21 Millionen für diesen Zweck verwendet habe und vorläufig, wie sie bereits im Dezember erklärte, darüber nicht hinausgehen könne, und daß weiters für die Kategorien der Staatsangestellten bisher nichts Definitives geschehen sei. Abgeordneter Seine, welcher seinerzeit als Berichterstatter des Staatsangestelltenausschusses über diesen Gegenstand fungierte, führt nun mit den anderen Parteien Verhandlungen, um im Wege eines Resolutionsantrages zum Budget die allmähliche Durchführung des seinerzeitigen Beschlusses sicherzustellen".

Weil also die Regierung nicht will, kniet der große Nationalverband zusammen, und Herr Seine will einen Resolutionsantrag stellen. Das heißt anstatt der 17 Millionen sollen die Eisenbahner vom Nationalverband eine — papierene Resolution bekommen, die die Regierung, wenn sie nicht will, nicht durchführen braucht. In Wirklichkeit steht natürlich die Sache so: Für die 17 Millionen zu stimmen, vertrauen sich die Herren aus Furcht vor der Regierung und vor ihren Wählern aus den Fabrikanter- und Agrarierkreisen nicht, dagegen zu stimmen, fürchten sie aber doch den Zorn der Eisenbahner, die nun auch einmal zu den Wählern gehören. Und so beginnt das alte Demagogenspiel, getreu nach dem nationalverbändlerischen Grundsatz:

„Der eine sah, der andere stand,
Der stimmte für, der stimmte wider,
Das ist der Nationalverband.
Stimmt an das Lied der Wieder!"

Der neuerliche Verrat für das Plenum des Parlaments perfekt geworden.

Wien, 27. Juni.

Heute, während unser Blatt in Druck geht, wird im Parlament über die Wehrvorlagen abge-

stimmt. Dann folgt die Verhandlung über das Budgetprovisorium und damit auch über den als Minoritätsvotum angemeldeten Antrag Tomischik. Nachdem die Regierung ihre Mehrheitsparteien zur raschesten Verabschiedung des Budgets kommandiert hat, soll, womöglich noch heute, die Abstimmung erfolgen, so daß während unser Blatt in die Hände unserer Mitglieder und Leser gelangt, über das Schicksal des 17 Millionen-Antrages jedenfalls schon entschieden ist. Das Abstimmungsergebnis ist, nach dem, was über die gestrigen Parteiberatungen berichtet wird, kaum mehr zweifelhaft. In einer Besprechung, die der Leiter der Regierung, Baron Heinold, mit den Obmännern der bürgerlichen Parteien und der deutschnationalen Arbeiterpartei abhielt, legte er diesen die budgetären Verhältnisse dar, die es, der Regierung unmöglich machen, die 17 Millionen Kronen auf einmal zu bewilligen, so daß die Annahme des Antrages ein Sanktionshindernis bilden würde. Dagegen erklärte sich die Regierung bereit, den im Vorjahr beschlossenen Resolutionsantrag „etappenweise" durchzuführen, das heißt die restlichen 17 Millionen Kronen in Teilbeträgen zu verwenden.

Vor dieser Erklärung kapitulierten die allergetreuesten Regierungsknienritzer, denn die offizielle Meldung besagt weiter, daß „eingemeinames Vorgehen aller bürgerlichen Parteien beschlossen wurde".

Einige Stunden vorher haben die Herren zwar beschlossen, daß Hunderte Millionen für den Militarismus ausgegeben werden dürfen, um etliche Stunden später lumpige 17 Millionen Kronen für die Eisenbahner zu verweigern!

Die Protestversammlung der Wiener Eisenbahnbediensteten.

Das Resultat der Abstimmung des Budgetausschusses veranlaßte die Koalition der Eisenbahnerorganisationen (Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein, Lokomotivführerverein, Konduktorenverein, Werkmeisterverein, Bahnmeisterverein und Zentralverein der Eisenbahnbeamten) für Dienstag den 25. Juni 1912 eine Eisenbahnerprotestversammlung in die Sophienäle in Wien einzuberufen. Es sollte den Eisenbahner über die Vorfälle der letzten Zeit Bericht erstattet werden und denselben Gelegenheit zur Stellungnahme zu diesen Vorfällen geboten werden.

Schon eine halbe Stunde vor dem anberaumten Beginn der Versammlung umstanden dicke Reihen den Eingang zu den Sophienälen. Als sich die Eingangstore zum Saale öffneten, kamen auch schon die Eisenbahner in langen Reihen aus den einzelnen Bezirken angerückt, so daß die geräumigen Saallokale bald gefüllt waren. Die Versammlung verlief zeitweilig recht stürmisch. Die Versammlungsteilnehmer strichen immer wieder stürmische Mißbilligungsrufe gegen die Staatsbahnverwaltung und die wortbrüchigen bürgerlichen Parlamentarier aus. Die Erbitterung gegen den schmählichen Verrat der Eisenbahnerinteressen seitens der bürgerlichen Parteien war in der Versammlung eine allgemeine.

Genosse Reichsratsabgeordneter Tomischik eröffnete die Versammlung mit einem Hinweis auf die Umstände, die die Einberufung dieser Protestversammlung

veranlaßten. In das Präsidium der Versammlung wurden nachstehende Herren gewählt: Schwab (Rechtsschutzverein), Ruzicka (Lokomotivführerverein), Tögl (Konduktorenverein), Brandl (Bahnmeisterverein), Höfer (Werkmeisterverein) und Steppert (Zentralverein der Eisenbahnbeamten). Die Tagesordnung der Versammlung war:

1. Die Ablehnung der Forderungen der Eisenbahner im Budgetauschuß.
2. Anträge und Anfragen.

Das Referat zum ersten Punkt der Tagesordnung hatte

Abgeordneter Tomischik.

Er erinnerte an verschiedene Vorgänge, die sich im Laufe der Aktion zur Verbesserung der Lage der Eisenbahner der Staatsbahnen abspielten. Wir haben, sagte der Redner, auf unserer Konferenz am 3. September den Beschluß gefaßt, Forderungen zu stellen, Forderungen, deren Erfüllung den Betrag von 69 Millionen Kronen notwendig gemacht hätten. Diese Forderungen wurden vom Klub der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten in einem Antrag zusammengefaßt und im Parlament eingebracht. Dieser Antrag wurde mit je einem Antrag der Christlichsozialen, der Deutschnationalen und der Tschechnationalen, die die Eisenbahner betrafen, dem Staatsangestelltenausschuß zur Beratung zugewiesen. Zur gleichen Zeit lag ein Gesetzentwurf der Regierung vor, der ungefähr 33 Millionen Kronen für die gesamten Staatsbediensteten vorsah. Von den 33 Millionen waren aber nur vierzehn Millionen für die Eisenbahner bestimmt, ein Betrag, der viel zu gering war, was selbst die bürgerlichen Vertreter im Staatsangestelltenausschuß eingesehen haben. Außerdem hat die Regierung aber noch darauf verwiesen, daß dieser Gesetzentwurf solange nicht Gesetz werden könne, als nicht für eine Bedeckung vorgesorgt sei. Auch diese Forderung der Regierung wurde im Staatsangestelltenausschuß bekämpft. Es ist ja ganz merkwürdig, daß die Regierung gerade immer nur bei solchen Forderungen diesen Erschwerungsgrund schafft, daß ihr aber das nicht einfällt, wenn eine militärische Vorlage zu verhandeln ist. (Beifolgende Zustimmung.) Die Regierung hat schließlich erklärt, etwas mehr tun zu wollen, viel mehr war aber von ihr nicht herauszubringen. Nach langen Verhandlungen kam es zu einem gemeinsamen Antrag der Sozialdemokraten und der bürgerlichen Parteien. Wir haben erklärt, uns diesem Antrag anzuschließen, denn wir wollten den Herrschaften nicht die Gelegenheit zu der Ausrede bieten, ihr gemeinsamer Antrag sei etwa nicht durchgegangen, weil wir nicht zur Einigung bereit waren. Das war der 38 Millionen-Antrag, der als Resolutionsantrag im Hause angenommen wurde. Mit diesen 38 Millionen waren die Forderungen der Eisenbahner auf das Neueste herabgemindert. Die Regierung hat aber erklärt, sie könne nur 21 Millionen geben, trotzdem sie wissen mußte, daß das viel zu wenig ist. (So ist es!) Ich habe gleich damals betont, daß die bürgerlichen Parteien, als sie für den Resolutionsantrag stimmten, damit allein nicht ihre Pflicht erfüllen, sondern daß sie sich auch darum kümmern müssen, daß die Regierung den Antrag durchführt. (Stürmische Zustimmung.)

Die Regierung hat also 21 Millionen bewilligt, was absolut dem Bedürfnis nicht entspricht. (Starkende Zustimmung und Erregung.) Obwohl sie erklärt hat, vor allem die Gruppe der Diener und Arbeiter zu berücksichtigen, hat sie zum Beispiel, um nur eines herauszugreifen, die zweijährige Vorrückungsfrist für die Diener nicht erfüllt, trotzdem das heute mit dem erhöhten Quartiergeld nur 1.500.000 Kr. erfordert. Für die Aufbesserung der Löhne der Arbeiter hat man erklärt, 6-6 Millionen Kronen zu verwenden. Wenn man sich aber diese Aufbesserung ansieht (Rufe: Zehn Heller!), dann hat man absolut nicht den Eindruck, daß für sie ein solcher Betrag verwendet wurde. Wir haben deshalb auch im Staatsangestelltenausschuß verlangt, daß die Regierung uns endlich einen Ausweis vorlege, damit wir uns ein Bild von der wirklichen Aufbesserung schaffen können. (Beifall.) Wenn man sich die neuen Arbeitsordnungen bestreht, dann weiß man

Feuilleton.

Eine interessante Fahrt mit der Bergbahn.

Ein Freund unseres Blattes sendet uns aus der Schweiz folgende Schilderung einer Fahrt auf der Rätischen Bahn:

Zu den großartigen Bergbahnen, die man nicht allein des Zieles, sondern fast mehr noch der Fahrt wegen benutzt, gehört unstrittig die von Chur nach St. Moritz über Filisur, respektive von Landquart über Klosters, Davos nach St. Moritz im Engadin. Nicht allein wegen der kühnen technischen Anlage, in ihrer Art ein Meisterwerk der Ingenieurkunst, ist sie interessant, sondern auch wegen der Wildheit und der grotesken Romantik des Hochgebirges, welches sie dem Reisenden erschließt. Es gibt selbst in der Schweiz, wo der Reisende durch das Bahnsfenster durch eine Fülle der lieblichsten und großartigsten Landschaftsbilder gefesselt wird, nur ganz wenige Strecken, auf welchen die Fahrt und das Schauen während der Fahrt so zum Selbstzweck wird, wie auf der Rätischen Bahn. Denn das Schauen erstreckt sich nicht nur auf die überwältigenden Schönheiten der Gebirgswelt Graubündens mit ihren 3000 und 4000 Meter hohen Schnee- und Esgipfeln, sondern in eben so hohem Maße nehmen uns Kinder einer modernen Zeit die Wunder dieser unerhört kühnen technischen Anlage gefangen, die sich überall harmonisch in die Landschaft einfügt.

Graubünden ist mit landschaftlichen Reizen ganz besonders reich gesegnet — die Natur schafft hier gewissermaßen für die politische Rückständigkeit dieses Kantons eine Art Ausgleich. Während sonst in den Alpen die Baumgrenze etwa 1700 Meter hoch liegt, steigen die Arven- und Lärchenwälder im Engadin bis zu 2000 Meter Höhe hinan. Und die Trockenheit und Durchsichtigkeit der Luft ruft nirgends so wie hier jene leuchtenden Farbestimmungen hervor, die den Eindruck einer zauberhaften Pracht erwecken, als sei die Landschaft auf Goldgrund gemalt.

Diese landschaftliche Pracht ist durch die Rätische Bahn im weitesten Sinne dem Verkehr geöffnet worden. Sie ermöglicht es seit einigen Jahren auch dem Winderbemittelten, mühelos ins Zentrum der Hochgebirgswelt zu kommen, um von dort aus die lockenden Gipfel der Bernina (4500 Meter), des St. Juliers, des Tingenhorn und anderer zu erklimmen. Die Eisenbahn, die sonst selten weiter als bis an den Fuß der Berge gelangt und die steilen Höhen umgeht oder durchfährt, führt uns hier mitten ins Herz der Alpenriesen und auf Höhen, die von keiner anderen im Tal beginnenden Abfahrsbahn (ohne Zahnräder) Europas auch nur annähernd

erreicht werden. Zwischen Davos und St. Moritz kommt man den weiten Firmfeldern und imposanten Gletschern so nahe, daß man glaubt, sie in wenigen halben Stunden erreichen zu können.

Bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts war hier der Verkehr einzig auf die römische Saumpfade angewiesen. Im Laufe der späteren Jahrzehnte wurden etwa zehn kunstvolle Alpenpässe erbaut, bis 1882 die genial angelegte Gottthardbahn allen Verkehr an sich zog und die Graubündner zwang, sich ebenfalls einen Schienenstrang zu sichern und damit den geldbesitzenden Bergnützung-, Erholungs- und Sportreisenden die rätische Alpenwelt mit ihren 150 von rauschenden Wildbächen und Bergströmen durchflossenen Tälern zu erschließen. Seit zwei Jahren erst ist die Bahn in der Hauptsache fertiggestellt. Seit 1888 wurde daran gebaut und 1890 wurde der erste Teil (Landquart-Davos) in Betrieb genommen. Sie umfaßt insgesamt 200 Kilometer Länge und erfährt nächstes Jahr eine weitere Ausdehnung durch die Nebenstrecke von Bevers nach Schuls, auf welcher im letzten Sommer beim Wüdensinsturz über 20 italienische Arbeiter (schweizerische Arbeiter geben sich zu dieser lebensgefährlichen Arbeit nicht her) den Tod fanden — wie so mancher vor ihnen, den der Bahnbau verschlang. Die Steigung der Linie geht stellenweise bis zu 45 Meter per 1000, bei einem Minimalradius von 100 Metern! Die Kosten des Bahnbau betragen rund 300.000 Franken per Kilometer, die der vielen Tunneln per Meter 400 Franken. (Der 3/4 Kilometer lange Albulatunnel kostet allein 8 Millionen Franken.) Die Fahrt von Landquart nach Davos dauert 3 1/2, die von Chur nach St. Moritz 4, die von Davos nach St. Moritz 3 Stunden. Die Bahn hat in dieser Zeit eine bedeutende Höhe zu ersteigen. Auf der Strecke nach Davos ist Station Wolfgang der höchste Punkt (1634 Meter), auf der nach St. Moritz liegt der Albulatunnel gar 1823 Meter hoch. Nicht weniger denn 40 Tunneln gibt es allein auf der kurzen Strecke von Filisur nach St. Moritz, die kaum 60 Kilometer lang ist. Zwischen Landquart und Davos gibt es einen Rehrunnel (bei welchem Ein- und Ausfahrt übereinander liegen) und drei Tunneln, zwischen Davos und Filisur (19 Kilometer) 15. Das hervorragendste Bauobjekt der Linie ist der steinerne, 210 Meter lange Wiesener Viadukt und der Landwasserviadukt bei Filisur. Nicht zu vergessen die in der ganzen Welt berühmte gemordene Linienentwicklung bei Bergün, mit Schleifen- und Rehrunnelanlagen und einer Kühnheit, wie sie kaum von einer anderen Gebirgsbahn (die Gottthardbahn nicht ausgenommen) erreicht wird. Für den Reisenden, der die Strecke zum erstenmal befährt, ist die Orientierung sehr erschwert, weil die Fahrtrichtung der Bahn fortwährend wechselt und auch die Aussicht sich bald rechts, bald links befindet. Wie man auf

der Gottthardbahn das Kirchlein von Bassen dreimal abwechselnd rechts und links, einmal oben, einmal unten sieht, so die Häuser zwischen Bergün und Preda, welche Stationen nur 12 Kilometer auseinanderliegen. So viel über das Technische der Bahn. Und nun sehe man sich im Geiste mit uns in Chur (hergeleitet von dem alten Curia Rhaetorum der Römer), der Hauptstadt Graubündens, am Fuße des 2300 Meter hohen Montalin, ins Coups, um die Fahrt nach Filisur und St. Moritz („Sanft Moosritze" sagen die Berliner) mitzumachen. Nördlich vom Bahnhof winkt die mit „ewigem" Schnee bedeckte Scapiana (2969 Meter) herüber, an deren sonnigen Halben feuriger Wein wächst. In wenigen Minuten sind wir im breiten Rheintal. fahren am Fuße des 2808 Meter hohen Calanda an den Schluchten der Rabinja und Plessur vorüber bis Felsberg, wo wir die Moränenreste des großen Rheingletschers bewundern, der einst diese Gegend bedeckte. Jetzt sind diese eigentümlichen kuppelartigen Hügel mit Kapellen oder Leuchttürmen gekrönt, die der Gegend ein eigenartiges Gepräge geben. Auf zweien dieser Hügel ist in 534 Meter Höhe das Dörfchen Gms gebaut, von wo man die Berge des Oberlandes (Brigeller Hörner 3250 Meter) erblickt. Da, wo Vorder- und Hinterrhein zusammenfließen, liegt Reichenau und Tamins, denen bald Bonaduz folgt, das am 11. Juli 1908 durch eine Feuersbrunst fast vollständig eingestürzt wurde. Durch eine schmale Aneinschlucht, welche die Bahn in kunstvoller Anlage überwindet, kommen wir alsdann in das mit vielen alten römischen Burgen geschmückte Tal Tolesch, ferner nach dem „Kinderbad" Notzenbrunnen und den interessanten Ruinen Nieder- und Ober-Jubala, die in uns Gedanken an die „gute alte" Raubritterzeit auslösen. Auf dem gegenüberliegenden Ufer sieht man Rodels-Realta mit dem Schloß Rielberg, worüber man in Ronrad Ferd. Meyers Roman „Jürg Jenatsch" Interessantes lesen kann.

Wir fahren nunmehr über eine 60 Meter lange Brücke über den Rhein in das berühmte Ueberflurungengebiet des Hinterrheins, welches mit kolossalen Opfern an Geld und Mühe allmählich der Kultur zurückerobert wird. Vom linken Fenster aus (man muß halt, wie auf der Gottthard-, Simplon-, Bernina- und den anderen Bergbahnen immer abwechselnd rechts und links durch die Fenster lugen) haben wir einen herrlichen Blick über das schloßreiche Tal und sehen die vom Böz Michel (3183 Meter) beherrschte Schnyschlucht, in die unser Zug alsbald hineinfährt. Wenige hundert Meter dahinter liegt die berühmte Via Mala-Schlucht und das Dorf Thufis, von wo die berühmte Gipfel des Böz Beverin (3002 Meter) und uns die zackigen Gipfel des Böz Weverin (3249 Meter) entgegenliegen. Ringsum liegen eine Anzahl Schlösser, Burgen und Ruinen, die dem Ganzen einen äußerst romantischen Charakter verleihen. Bei Sila

nicht, was sie den Eisenbahnen eigentlich für Kosten verursachen sollen. Da sind Bestimmungen, die schlechter sind als die alten, und wenn man die Lohnautomat, die in Aussicht steht, untersucht, muß man sehen, daß zum Beispiel die zweijährige Vorrückungsfrist abgeschafft und die dreijährige eingeführt ist. (Große Erregung.) Das sind doch also keine Auslagen, sondern, besser gesagt, Ersparnisse. (Stürmische Zustimmung.)

Wir haben in Konsequenz dessen, daß im Dezember der Resolutionsantrag, der die Regierung auffordert, 88 Millionen für die Eisenbahner zu verwenden, angenommen wurde, bei der Budgetberatung den Antrag eingebracht, daß in das Budgetprovisorium eingefügt werde, daß die 17 Millionen, die noch zu den 88-Millionen fehlen, für die Eisenbahner verwendet werden sollen. Als dieser Antrag im Budgetausschuß zur Beratung gelangte, hat man darauf verwiesen, daß die Bedeckung für unsere Anträge fehle. Da müssen wir aber fragen: Hat man sich auch bei der Wehrvorlage, die in diesem Jahre schon 50 Millionen erfordert, um die Bedeckung gekümmert? (Lofende Zustimmung.) Es ist ja auch gar nicht wahr, daß die Bedeckung für die 17 Millionen nicht vorhanden ist, wir haben das wiederholt bewiesen. Es ist nicht wahr, daß die Bevölkerung neu belastet werden müßte. Unser Antrag wurde aber im Budgetausschuß mit 17 gegen 17 Stimmen dadurch abgelehnt, daß der Obmann des Budgetausschusses gegen den Antrag gestimmt hat. (Anhaltende große Erregung.) Wir haben gegenüber der Ablehnung dieses Antrages das Minoritätsvotum angemeldet, er wird also im Plenum nochmals zur Abstimmung gelangen. Wir werden die namentliche Abstimmung verlangen und man wird sehen, wer von denjenigen, die im Dezember für den Antrag gestimmt haben, den Mut hat, dagegen zu stimmen. Die Regierung erklärt allerdings, sie könnte, wenn der Antrag angenommen würde, nicht dafür eintreten, daß das Gesetz über das Budgetprovisorium sanktioniert werde. (Stürmische Zwischenrufe.) Die Regierung hofft, daß, wenn das Haus auch die Anträge annimmt, das Herrenhaus das Gesetz ablehnen wird. Wenn die bürgerlichen Abgeordneten aber ihre Pflicht erfüllen, dann werden es die Regierung und das Herrenhaus nicht wagen, dagegen zu handeln. Wir wollen den bürgerlichen Abgeordneten den Rückzug vor dem sozialdemokratischen Antrag so schwer als möglich machen. Die Regierung darf den Eisenbahnern nicht länger vorenthalten, was ihnen längst gebührt. (Stürmischer Beifall.)

Hierauf nahm

Genosse Rudolf Müller

das Wort. Dieser führte aus:

Genosse Tomášik hat Ihnen an der Hand vieler Details den ganzen geschichtlichen Verlauf unserer letzten Aktion dargestellt. Wir haben es uns alle nicht träumen lassen, daß unsere Aktion ein so kleines Ergebnis zeitigen werde. Die aufgestellten Forderungen waren nur das Minimum dessen gewesen, was zur Erfüllung notwendig war, um an den Eisenbahnern die Sünden gut zu machen, die die bürgerlichen Parteien bei ihrer Finanzpolitik und der mit dieser eingetretener Teuerung an denselben verschuldeten. Man hätte meinen können, daß die Regierung schon im eigenen Interesse Ruhe schaffen werde. Die Abstimmung im Budgetausschuß war eine Ohrfeige für das Parlament und ein Beweis dafür, daß die Schwarzen und Gelben wohl Versprechungen machen, daß sie aber zusammenstücken, wenn es zum Handeln kommt. Die Resolution war sehr billig gewesen, weil die Regierung mit dieser nicht gezungen war, die Forderungen durchzuführen. Bei einem Staatshaushalt von 2 Milliarden spielen 17 Millionen Kronen nicht diese Rolle, daß durch dieselben der Staat bankrott würde. Die Eisenbahner tragen durch ihre direkte und indirekte Besteuerung und außerdem durch ihre Arbeitsleistung viel zum Staatshaushalt bei und haben Anrecht auf eine derartige Berücksichtigung. Sie opfern ihre ganze Lebenskraft ihrem schmerzlichen Dienste. (Stürmischer Beifall.)

Die Eisenbahner werden sich auf das Parlament allein nicht verlassen können. Sie haben noch ein anderes Instrument zur Durchsetzung ihrer Forderungen: die Gewerkschaft. (Stürmische Zustimmung.) Die Politik ist eine schwankende Sache, die immer neue Situationen ergibt. Die Macht der Ge-

werkschaft ist eine reale. Dies hat in ganz unwiderleglicher Weise der englische Kohlenarbeiterstreik erwiesen, der die beiden Häuser zwang, den Minimallohn gesetzlich zu regeln. Ohne die Kohlenarbeiter ist die stolze englische Flotte hilflos und die gleiche Wichtigkeit der Arbeit dieser Arbeiterkategorie hat die Arbeit der Eisenbahner. Vor den Eisenbahnern muß sich alles beugen, was sich mißbräuchlich eine gebietende Rolle anmaßt. Gerade die Eisenbahner würden es verdienen, ein besseres Los zugewiesen zu haben. Sätten die bürgerlichen Parteien nicht diese elende Zoll- und Handelspolitik getrieben, stünden die Verhältnisse besser. So sind wir den Folgen derselben ausgeliefert und auch gezwungen, auf unseren Forderungen zu bestehen. Wir appellieren daher noch in letzter Stunde in das Gewissen der bürgerlichen Abgeordneten (Rufe: Die haben kein Gewissen!) und an deren Ehre, ihre Versprechungen einzulösen. Bauen wir unsere Gewerkschaft aus, werde ein jeder von ihnen ein Sendbote des Geistes, der uns erfüllt, dann können wir unsere Forderungen auch ohne Regierung und ohne bürgerlichen Abgeordneten durchsetzen. (Langanhaltender Beifall.)

Genosse Ruzicka beantragte sodann eine

Resolution,

in der es heißt: „Unter dem Druck der Organisationen kam im Dezember vorigen Jahres im Parlament der einmütige Beschluß zustande, in dem die Regierung aufgefordert wurde, zur Verbesserung der Lebenshaltung des gesamten Personals der Staatsbahnen einen Betrag von 88 Millionen Kronen zu verwenden. Die Regierung ließ den einmütigen gefassten Antrag des Parlaments zum Teil unbeachtet und herausgabte nur den Betrag von 21 Millionen Kronen. Dieser Betrag erwies sich nach jeder Richtung hin als unzureichend. Abgeordneter Tomášik beantragte deshalb, die noch fehlenden 17 Millionen in das Budget für 1912 einzusetzen, damit dem Beschluß, der durch die Erkenntnis der Not, die unter dem Personal herrscht, zustande kam, Rechnung getragen werde. Dieser Antrag wurde aber zur größten Empörung der gesamten Eisenbahnergewerkschaft durch Stimmengleichheit im Budgetausschuß abgelehnt. Die gleichen Abgeordneten, die im Dezember vorigen Jahres für den Antrag sprachen und stimmten, votierten dagegen und luden auf sich das Odium der Unehrlichkeit. Die am 25. d. tagende Versammlung in den Sophienkloster, welche sich ausschließlich mit diesem Gegenstand befaßte, warnt die Abgeordneten aller bürgerlichen Parteien davor, bei der Beratung im Plenum des Hauses an der gerechten Sache der Eisenbahner zu Verrätern zu werden; sie erwartet auf das bestimmteste, daß alle volksfreundlichen Abgeordneten geschlossen für den sozialdemokratischen Antrag auf Bewilligung des Restbetrages, der ihnen auf Grund des parlamentarischen Beschlusses gebührt, stimmen werden. Sollten sich dennoch bürgerliche Abgeordnete finden, die die gute Sache der Eisenbahner im Spiele lassen, so fordert die Versammlung alle organisierten Eisenbahner im Reiche auf, dafür zu sorgen, daß künftighin solche volksfeindliche Elemente nicht mehr ins Parlament als entscheidende Faktoren entsendet werden.“

Diese Resolution wurde einstimmig und mit Beifall angenommen. Nun ergriff die Frau eines Zugbegleiters

Genossin Käthe Lott

das Wort.

Mit bewegten Worten schilderte sie die Not im Haushalt der Eisenbahner, die jeder Bedienstete und alle Angehörigen derselben am eigenen Leibe verspüren. Es verbleiben zum Lebensunterhalt für die Frau eines Zugbegleiters und für dessen Kinder bei aller sonstigen Einschränkungen täglich 75 Kreuzer. Für den Unterhalt des Zugbegleiters auf der Strecke, wenn er oft Tag und Nacht außer Haus ist, verbleiben auch nur 75 Kreuzer. Da muß bei der Lebensmitteleinkaufung der Mann, die Frau und die Kinder hungern! (Aus der Versammlung heraus werden erregte Zwischenrufe gemacht.) Das Quartiergehld reicht kaum zu einer Wohnung, die aus Zimmer und Küche besteht. Da ist von einem Ausruhen des Mannes nach den Nachttouren keine Rede. Den Eisenbahnern sind Millionen an Werten anvertraut. Wenn das reisende Publikum wüßte, mit welchem Groll die Eisenbahner

sehen wir das Dörfchen alle Augenblicke wieder, bald rechts, bald links der Bahnlinie; der Biz d'Nela lugt bald rechts, bald links in unsere Coupéfenster hinein, so daß man aus dem Staunen gar nicht heraus kommt. Wohl an 50 Gletscherriesen sehen wir in die Sonne leuchten und ein Skifahrer in unserem Wagen wirft mit den ihm sehr geläufigen romanischen Namen der Gipfel herum wie ein Jongleur die Glaskugeln oder der Finanzminister mit den Zahlen über die hohen Eisenbahnerlöhne. Dringend nötig ist es hier, daß man in vollen Zügen die immer reiner werdende dünne Luft einatmet und sich die Lunge damit vollpumpt; denn hinter Preda fahren wir in den Albulatunnel, der der längste aller existierenden Schmalspurtunnels ist und 12 Minuten zur Durchfahrt erfordert — eine wahr Qual für Maschinisten und Führer. Das Thermometer im Wagen steigt bis auf 28 Grad Celsius und durch alle Röhren dringt unangenehmer Qualm, so daß man wehmütig des dreimal so langen Simplon-Tunnels gedenkt, durch den uns eine elektrische Maschine in 27 Minuten bringt.

Mitten im Tunnel ist der Kulminationspunkt der Bahn mit 1824 Metern. Dann gehts langsam wieder abwärts. Bei Samaden sehen wir bereits die prächtigen Spitzen der von hundert Dächern besungenen und ebenso vielen Malern gemalten Berninagruppe (4080 Meter) und werden gleichzeitig geführt durch den Anblick der bereits hier beginnenden feineren Hotelpaläste. Links zieht sich das immer weiter werdende Tal von Pontresina hin, aus der Ferne glitzern die Gletscher des Morteratsch, des Biz Palü und der Bernina — und in wenigen Minuten, während dem wir bei Celerina einen Blick auf die weltberühmteste aller Schlitten- und Bobbahnen („Cresta Run“) werfen und die Felsen der romantischen Jasnischlucht bewundern, fahren wir in den Weltkurort und „bekanntesten aller Winterportplätze, in St. Moritz ein. Weiter zu fahren, ist unmöglich. Die wichtigen Felsmassen schließen jäh das Tal ab. Hinter ihm aber beginnt bereits das sonnige Italien, das gute Fußgänger von hier aus in acht Stunden erreichen und wohin natürlich auch eine Post fährt. Ueber Berninahospiz, Cavaglia, Cadera, Poschiavo und Tirano gehts dann auf einer idyllischen Strecke ins Land des blauen Himmels hinein — in sechs Stunden bringt uns der Zug nach Mailand. Wer einmal in die Schweiz kommt von unseren Lesern, sollte nicht veräumen, neben den vielen anderen Herrlichkeiten, an denen sie ja so überreich ist, sich auch die Schönheiten Graubündens und des Engadins anzuschauen. Nirgends in der ganzen Welt wird einem der Besuch der Gletscher so bequem gemacht als hier, wo einem die Eisenbahn fast 2000 Meter hoch in die Alpenhöhen trägt.

Robert Albert, Zürich.

erfüllt sind, und wie unter diesen Umständen ihre Kräfte erschöpft sind, würde es sich bei seinen Reisen nicht so sorglos der Obhut derselben anvertrauen. Es wäre ein Verbrechen der maßgebenden Faktoren und ein Verbrechen der Volksvertreter, wenn hier nicht Wandel geschaffen würde. Es wäre aber auch ein Verbrechen der Eisenbahnbediensteten und ein Verbrechen ihrer Frauen, wenn sie diesen Zuständen gegenüber in Ungleichgültigkeit verharrten würden. (Lebhafter Beifall.)

Die Worte der Genossin Lott waren sichtlich von großer Wirkung auf die Versammlung. Man stand ganz unter dem Eindruck, daß die Existenzverhältnisse der Eisenbahner derart unerträglich geworden sind, daß die stete Sorge im Haushalt schon die Frauen der Bediensteten in den Kampf treibt. Soffentlich erweckt dies auch diejenigen Eisenbahner aus ihrer Untätigkeit und Gleichgültigkeit, die außerhalb der Organisation stehend, den Dingen stets freien Lauf lassen und die mehr als alle Gegner der Eisenbahner schuld an den gegenwärtigen Zuständen sind.

Der Ernst der Situation legt allen Genossen die Pflicht auf, unverweilt alles zutun, was irgendwie zur Stärkung der Organisation beitragen kann.

Die vollzogene Scheidung.

Die tschechischen Eisenbahner gegen den Separatismus.

Prag, am 18. Juni 1912.

Von dem in die Gewerkschaften hineingetragenen tschechischen nationalen Separatismus blieb die internationale sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation am längsten verschont. Der tschechische Teil der Zentralorganisation der Eisenbahnbediensteten erfüllte flaglos seine Verpflichtungen zur „Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission“ und zur „Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei“ und die Leitung der zentralen Eisenbahnerorganisation trug allen sprachlichen Bedürfnissen des tschechischen Teiles ihrer Mitgliedschaft Rechnung. Sie räumte demselben eine weitgehende Autonomie in der Verwaltung und eine entsprechende Vertretung in der Leitung der Zentralorganisation ein. Dies alles mußte von der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission und der Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei auch anerkannt werden, und als am 8. Mai 1910 in Prag die Delegierten der tschechischen Mitglieder ihren Standpunkt zur Frage der Organisationsform einer Revision unterzogen, empfahl ihnen Steiner, der Vertreter der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission, selbst, an der zentralen Organisationsform festzuhalten, da diese den Bedürfnissen der Vertretung der Bediensteteninteressen am besten entspreche und da die Zentralorganisation aber auch den tschechischen Eisenbahnern alle Rechte einräumte, die diese für ihren wirtschaftlichen und sozialen Kampf benötigen. Es fehlte also jede sachliche Veranlassung zur nationalen Separierung der tschechischen Eisenbahner vollständig.

Soviel Gründe aber auch gegen die Abgliederung eines Teiles der zentralen Eisenbahnerorganisation sprechen mochten, der tschechische Separatismus machte vor dieser Organisation nicht halt. Die Treue, die der tschechische Teil der zentralen Eisenbahnerorganisation der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission und der Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei stets gehalten, wurde nicht erwidert. Die neu gegründeten separativistischen Eisenbahnerverband in seine Mitte auf, und die Tschechoslawische sozialdemokratische Partei stellte ihren ganzen Apparat, ihre Presse und ihre Versammlungsordner in den Dienst der Agitation für den neuen separativistischen Verband, um der zentralen Organisation die Mitglieder abspenstig zu machen. An dem gesunden Verständnis der tschechischen sozialdemokratischen Eisenbahner für die Notwendigkeiten ihrer Interessenvertretung scheiterte der Plan der vollständigen Lösung der tschechischen Eisenbahnbediensteten von der Zentralorganisation. Der Großteil der tschechischen sozialdemokratischen Eisenbahner blieb der alten, kampferprobten Organisation treu. Diese neue Situation, zu deren Gestaltung weder die Leitung noch der tschechische Teil der zentralen Eisenbahnerorganisation irgendwie beigetragen hatte, setzte die tschechischen Mitglieder derselben vor die Notwendigkeit, ihr Verhältnis zu den beiden tschechoslawischen Zentralstellen klarzustellen. Die am 16. Juni zu diesem Zweck nach Prag einberufene Konferenz von Delegierten der tschechischen Mitglieder der Zentralorganisation faßte einhellig folgende Entschliessung:

In Gemäßheit der Entschliessungen aller Konferenzen der Delegierten der tschechischen Ortsgruppen über die Form unserer Organisation, von der Konferenz am 8. Mai 1910 in Budna angefangen bis zur Verständigung der Verwaltungskomitees mit dem Vollzugsausschuß der Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei und der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission am 5. Dezember 1911, und in Erwägung dessen, daß trotz der durch legale Vertreter unserer Organisation gefassten Beschlüssen am 7. Dezember 1911 die Zerplitterter unserer Organisation als Mitglieder in die Tschechoslawische Gewerkschaftskommission aufgenommen worden sind und in weiterer Erwägung dessen, daß die Leitung der Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei alle ihre Kräfte und den gesamten Apparat in den Dienst der Betrümmeter des Rechtschuhvereines gestellt hat, selbst den Plan verfaßt hat und sich an die Spitze stellte, um die böhmischen Mitglieder dieser Gewerkschaftsorganisation auszurotten, sprechen wir der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission und der Leitung der Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei unsere tiefste Erbitterung

überträgt uns an der wasserreichen Albula die großartige, für 20.000 Pferdestärken berechnete Krastanlage der Stadt Zürich, die von hier nicht weniger denn 105 Kilometer entfernt ist. Hier fahren wir in die Schynschlucht und bewundern oben die Ruine Campi, unter welcher wir durch wildzerstörte Gehänge hindurchfahren, in den Solis-Tunnel hinein. Schnell setzen wir uns nun an das rechte Fenster, bewundern alsbald die weltberühmte Solischlucht auf einer steinernen Brücke, deren größter Bogen 42 Meter Lichtweite hat. Diese Brücke liegt 89 Meter über der wild dahinsauschenden Albula — ein Blick da hinunter kann Nervenschwache sehr wohl schwindlig machen, ebenso wie hinter Filisur, wo die Bahn sich ständig, Kunstbauten über Kunstbauten erfordernd, an steiler Felslehne in einer Höhe von 150 Meter über der unter sich hin schlängelnden Landstraße hält.

Hier beginnt nun die Stelle, wo ein Kunststück der Bahnbauingenieure das andere unaufhörlich ablöst. Ueber einen 137 Meter langen Viadukt, der 35 Meter über den Fluß führt, folgt ein Tunnel und dem wieder der oben erwähnte Landwasserwiadukt. Er ist 130 Meter lang und die Krümmung ist, ein Kunstwerk an sich, bis auf 100 Meter Radius herabgesetzt. Die Steigung wird von hier immer stärker. Bereits sind wir 1089 Meter hoch geseitert und der Zug fährt nur noch mit 20 Kilometer „Geschwindigkeit“, so daß die Berliner Reisenden bereits anfangen, uns zu beweisen, daß es auf der berühmten Strecke Berlin-Hamburg „denn doch ganz anders jünger“....

Etwa 5 Kilometer weiter ist dann die merkwürdigste und kunstvollste Stelle der ganzen Bahn, die wir erst voll und ganz würdigen können, wenn wir die Strecke häufiger gefahren sind. Ich muß gestehen: man entdeckt immer und immer wieder neue Momente, die uns die Anlage geradezu erstaunlich kühn erscheinen lassen. Man nennt das hier die „künstliche Entwicklung“. Die Strecke, die man rechter Hand erblickt und die scheinbar die gerade Fortsetzung ist, liegt in Wahrheit hinter der Ausfahrt aus dem Rehtunnel unter der romantischen Burg Greifenstein. Der Tunnel hebt die Bahn um 87 Meter und stellt sozusagen ein höheres Stockwerk dar. Im ganzen ist die Schleife 1200 Meter lang. Mehrmals sieht man von oben die unten durchfahrene Strecke liegen, so daß Ankundige glauben, es lägen drei verschiedene und nach allen Seiten verlaufende Bahnhöfen dort. Die Eisenbahnbeamten ernten hier reichen Dank, wenn sie den erstaunten Reisenden das Grandiose dieser Strecke erklären.

Nun folgt in rascher Folge ein Tunnel dem anderen — und plötzlich liegt vor uns in einem herrlichen Tal das Dörfchen Vergün, beherrscht vom mächtig vergletscherten Massiv des 3340 Meter hohen Biz d'Nela. Bei der Weiterfahrt

aus und bedauern diese durchaus unsozialistische Handlungsweise.

Demgegenüber sind wir verpflichtet, ausdrücklich festzustellen, daß das Verwaltungskomitee des tschechischen Zweiges der Internationalen sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation Österreichs in seiner gesamten Handlungsweise in den schweren Zeiten des Kampfes bei dem Treubruch der Leitung der Tschechoslawischen Partei und dem Treubruch der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission musterhaft seine ihm durch die Resolutionen der legalen Vertreter unserer Organisation auferlegte Pflichten erfüllt. Wir billigen deshalb die bisherige Vorgangsweise des Verwaltungskomitees und alle von ihm in dieser Angelegenheit gefassten Beschlüsse und sprechen ihm namens unserer Mitglieder unsere volle Anerkennung und unser volles Vertrauen aus.

Gleiche Anerkennung und gleiches Vertrauen sollen wir allen Genossen, welche in diesen schweren Zeiten, sei es als Angestellte der Organisation, sei es als aktive Bedienstete, als Referenten oder anderweitig, ihre Kraft in den Dienst der Rettung der Einheit unserer Organisation gestellt haben.

Wir als tschechische Eisenbahner konnten und wollten uns nicht um die Solidarität und das Vertrauen der übrigen Eisenbahner anderer Nationen in Österreich, mit denen uns das gemeinsame Interesse verbindet, bringen lassen; wir können und wollen uns als Eisenbahner nicht mit dem Eisenbahnerproletariat des ganzen Reiches und der ganzen Welt wegen rein nationalitätlicher Fragen, aus falscher Rücksichtnahme auf die bürgerlichen Parteien, verfeinden.

Wir erklären daher, daß wir rechtskräftig alle früheren Beschlüsse über das Verhältnis unserer Organisation zur Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei und zur Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission aufheben und folgendes zum Beschluß erheben:

Das Verwaltungskomitee des tschechischen Zweiges der sozialdemokratischen Eisenbahner löst alle seine noch etwa bestehenden Beziehungen zur Leitung der Tschechoslawischen Partei auf; jede moralische oder finanzielle Unterstützung der Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei durch das Verwaltungskomitee hat wegzufallen; die Mitgliedschaft bei der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission ist zu kündigen und die Mitgliedschaft bei der Internationalen Gewerkschaftskommission anzumelden. Allen tschechischen Mitgliedern der Internationalen sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation, sofern sie es bereits noch nicht getan haben, wird der Austritt aus der Tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei und der Beitritt zur Tschechischen internationalen sozialdemokratischen Partei empfohlen.

Dem Verwaltungskomitee und den Ortsgruppen wird eindringlich empfohlen, Anknüpfungen an allen Unternehmungen der Tschechoslawischen Partei, sei es in Konsumvereinen, in Erwerbs- und Wirtschaftsvereinen, Wägereien u. s. w., zu kündigen und ihre Anteile in ähnliche Unternehmungen der internationalen Sozialdemokratie zu übertragen. Den einzelnen Mitgliedern wird in dieser Beziehung freie Hand gelassen.

Den tschechischen Mitgliedern der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation wird eindringlich empfohlen, mit aller Behemung moralisch und materiell die auf die Gründung des Internationalen tschechischen sozialdemokratischen Tagblattes gerichteten Bestrebungen zu fördern, welches die einheitliche Organisation von den systematischen Verhörungen der tschechoslawischen Presse schützen und die Mitgliedschaft der Gewerkschaftsorganisationen und das Proletariat überhaupt im Sinne der reinen Grundzüge des Klassenkampfes und der internationalen sozialdemokratischen Organisation des Proletariats erziehen würde.

Wegen der Spaltung des Rechtschutzvereines kann uns nicht borgehalten werden, daß wir unseren eigenen Weg gehen und nicht die gleiche Richtung wie die im tschechoslawischen „Svaz“ vereinigten Eisenbahner einschlagen, und wir erklären deshalb:

Wir genehmigen die Abweisung des Angebotens des tschechoslawischen „Svaz“ auf Gegenseitigkeit mit dem Rechtschutzverein durch das tschechische Verwaltungskomitee, weil diese Abweisung mit der Anschauung der Mitglieder ganz im Einklang steht. Für die Zukunft wird dem Verwaltungskomitee auferlegt, jedes gemeinsame Vorgehen mit den Leuten aus dem tschechoslawischen „Svaz“ abzulehnen, die mit dem Verlassen unserer Organisation gleichzeitig auch die sozialistischen Grundzüge des proletarischen Kampfes verlassen und sich auf den Boden des Nationalismus gestellt haben und deren einziges Bestreben es ist, die in der internationalen Organisation bestehende Stütze, worauf die Erstgenannten armer tschechischer Eisenbahnerproletarier besteht, zu untergraben.

Dem Verwaltungskomitee wird aufgetragen, unter keinen Umständen die nationalen Organisationen durch Gemeinsamkeit zu stärken, sondern gemeinsame Beziehungen bloß innerhalb der eigenen internationalen Organisation der Eisenbahner und des Proletariats Österreichs und der Internationale der ganzen Welt zu pflegen.

Die Konferenz fasste noch folgende Beschlüsse:

1. Von den Beiträgen, die der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission und der tschechoslawischen Parteileitung bis zum letzten Juni 1912 auf Beschluß zurückgehalten wurden, sind die aus Verhörungen der separatistischen Agitation entstandenen Mehrauslagen des böhmischen Verwaltungskomitees, welches die notwendige Abwehr verursachte, zu decken.

2. In Konsequenz der Betätigung der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission gegen den Rechtschutzverein hören die Mitglieder des Rechtschutzvereines auf, Mitglieder der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission in Prag und in den einzelnen Lokalkommissionen der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission zu sein. Die Aufnahme der Mitgliedschaft gilt von der Zeit der Zurückhaltung der Beiträge für die Tschechoslawische Gewerkschaftskommission.

3. Die angemeldete Berufung gegen die Aufnahme des tschechoslawischen „Svaz“ an den Kongreß der Tschechoslawischen Gewerkschaftskommission wird auf Grund der geänderten Verhältnisse nicht ausgeführt. Mit dem Austritt aus der Mitgliedschaft in der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission ist diese Angelegenheit als erledigt zu betrachten.

4. Ab 1. Juli 1912 werden die böhmischen Mitglieder des Rechtschutzvereines Mitglieder der Internationalen Gewerkschaftskommission und es werden die Beiträge für die tschechischen Mitglieder durch die Administration des „Zeleznični Zárezec“ abgeführt. Vertreter in die Landeskommission der Reichsgewerkschaftskommission werden in den betreffenden Landesverwaltungs- oder Exekutivauschüssen gewählt.

5. Ab 1. Juli 1912 ist von den organisierten tschechischen sozialdemokratischen Eisenbahnern ein freiwilliger Beitrag als Unterstützung an die Internationale tschechische sozialdemokratische Partei abzuführen.

Siezu ist noch zu bemerken, daß die Gesamtexekutive der österreichischen Sozialdemokratie in ihrer am 20. Juni 1912 abgehaltenen Sitzung, in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der deutschen, vol-

nischen, slowenischen, ukrainischen und italienischen sozialdemokratischen Organisation, der Internationalen tschechischen sozialdemokratischen Partei sich und Stimme in der Gesamtexekutive zuerkannte.

Die bedauerliche Spaltung der tschechischen sozialdemokratischen Arbeiterschaft hat zur Spaltung der tschechischen sozialdemokratischen Eisenbahner geführt, die gemäß den Bestrebungen des Eisenbahnerpersonals nicht dienlich sein kann. Wir wissen uns von dem Vorwurf frei, irgendwie zu dieser Spaltung beigetragen zu haben. Die nationale Abgrenzung der Organisationen hat bei den Eisenbahnern weniger als sonst in einem Beruf Berechtigung. Dies beweist schon die Notwendigkeit der Koalierung verschiedenartiger nationaler, einzeln einflussloser Vereine zum Zweck gemeinsamer Betätigung. So die Tschechisch-separatistische Eisenbahnerorganisation nicht überhaupt den Charakter einer Organisation der Arbeiterklasse verleugnen will, ist sie isoliert und zur Unwirksamkeit bestimmt. Ihrem realen Wert zur Durchsetzung von Eisenbahnerforderungen wird ihre Größe entsprechen, und die tschechoslawische Gewerkschaftskommission wird für den ansehnlichen Teil einer Zentralorganisation eine Überorganisation eingetauscht haben. Die wirksame Vertretung der Interessen des gesamten Eisenbahnerpersonals und somit auch die der tschechischen Eisenbahner wird nach wie vor der Zentralorganisation anheimgestellt sein, und es ist nur zu wünschen, daß die Erkenntnis der wahren Sachlage die überwiegende Majorität der tschechischen sozialdemokratischen Eisenbahner davon abhält, durch Schädigung der Zentralorganisation sich selbst zu schädigen.

Nationalverbändlerisches Erbarmen.

Im Abgeordnetenhaus hat der Abgeordnete des Wahlbezirkes Warnsdorf, der ehemalige Sekretär des Industriellenverbandes und Mitglied des Zuckerkartells, der Herr Dr. v. Langenhan, eine Interpellation eingebracht, die es wahrhaftig verdient, dem obliegenden Schicksal der Interpellationen im österreichischen Parlament: in der Vergessenheit der Parlamentsprotokolle zu versinken, entrissen und der Bevölkerung als ein leuchtendes Kulturdokument nationalverbändlerischer Humanität vorgeführt zu werden. Außer Herrn Langenhan trägt dieses Dokument auch die Namen der Herren Ferdinand Seidl und Knirsch, die Unterschriften also der Führer der deutschgelben Arbeiterpartei und der parlamentarischen Vertreter des „Reichsbundes“, ein Umstand, der dieser Interpellation einen gewissen pikanten Anstrich verleiht und daher ganz besonders gewürdigt werden muß.

Diese Interpellation ist an den Landesverteidigungsminister gerichtet und betrifft „die Verwendung von Patronen minderer Durchschlagskraft bei Heranziehung militärischer Assistenten zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung.“ Wie schon diese einleitende Kennzeichnung ihres Inhaltes andeutet, ist in ihr das Gefühl des Erbarmens niedergelegt, das sich in dem fühlenden Herzen ihres Einbringers und derer, die durch ihre Unterschrift die Uebereinstimmung ihrer Gefühle mit denen des Herrn v. Langenhan bekundeten, jedesmal regt, wenn Soldaten auf Kommando in irgend eine demonstrierende Bevölkerungsmenge schießen.

Die Durchschlagskraft unserer Kleinkalibrigen ist ungemein groß. So eine Kugel aus einem Militärgewehre durchschlägt vollständig einen Menschenleib, und es ist sogar die Gefahr vorhanden, daß eine Kleinkalibrige Kugel, wenn sie schon den Weg durch die Fleischteile eines Menschenkörpers gemacht hat, auch noch einen zweiten Menschen töten oder verwunden kann. Vielleicht war es nicht allein das Erbarmen mit den Demonstrierenden — die zumeist Arbeiter sind, denn andere setzen sich solchen Gefährlichkeiten nicht aus — sondern auch das menschliche Mitgefühl mit jenen Leuten, die bei solchen Anlässen die Ereignisse hinter der sicheren Position ihrer Gardinen verfolgen und leicht durch eine solche, auf dem Wege durch einen Menschenleib einem anderen Ziel zugelockte Kugel getroffen werden können, wie das ja schon vorgekommen ist. Nationalverbändlerisches Erbarmen und Mitgefühl kennt eben keine Schranken! Und so verlangt denn Herr Langenhan, und mit ihm wollen es auch die Herren Knirsch und Seidl, daß in Zukunft in das Salvenfeuer gegen demonstrierende Arbeiter ein wenig Humanität gemischt werde, daß man die Patronen, die auf Arbeiter abgeschossen werden, auch mit ein bißchen menschlichem Erbarmen montiere. Sie haben daher die Frage in ihrer Interpellation an den Landesverteidigungsminister dahin formuliert, ob er, der Landesverteidigungsminister, geneigt sei,

sich mit dem Kriegsministerium ins Einvernehmen zu setzen und dafür Sorge zu tragen, daß in allen Fällen, in denen Militär zur Assistenten der Polizei ausruft, Patronen viel minderer Durchschlagskraft, ganz schwacher Art, zur Bewaffnung der Mannschaft verwendet werden.

Welch eine fein und tief empfundene Humanität! Zwar kann es vielleicht noch Leute geben, die glauben, daß die Humanität eine vollständige wäre erst dann, wenn überhaupt nicht mehr auf wehr- und waffenlose Menschen geschossen würde. Solchen rückständigen und ideologischen Narren aber, die noch nicht zum Ver-

ständnis der politischen Notwendigkeiten unserer humanen Zeit vorgebrungen sind, denen sich ein realpolitischer Nationalverbändler oder gelber Arbeiterpartei nie verschließen wird, antworten die Herren Langenhan, Knirsch und Seidl in der Interpellation, daß es eben traurige Fälle gibt,

in denen das Einschreiten von Militär zur Wiederherstellung der Ordnung unvermeidlich ist, und eine wohlverstandene und zeitgerechte Humanität kann daher nicht verlangen, das Schießen auf Menschen möge überhaupt abgeschafft und es solle so regiert werden, daß die Menschen zufrieden sind und daher keine vermeintlichen Anlässe mehr zum Schießen entstehen, sondern der wahre humane Sinn muß darauf gerichtet sein, daß die Kugeln nicht die Leiber ganz durchbrechen, vielmehr im Fleische stecken bleiben, wo sie weiter keinen Schaden mehr anrichten können.

Das Schießen an sich ist also eine Notwendigkeit. Für diese im politischen Bewußtsein der Herren Knirsch, Seidl und Langenhan wurzelnde Erkenntnis bringen sie in der Interpellation auch den Beweis der Richtigkeit. Sie begründen sie folgendermaßen:

„In der letzten Zeit hat sich wiederholt — es sei nur auf die September-Ereignisse in Wien und auf die jüngsten Unruhen in Budapest verwiesen — die Notwendigkeit herausgestellt, der Polizei zur Erfüllung ihrer Aufgabe, die öffentliche Ruhe und Ordnung gegen gewaltsame Störungen zu schützen, militärische Assistenten an die Seite zu stellen. In den beiden genannten Fällen war die Verhetzung eines Teiles der Bevölkerung durch gewissenlose Agitatoren so weit gediehen, daß das Erscheinen des Militärs zur Wiederherstellung der Ordnung nicht genügte, so daß bedauerlicherweise von der Schußwaffe Gebrauch gemacht wurde.“

Am 17. September in Wien und bei den Wahlrechtsdemonstrationen in Budapest ging es gegen die Arbeiter. In Wien demonstrierten sie gegen die unerhörte Teuerung, gegen den Raub am Brot für ihre Kinder, in Budapest gegen die politische Entrechtung und gegen den Staatsstreich des Tisza, der Land und Volk Oligarchen und Börsenjobbern auslieferte. Es ist also kein Zweifel: das menschliche Erbarmen, das Mitgefühl und die Humanität der Herren Langenhan, Knirsch und Seidl gilt in erster Linie den Arbeitern. Und wie stolz dürfen jetzt die Deutschgelben auf ihren Führer sein. Er will nicht mehr, daß mit so durchschlagskräftigen Patronen auf die Arbeiter geschossen werde; er ist human, er empfiehlt dem Kriegsminister, Kugeln zu nehmen, die im Fleische stecken bleiben. Und wenn einmal etwa ein deutschnationaler Eisenbahner von ungefähr unter demonstrierende Kollegen geraten sollte, die für ihre schwere Arbeit mehr Lohn wollen und auf die geschossen wird, und das Unglück will es, daß ihn eine Kugel trifft, dann wird er, wenn der Arzt mit der Sonde in seinem Fleisch wühlen wird, um die Kugel herauszubekommen, mit wahren Wohlgefühl an seinen Führer Knirsch denken und ausrufen: Ach, wie menschlich und human! — Vorausgesetzt natürlich, daß ihn die minder durchschlagskräftige Kugel, wie sie Herr Knirsch dem Kriegsminister gegen Arbeiter empfiehlt, nicht an einer Stelle getroffen hat, an der sie nicht minder tödlich wirkt, als jene, die ihren Weg nicht nur in den Leib, sondern von selbst auch herausfindet.

Und nun wollen wir den Eisenbahner sehen, der nicht in tiefer Ergriffenheit von diesem Uebermaß an menschlichem Mitgefühl, humanitären Sinn und sozialem Verständnis für die Bedürfnisse der Arbeiterklasse vor dem Nationalverbändler und Zuckerkartellisten Langenhan und den Führern der deutschgelben Arbeiterpartei Knirsch und Seidl den Hut ziehen wird.

Ein Jahr beginnender Sammlung.

Eben legt die Reichsgewerkschaftskommission ihren ausführlichen Bericht, den statistischen, über die Stärke und die Leistungsfähigkeit der internationalen Gewerkschaften Österreichs im Jahre 1911 vor. Und es ist — um es kurz zu sagen — ein überaus erfreuliches Dokument, aus dem viele Zweifler neuen Mut und neuen Ansporn zu weiterer Arbeit schöpfen werden. Es ist aber auch für die Feinde der Arbeitergewerkschaften ein Merks; vor allem für die Separatisten, für die ist es gerade eine schallende Ohrfeige. Denn zweierlei wollten sie durch ihre Winterarbeit erreichen: die Unbeliebtheit der zentralistischen Form beweisen und ihre Organisationen absolut und auch im Verhältnis zu den Zentralgewerkschaften stärken.

Ihre Tätigkeit gewinnt mit dem Nahen des nächsten internationalen Kongresses immer mehr an Schärfe; denn von diesem Tribunal erwarten die Separatisten eine radikale Korrektur des Kopenhagener Beschlusses. „Via facti“, auf dem Wege der Tatsachen wollen sie ihre Anerkennung erzwingen. Daher auch die Versuche, die internationalen Gewerkschaftsorganisationen zu „deutschen Zentralisten“ zu stempeln, wie es beispielsweise nach den zu einer traurigen Verhörung gelangten Brünner Krankentassenwahlen sogar Anton Nemecek getan hat. Wenn es ihnen gelingt, die tschechische Arbeiterschaft aus der Zentralorganisation heraus zu bekommen und den separatistischen anzuschließen, dann kann ja der Kongreß — so meinen sie wenigstens — nicht anders, als ihr Vorgehen billigen.

Nun scheint der Erfolg ihrer redlichen Absichten kein besonders günstiger zu sein, so weit ihre eigenen Organisationen in Betracht kommen. Im vergangenen Jahre war für sie Wien das Kampffeld; hier verfuhrte man mit den ekelhaftesten Mitteln die tschechischen Ar-

Beiher aus den internationalen Gewerkschaften herauszuterrorisieren. Und als vor einigen Tagen eine Konferenz von der separatistischen Landeskommission abgehalten wurde, da waren die Herren sehr kleinlaut. Etwa dreieinhalbtausend Mitglieder behaupten sie mustern zu können. Da die Praxis lehrt, mit wie viel Lug und Trug man Mitglieder für eingetretene erklärt und mit wie viel selbstgefälliger Großmannsjucht man die für die Deffentlichkeit bestimmten Zahlen zurechtmacht, wird man die gegebene Mitgliederzahl wohl richtig einschätzen. 3500 tschechische separatistische Arbeiter an einem der bedeutendsten Industriezentren, das läßt wohl Schlüsse auf die Anziehungskraft des Separatismus zu. Und wir gehen nicht fehl, wenn wir der Meinung Ausdruck verleihen, daß die Separatisten auch nicht sonderlich befriedigt sein dürften. Dieser „Erfolg“ ist ein schlechter Anwalt zum Sozialistenkongreß.

Wohl haben sie in der letzten Zeit wiederum ihr Bemühen erhöht; so hat ihre Presse und nach ihr — ein „Zufall“, der sich nun schon regelmäßig einstellt — die christlichsoziale Presse, die Welt mit ganz interessanten Berechnungen überrast. Wien, das für die tschechischen Arbeiter nie einen Heller übrig hatte, hält sich jetzt angeblich ganze Herden von Sekretären aus, die den Zentralverbänden ungeheure Kosten verursachen. Was tut, daß die Personalverwaltungsansgaben der separatistischen Organisationen relativ noch höhere sind, als in den Zentralverbänden: sachliche Kritik, deren Zweck eine Besserung sein soll, ist ja von den Separatisten nicht beachtet; die Vertrauensmänner sollen beschimpft und herabgesetzt werden, wenn man schon anders die Tätigkeit der Zentralverbände in den Reihen der tschechischen Arbeiter nicht hindern kann, wenn man die gefährliche Konkurrenz nicht anders beseitigen kann. Im vergangenen Jahr hat man noch die Sprengung dreier Verbände durchgeführt, so daß nicht mehr so viel Zeit übrig blieb. Nichtsdestoweniger versuchen es die Wiener Separatisten, die Organisation der Ziegelarbeiter an ihrem Siege zu unterwühlen. Aber es scheint, daß ihnen auch da nicht viele Erfolge winken.

Verschiedene Anzeichen scheinen viel eher eine andere Strömung in den Reihen der tschechischen Arbeiter anzudeuten, als die von den Separatisten gewünschte. Und deswegen kann man füglich vom Jahre 1911, das unseren Gewerkschaften seit 1907 wiederum den ersten Aufstieg brachte — er beträgt 21.340 Mitglieder — sagen, daß es ein Jahr beginnender Sammlung ist. Man vermag einerseits die empörenden furchtbaren Verheerungen, die der Separatismus angerichtet hat, zu übersehen und hat nun einen Ueberblick über die notwendig zu leistende Aufklärungsarbeit; andererseits aber sind die Anschauungen im Verlauf der aufreibenden Kämpfe zwischen Sozialismus und Separatismus so geklärt und gestählt worden, daß eine Fortsetzung nicht mehr notwendig erscheint. Innerhalb der Verbände ist jetzt Ruhe, und dadurch die wichtigste Voraussetzung zu guter Arbeit gegeben. Daß unsere Gewerkschaften diese Arbeit auch sofort zu erfüllen begannen, mit erhöhter Kraft, die bislang durch den Separatismus gehemmt war, darüber belehrt uns der Jahresbericht. Die Gewerkschaftsorganisationen fassen eben ihre Mission viel ernster auf, als daß sie auch nur einen Augenblick an ihre Pflichterfüllung vergessen könnten. Und die oberste Pflicht der Gewerkschaften heißt: bereit sein zum Schläge und zur Abwehr! Mit Riesenschritten eilt die Zeit dahin, und binnen Kurzem werden die großen Kämpfe um Erneuerung der Tarifverträge beginnen.

Bei der geistigen und sonstigen Verfassung unserer Unternehmer, nach den Beispielen der jüngsten Vergangenheit in Deutschland, England und in Oesterreich, muß man auf große Kämpfe gefaßt sein. Unsere Gewerkschaften sind es. Darüber belehrt uns ein Blick in die finanzielle Wirtschaft der Verbände. Der Bericht konstatiert eine erfreuliche Stärkung der Finanzen unserer Gewerkschaften, welche neben dem Wachstum der Mitgliederzahl die beste Garantie des Erfolges ist.

Die Mitgliederzahl ist ja leider nicht überall gleich gewachsen; es ist aber immerhin sehr bezeichnend für die fortschreitende Intelligenz gewerkschaftlich organisierter Arbeiter, daß an der Spitze der Organisationen mit stärkerem Zuwachs gerade die Bauarbeiter stehen, die ja aller Voraussicht nach die größten Kämpfe zu bestehen haben wird. Bei den Maurern macht der Zuwachs 5448 oder 23-66 Prozent, bei den Bauhilfsarbeitern 595 oder 20-23 Prozent, bei den Zimmerern 513 oder 7-36 Prozent aus.

Allerdings stehen diesen ganz namhaften Zunahmen — die Metallarbeiter weisen eine solche von 5121 auf, die Eisenbahner von 2912 und die Textilarbeiter 2650 — auch drei große Verlustposten gegenüber. Die Bergarbeiter verloren durch den Separatismus nahezu 4000 Mitglieder, von denen vorderhand ein ansehnlicher Teil für die Organisation überhaupt verloren ist, die Glasarbeiter — wohl auch infolge der Krise in dem Beruf — 1534 und die Holzarbeiter — der große Erfolg der Separatisten! — 651.

Aber im ganzen können wir mit den Erfolgen zufrieden sein. Die Zahl der gewerkschaftlich organisierten Arbeiter ist zehnmal so groß als vor zwanzig Jahren. Das ist eine Leistung, die sich in Anbetracht der österreichischen Verhältnisse sehen lassen kann. 421.905 Mitglieder zählten unsere Gewerkschaften, und davon kann ein Sechstel ruhig, rund 70.000 tschechischer Arbeiter angenommen werden. Gewiß, der Anteil der tschechischen Arbeiter an der gewerkschaftlichen Internationale ist etwas zurückgegangen, aber es ist immerhin noch dieselbe Zahl, wie bei der separatistischen Kommission. Daneben aber ist erfreulicherweise der Anteil der italienischen und slowenischen Arbeiterschaft gewachsen. Also auch da tritt das Urteil der Arbeiterschaft aller Nationen über den gewerkschaftlichen Internationalismus zu Tage.

Unsere stärksten Verbände waren am 31. Dezember 1911 die Eisenbahner (50.470 Mitglieder), Metallarbeiter (56.121), Textilarbeiter (41.609), Holzarbeiter (28.627) und Maurer (28.471). Mehr als 10.000 Mitglieder hatten die Sandlungsgehilfen, Buchdrucker, Chemische Arbeiter, Bergarbeiter, Handels- und Transportarbeiter und Brauereiarbeiter.

Interessant ist auch das Bild, das der Bericht über die organisierten Arbeiterinnen entwirft. Ihre Zahl ist

um 5325 gewachsen. Das Wachstum ist fast dreimal größer als bei den Arbeitern. Die größten Zahlen von Arbeiterinnen, deren es nun in den österreichischen Gewerkschaften 47.991 gibt, weisen folgende Verbände auf: Textilarbeiter 15.907, Tabakarbeiter 7232, Metallarbeiter 3751, chemische Arbeiter 3578, Buchbinder 2060 und Buchdruckerhilfsarbeiter 1976. Rund 48.000 Mitkämpferinnen in den verschiedensten wirtschaftlichen Kämpfen, das ist eine Tatsache, die uns viel ruhiger in die Zukunft blicken läßt, die uns allen die größte Befriedigung schafft.

Nicht weniger Bedeutendes haben unsere Gewerkschaften in finanzieller Hinsicht geleistet. Die Anforderungen der Mitgliedschaft sind nicht kleiner geworden, die Kämpfe haben weder an Häufigkeit noch an Größe etwas eingebüßt. Und die Gewerkschaften haben auf der ganzen Linie entsprochen, sie haben ihren Wehrschah wesentlich vermehrt. Doch über die finanzielle Gebarung und das Unterstützungsweisen in unseren Gewerkschaften soll in einer besonderen Abhandlung ausführlicher gesprochen werden.

Ein „Jahr beginnender Sammlung“ nannten wir das Jahr 1911. Das war es in allen Belangen. Soffen wir, daß das Jahr 1912 das Werk innerer Ruhe und Festigung und des Wachstums in die Breite fortsetzen werde, damit wir für das Jahr 1913 alle gerüstet sind.

Der Kapitalismus hält uns nicht auf.

Bei dem Mitte Mai in Indianapolis abgehaltenen ordentlichen Kongreß der amerikanischen sozialistischen Partei sprach Genosse Hillquit (Newyork) beim Punkt „Partei und Gewerkschaft“ ein schönes beachtenswertes Wort: „Der Kapitalismus kann unseren Vormarsch nicht aufhalten. Nur die Parteimitglieder mit mangelhafter Erkenntnis vermögen unsere Bewegung zu erlösen.“

Der Kapitalismus kann unseren Vormarsch nicht aufhalten. Das Wort hat keine Geltung für den politischen, aber nicht weniger für den gewerkschaftlichen Vormarsch der Arbeiterklasse. In den Worten Hillquits liegt die ganze Siegeszuversicht, der unerschütterliche Glaube an die Sieghaftigkeit unserer Sache, die ja die Sache der ganzen Menschheit ist, die Siegeszuversicht und der Glaube, ohne die nun einmal keine große Bewegung existieren kann. Und gerade die Arbeiterklassenbewegung muß es für eine ihrer erhabensten Aufgaben betrachten, diese Zuversicht und diesen Glauben in jedem einzelnen ihrer Mitglieder zu wecken und zu festigen, denn damit arbeitet sie ja gleichzeitig an der Niederringung ihres gefährlichsten Feindes, der mangelhaften Erkenntnis.

„Der Feind, den wir am tiefsten hassen, Der uns umlagert, schwarz und dicht, Das ist der Unterhand der Massen.“

So singen wir ja schon seit Jahren in unserem Kampfeslied. Und doch ist es notwendig, daß wir uns dieses Feindes immer wieder entsinnen. Die Feinde in den eigenen Reihen sind die weitaus gefährlicheren.

Man kann dies aus einer Reihe von Beispielen auch aus der letzten Zeit sehr klar darlegen, daß die eigenen Massengenossen tatsächlich ein viel größeres Hindernis auf dem Wege, den das Proletariat bei seinem Aufstieg zurücklegen muß, bilden als die Kapitalistenklasse. Nur junge und schwache Organisationen hätten den Kapitalismus zu fürchten, und sie werden vom Kapitalismus nicht gefürchtet, so daß er keinen Grund hat, gegen sie aufzutreten. Gewiß gibt es einzelne Ausnahmen, aber in der Regel sehen die Unternehmer heute schon überall ein, daß sie das Eindringen der Idee des Zusammenschlusses der Arbeiterschaft in ihre Betriebe für die Dauer nicht hintanhaltend können. Die Errichtung von gelben Organisationen, von „Berufvereinen“, von sonstigen ähnlichen Gebilden ist doch nur eine Konzession an die Arbeiterschaft. Man bietet ihr einen organisationsähnlichen Ersatz, weil man weiß, daß die Arbeiter eine Organisation brauchen. Daß der Kapitalismus derartige Versuche unternimmt, kann nicht überraschen; aber es muß jeden aufrichtigen Freund der Arbeiterbewegung schmerzen, daß sich Arbeiter finden, die sich zu derartigen Versuchen mißbrauchen lassen.

Erst wenn sie die Macht der Gewerkschaften zu fürchten beginnen, glauben die Unternehmer, den offenen Kampf gegen sie aufnehmen zu müssen. Auch für den Kampf gibt es bekanntlich eine große Menge von Möglichkeiten. Die beliebteste scheint heute noch die Nichtanerkennung der Gewerkschaften zu sein; eine Art Vogel Strauß-Politik, die aber nicht unbedingt zum Vorteil der Unternehmer ausgehen muß. Doch kommen — vielfach der Reihe nach — alle die übrigen Methoden, das Anrufen der Gesetzgebung, die Indienststellung der Verwaltung und Rechtsprechung u. i. w. Kurz, das ganze Arsenal der Gewalttätigkeit und Brutalität. Dann wieder ändert sich der Kurs und die Unternehmer legen sich andere Methoden zurecht. Genosse Schrammel hat bei der vor kurzem abgehaltenen Konferenz der Bergbauergewerkschaften, die ja übrigens auch so eine Methode des Kampfes gegen die Gewerkschaftsorganisation, natürlich ebenfalls eine verfrachte, darstellen, mit besonderen Worten auf den Wandel hingewiesen. Früher bedienten sich die Unternehmer im Kampf gegen die Arbeiterschaft der Polizei und des Militarismus, der Gefängnisse und der Schubwagen, jetzt haben sie ihre religiösen und nationalen, ihre separatistischen und anarchistischen Organisationen, die die Schwächung des schwer ringenden Proletariats ganz nach dem Wunsche der Unternehmer erfüllen. Das ist die rein österreichische Methode des Kapitalismus. Aber auch sie vermag den Aufstieg des Proletariats nicht aufzuhalten.

Diese Methoden, welche die Kapitalisten in Anwendung bringen, können eben nur deswegen Anwendung finden, weil die Arbeiterschaft nicht genügend aufgeklärt ist. Es gibt zu viel Arbeiter, um mit Professor Brentano zu sprechen, denen es an dem zur Eringung besserer Existenzbedingungen notwendigen Gemeingefühl mangelt. Und Brentano fügt hinzu — es war in dem Ehrenbeleidigungsprozeß, den Brentano gegen zwei gelbe Redakteure anstrengte, weil sie jenen Vortrag über das „Ewige Problem der Arbeitswilligen“ zum Anlaß zu heftigen persönlichen Angriffen gegen den bekann-

tenationalökonomem nahmen — er bemitleide solche Menschen.

Doch Mitleid allein genügt hier nicht. Nur tatkräftige Aufklärungsarbeit, Erziehung zur Klassenolidarität, wie sie von den Gewerkschaften gelehrt und gepflegt wird, kann das „notwendige Gemeingefühl“ erwecken und festigen. Brentano sagt ja eigentlich dem Seine nach dasselbe wie Hillquit; der Mangel an Gemeingefühl, das ist ja die mangelhafte Erkenntnis der Zusammenhänge des wirtschaftlichen Lebens, das ist ja die Unkenntnis oder wenigstens Unklarheit über die Klassenstellung des Arbeiters in der kapitalistischen Gesellschaft. Es kann nicht oft genug wiederholt werden, daß gerade diese Aufklärungsarbeit, die wir statt der von Brentano ausgesprochenen Methode sehen, ein wichtiges Arbeitsfeld für die gewerkschaftlichen Organisationen ist, ein Feld, das von jedem Arbeiter, der sich schon zum Klassenbewußtsein durchgerungen hat, bearbeitet werden muß.

Es geht nicht an, daß wir uns immer ausreden, der Kapitalismus mache es uns mit seinen Brutalitäten und durch sein Vorgehen unmöglich, vorwärts zu kommen. Das wäre ein böses Armutszeugnis, das wir uns allein ausstellen würden. Eritens dürfen wir nie vergessen, daß ja der Kapitalismus eigentlich der erste Erwecker des Klassenbewußtseins in den Arbeitern ist. Man betrachte nur einmal neu eintretende Proletarier eines Betriebes bei der ersten Auszahlung, und man wird sofort gewahr werden, wer der große Volksverbeher ist. Die Ausbeutung in der kapitalistischen Produktionsweise ist es also, welche uns in der Aufklärungsarbeit nicht wenig hilft. Und dann gibt es ja ungeheuer viel Beispiele von Fällen, in denen die Arbeiterschaft unter unvergleichlich größeren Schwierigkeiten doch vorwärts kommt. Um eines aus der letzten Zeit anzuführen, sei an dem gewaltigen, blutigen Streik der russischen Arbeiter in den Lena-Goldbergwerken hingewiesen: Verhaftungen, Ausweisungen, blutige Massenhinrichtungen ohne Urteil, sonstige terroristische Maßnahmen. So gibt es in der Geschichte der Arbeiterkämpfe einen zweiten ähnlichen Fall. Und siehe da: die Forderungen, derentwegen die Arbeiter in den Streik traten, sind nun insgesamt erfüllt worden. Das Blut der 500 Opfer ist nicht umsonst geflossen; der Kapitalismus hält uns nicht auf. Eine Bewegung, die einen Sieg von der Größe und der Bedeutung zu erringen vermag, ist nicht aufzuhalten.

Aber dieser Sieg wurde eben dadurch ermöglicht, daß in den Reihen der Arbeiterschaft großes Verständnis, klare Erkenntnis und unbegrenzte Opferwilligkeit wirksam waren. An ihnen wurden alle die Lücken und Wunden, die Profitgier und die Brutalität zuzufanden. Daraus wollen und müssen wir lernen. Nicht weniger als an den Ereignissen, deren Schauplatz jetzt wiederum England geworden ist. Denn auch dort ist es heute schon klar, daß der Kapitalismus die Arbeiterschaft in ihrem Vormarsch nicht aufhalten kann. Wohl werden sich noch mehr Leute vom Schläge Alexander Tille, des reichsdeutschen Scharfmachersekretärs, finden, welche das geschlossene, zielbewußte Vorgehen der Arbeiterschaft in dem erwähnten Prozeß des Professors Brentano mit dem schönen Worte „Klassenkampfpreßung“ belegte. Wer kann darauf achten, auch wenn sie alle die nichtsichtige Beschimpfung Tilles zu ihrem Lösungswort wählen wollten, es bilde die „Berufsehre der Lohnarbeiterschaft wirtschaftliche Störungen zu verursachen und Lohn-erpressungen zu verüben?“ Wenn ein Handlanger der Ausbeuter schimpft, bekennet er damit nur, daß er selbst an der Möglichkeit, den Aufstieg, den Vormarsch des Proletariats aufzuhalten, zu zweifeln beginnt.

Darin liegt aber ein weiterer Beweis, daß die Ausrede auf die Uebermacht des Kapitalismus nicht stichhältig ist. Wo sich Arbeiter ihrer bedienen, bekennen sie nur, daß sie ihrer agitatorischen und Aufklärungspflicht noch nicht ganz nachgekommen sind. Es ist ja wahr, der Kapitalismus ist unser Feind; deswegen haben wir uns seine Beseitigung zum Ziele gesetzt. Darf uns aber stets Verweisen auf eine große Macht von der Vorbereitung des großen Kampfes abhalten? Ein guter Gewerkschafter wird das höchstens zum Anlaß nehmen, die Arbeiterschaft um so mehr zu stärken, um so besser, strammer zu organisieren. Der Kapitalismus hält uns nicht auf; der Feind ist das Unverständnis der Massen. Ihn müssen wir bekämpfen und besiegen, um den Kampf mit dem Kapitalismus um so erfolgreicher aufnehmen und um so früher siegreich zu Ende führen zu können.

Zur Lohnregulierung bei den t. t. österreichischen Staatsbahnen.

II.

Ueber die Festsetzung der Zulagen sagt der zitierte Erlaß ausdrücklich: „so ist die Festsetzung derselben insbesondere von Angebot- und Nachfrageverhältnissen abhängig zu machen“. Das ist nun nicht ganz leicht erklärbar. Jeder Arbeiter weiß, daß die Höhe der Löhne vielfach vom Angebot- und Nachfrageverhältnis abhängig sind, insbesondere dort, wo keine Arbeiterorganisationen existieren und die Löhne nicht vertragsmäßig festgesetzt sind. Ist es doch auch bei den Bahnen so, wenn es sich um vorübergehende Beschäftigung handelt. So ist zum Beispiel in Wien der festgesetzte Anfangslohn per Tag 3 Kr., man muß aber mehr zahlen, wenn man Arbeiter bekommen will und wir wissen, daß schon im Vorjahr von Privatunternehmern Leute ausbezahlt werden mußten, welchen man 4 Kr. und darüber bezahlte. Doch ist Angebot und Nachfrage bis jetzt immer nur verstanden worden, wenn es sich um Arbeitsverrichtungen handelte, welche von den neuangestellten Arbeitern gleich verrichtet werden können. Nachdem sich aber diese Zulagen auch auf Verwendungen erstrecken, deren Kenntnis nur im Bahndienst erworben werden kann, also auf Posten, welche nur von den qualifizierten Arbeitern der Bahn, welche sich durch Fleiß, Mühe und Erfahrung diese Kenntnisse aneigneten, besetzt werden können, so hat es das t. t. Eisenbahnministerium unternommen zu versuchen, den Begriff Angebot und Nachfrage auch auf die bereits im Dienst stehenden Arbeiter zu erstrecken. Nach-

*) Fortsetzung des Artikels von Nr. 9 des „Eisenbahner“ vom 20. März 1912.

dem die Qualifikation, sagen wir von Partieführern oder Vorarbeitern der Bahnerhaltung oder der Frachtmagazine, mit Zulagen entlohnt wird, diese Zulagen von Angebot und Nachfrage abhängig sind, für solche Posten aber von außen kein Angebot und keine Nachfrage erfolgen kann, weil es solche Arbeiten nur bei der Bahn gibt, ist die Durchführung nur denkbar, daß derjenige von den Arbeitern der Bahnerhaltung, und wenn es im Magazin erfolgt, vom Magazin jene den Posten erhält, welcher sich mit der geringsten oder auch ohne Zulage zufrieden gibt. Welche Zustände daraus erwachsen würden, werden wir in einem eigenen Artikel darlegen.

Einen schweren Nachteil von ganz weittragender Bedeutung für die Zukunft bedeutet der vierte Abschnitt des Erlasses. Würde er wirklich durchgeführt, so würden damit die Verhältnisse in puncto Entlohnung noch unleidlicher als jetzt. Aber nicht nur für die Arbeiter, sondern auch für den Betrieb selbst. Das was jetzt den Arbeiter noch als einzigen tröstlicheren Ausblick wenigstens für die Zukunft geboten war, wurde damit entzogen; bei den alten k. k. Staatsbahnen fast ausnahmslos, bei den verstaatlichten Bahnen für tausende von Arbeitern.

Danach soll die Lohnvorrückung überall von drei zu drei Jahren mit je 20 S. nur für Professionisten, für alle übrigen Arbeiter von drei zu drei Jahren mit 10 S. festgesetzt werden. Dies wäre eine ganz gewaltige Verschlechterung des jetzt bestehenden Entlohnungsverhältnisses. Wieviel diese Schädigungen betragen, wollen wir an einigen Beispielen klarstellen. Im Direktionsbezirk Willach bestehen jetzt für die gewöhnlichen Arbeiter (ohne Qualifikation) zweijährige Vorrückungen vom Grundlohn, und zwar die ersten zwei Vorrückungen zu je 20, die weiteren zu je 10 S. bis zum Höchstlohn. Mit dieser Vorrückung rückt ein Arbeiter in zehn Jahren um 70 S. vor; nach der neuen nur um 30 S.; die Schädigung beträgt 40 S. täglich. Auf die einzelnen Jahre untersucht beträgt die Schädigung im dritten Jahre 20 S., im vierten Jahre 10 S., und im fünften und sechsten Jahre 20 S., im siebenten und achten Jahre 30 S., im neunten Jahre 40 S., im zehnten Jahre 30 S., im elften Jahre 40 S. und dann immer mehr; rechnet man das Jahr zu 300 Arbeitstagen, ergibt das für einen Arbeiter das keineswegs geringe Summchen von 720 Kr. Noch ärger verhält es sich bei den qualifizierten Hilfsarbeitern (Vorarbeitern, Partieführern etc.), die jetzt alle zwei Jahre um je 20 S. bis zur Erreichung des Höchstlohnes vorrücken; nach der neuen Vorrückung aber nur mehr 10 S. und zwar nur von drei zu drei Jahren. Die Differenz beträgt in elf Jahren sage 1050 Kr.; bei den Professionisten der Bahnerhaltung, die jetzt drei zweijährige und sodann fünf einjährige Vorrückungen haben, und nach der neuen Vorrückung dreijährige zu 20 S. erhalten sollen, ist die Differenz in elf Jahren 960 Kr. In fast allen Werkstätten besteht für die Professionisten bis jetzt eine Vorrückung von viermal von je einem Jahr und weiter alle zwei Jahre um je 20 S., welcher Ausfall ihnen droht ist leicht abzusehen und nicht minder erging es den Maschinen- und qualifizierten Hilfs- und anderen Arbeitern in den Werkstätten der alten k. k. Staatsbahnen. Bei den Werkstättenarbeitern würde die Schädigung überall — mit Ausnahme der Werkstätten bei den verstaatlichten Bahnen — gleichviel betragen.

Die anderen Arbeiterkategorien der alten Direktionen, welche die Vorrückung wie im Willacher Direktionsbezirk nicht haben, werden allerdings keinen so hohen, aber immerhin noch beträchtlichen Verlust erfahren müssen; hat doch Triest dreijährige Vorrückungen zu 20 S., Innsbruck zwar auch mit 10 S., aber in zwei zu zwei Jahren für die gewöhnlichen Arbeiter. Für die qualifizierten Arbeiter, und zwar aller Dienstzweige und aller Bahnen, würde der Verlust beträchtlich sein.

Daß die Staatsbahnen diese Absicht verfolgte, bestätigen die Lohnverhältnisse von den Direktionen, die dahin lauten, daß die aus den 21 Millionen Kronen erfolgte Lohnaufbesserung zum Teil eine Entschädigung für die später eintretenden schlechten Vereinbarungen darstelle. Auch eine Aeußerung des Herrn Sektionsrates Dr. Bös einer Deputation gegenüber ging dahin, daß die jetzt bestehenden Vereinbarungen ganz horrend seien und geändert werden müssen.

Und trotz dieser miserablen Vorrückung, die da vorgeschlagen wurde, heißt es noch in dem Erlaß: „ein Anspruch auf Vorrückung besteht nicht; die Vorrückung wird daher nur bei befriedigender Arbeitsleistung und entsprechendem Verhalten gewährt.“

Wenn das alles so durchgeführt werden sollte, ließen sich alle Merkmale dieser Lohnregulierung zusammenfassen in: „Mit der einen Hand geben, mit der anderen nehmen.“ Es ist einfach ganz erstaunlich, wie wenig die wirklichen Verhältnisse in Betracht gezogen werden. Die Herren im Eisenbahnministerium betrachten die gegenwärtigen Lohnvorrückungen als horrend und diese Vorrückungen sind doch nichts anderes als ein Vorteil für die k. k. Staatsbahnverwaltung. In einigen Beispielen wollen wir dies nachweisen.

In Wien ist der Grundlohn bei allen Staatsbahnen mit 3 Kr. per Tag für die gewöhnlichen Arbeiter festgesetzt. Man ist aber kaum imstande, Arbeiter genügend zu erhalten, selbst gegen 4 Kr. per Tag. Die Bahnerhaltung nimmt fremde Arbeiter auf, muß ihnen freie Unterkunft geben, sich selbst kochen lassen und trotzdem Kr. 3.20 und Kr. 3.40 per Tag bezahlen und dennoch halten sie sich nicht, weil sie es bei den gegenwärtigen Verhältnissen nicht vermögen. Die eigenen Leute erhalten 3 Kr. Anfangslohn und würden nach der Vorrückung im Willacher Direktionsbezirk erst in zehn Jahren jenen Lohn erreichen, um welchen sich fremde Arbeiter jetzt nicht zu halten vermögen. Auf wessen Seite ist der Vorteil dieser Vorrückung als doch nur auf der der k. k. Staatsbahnverwaltung, da sie doch in zehn Jahren erst den Lohn bezahlt, der dem Arbeiter sogleich zukommen sollte. In der Werkstätte in Wien beträgt der Anfangslohn Kr. 3.60 und Kr. 3.80 für Professionisten. Die Löhne der Professionisten bei gleichen Verwendungsarten sind in Wien 5 bis 6 Kr. Eine dauernde Arbeit unter diesen Beträgen kann in Wien kein ordentlicher Arbeiter nehmen und die Bahn braucht ordentliche Arbeiter. Jetzt hat der Arbeiter bei der Bahn wenigstens den Trost, daß er

in absehbarer Zeit diesen Lohn erreicht, nach der beachtlichen Vorrückung fehlt diese Aussicht und besteht nur eine solche, sich auf eine um viele Jahre längere Hungerperiode einrichten zu müssen als jetzt und sich dabei zugrunde zu richten.

Die Lohnvorrückung wie sie jetzt besteht, ist ein Vorteil für die Staatsbahnen und lediglich die Folge der niederen Anfangslöhne und somit der Löhne überhaupt. Eine Verschlechterung der Vorrückung ist eine Verschlechterung der Löhne überhaupt, eine Verschlechterung der Löhne, mit welchen jetzt kaum ein Auskommen möglich, dann aber ausgeglichen ist. Eine solche Lohnpolitik wäre wohl das Muster, wie man es machen muß, die Arbeiter aus dem Lande zu treiben, die Bildung jeden Nachwuchses unmöglich zu machen, nicht aber, wie man die Entlohnungs- und Arbeitsverhältnisse mit den Interessen des Betriebes im Einklang stehend konsolidiert.

Nehmen wir nun noch die Erscheinungen dazu, die sich aus der bereits durchgeführten Seite der Lohnregulierung bis jetzt ersehen lassen.

Der größte Teil der Arbeiter der verstaatlichten Bahnen haben bei der jetzigen Lohnregulierung so gut wie nichts erhalten, angeblich aus dem Grund, weil sie im Vorjahr bereits eine Lohnregulierung erfahren haben und dann, weil man bei den alten Staatsbahnen soviel gebraucht haben soll, daß für die verstaatlichten nichts oder nur sehr wenig blieb. Nachdem aber die im Vorjahr erfolgte Regelung nichts anderes war als die Fortsetzung der im Jahre 1909 bei den Staatsbahnen begonnenen Regelung auf Grund der damaligen Verhältnisse, so ist sie nichts anderes als das, was den Arbeitern schon im Jahre 1909 hätte zukommen sollen und das die k. k. Staatsbahnen den Arbeitern zwei Jahre schuldig geblieben ist. Das muß die Staatsbahnverwaltung ebenso gut wissen, und weiß es auch. Bleibt also nur, daß die alten Staatsbahnen alles bekommen haben. Da finden wir wieder folgendes: Man hat in einem (Willacher) Direktionsbezirk den qualifizierten Arbeitern um 30 bis 40 S. den Lohn aufbessert mit Rückwirkung vom 1. Jänner 1912. Einen Monat später hat man ihnen aber gelaßt, ein Teil der Aufbesserung ist nur eine Zulage für die Dauer ihrer Verwendung als qualifizierte Arbeiter (Substituten, Bahnwagenführer etc.). Nachdem aber Substituten- oder Bahnwagenführerdienst etc. nicht jeden Tag und nicht den ganzen Tag gemacht wird, kommt diese Zulage nur für einige Tage im Jahr in Betracht.

Faßt man nun das alles zusammen, so wird man der Ansicht nicht ledig, daß die Staatsbahnverwaltung getrachtet hat, von dem für die Lohnregulierung bestimmten Betrag soviel wie möglich abzuwaschen, weiter aber sich mit der Absicht trägt, durch die Verschlechterung der Lohnvorrückungen und Minderungen in der Entlohnung den Betrag wieder hereinzubringen und vielleicht noch dabei ein Geschäft zu machen.

Es läßt sich über die ganze Aktion für die Arbeiter noch nicht endgültig urteilen, weil sie vor Herausgabe der Lohnordnungen nicht abgeschlossen ist. Das aber kann man schon jetzt sagen; was bis jetzt in Erscheinung getreten ist, entspricht der der Rede des Ministers zugrunde gelegenen Tendenz nicht, vieles ist ihr sogar direkt entgegengesetzt.

F. S.-h.

Die neuen Arbeitsordnungen bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Vom Herbst 1908 bis jetzt ist eine lange Zeit und es bedurfte einer wahrhaften Lammesgeduld, sie zu erwarten. So lange brauchte man, um diese Arbeitsordnungen fertigzubringen. Es besteht wohl kein Zweifel, daß ein großer Teil dieser Zeit mit der Ueberlegung aufging, ob man sie überhaupt herausgeben soll. Es ging mit den Arbeitsordnungen, ebenso wie mit den meisten Zugeständnissen der k. k. Staatsbahnverwaltung. Erst mußte das Zugeständnis erkämpft werden, und dann dessen endliche Durchführung noch einmal erstritten werden.

Nun liegen sie da, fein säuberlich gedreht, jede aus 22 Paragraphen zusammengesetzt, wovon einzelne eine ungeheure Länge aufweisen. Ein Paragraph mit 26 Absätzen ist keine Kleinigkeit. Nun besteht ja kein Zweifel, daß eine Arbeitsordnung für eine Verwendungsgruppe mit ganz eigenartigen Verhältnissen keine ganz einfache Sache ist und man sich dabei mit dem Sprichwort trösten muß: „Gut Ding braucht Weile.“ An diesen Arbeitsordnungen trifft aber lediglich nur die Weile zu, aber vom gut Ding sind sie weit entfernt. Sie sind nichts weiter als ein Sammelsurium von Auszügen aus den bestehenden Arbeitsordnungen und der Dienstordnung, wobei das, was die Pflichten und das Verhalten der Arbeiter betrifft, manches wiederholt angeführt ist, was aber Klarheit anbelangt, bleibt vieles zu wünschen übrig. In den einzelnen Absätzen der verschiedenen Paragraphen ist nicht einmal an die schon bestehenden Ausmaße von Ansprüchen gedacht worden und somit den bestehenden Verhältnissen nicht Rechnung getragen. Dieser Stöpsel für „die letzte Lücke“ ist also von einer miserablen Beschaffenheit und verdient den Volkswitz: „Herr Meister, die Arbeit ist fertig, muß aber gleich repariert werden“ in vollem Maße. Ersichtlich ist auch, daß die Mühe, die sich der Zentralarbeiterauschuß gegeben hat, in den fünf Tagen, die er damit zubrachte, völlig umsonst war. Diese Arbeitsordnungen sind ein Flickwerk sondergleichen mit nicht einem einzigen neuen Gedanken.

Bei der Kenntnis, mit welcher Fürsorge Arbeitsangelegenheiten im k. k. Eisenbahnministerium behandelt werden, konnte man ja eine große, weitgreifende soziale Maßnahme nicht erwarten, aber der Inhalt dieser Arbeitsordnungen bleibt selbst weit hinter dem zurück, was man zu erwarten sich berechtigt glaubte.

Wir wollen nur eines erhoffen: daß diesen Arbeitsordnungen nicht die Absicht zugrunde liegt, die bereits bestehenden besseren Verhältnisse zu verschlechtern. Ist diese Absicht nicht vorhanden, so werden in allen Direktionen zu den Arbeitsordnungen Ergänzungen und Weiterungen gemacht werden müssen. Daß in manchen Direktionen diese Nachträge vielleicht einen größeren Umfang erfordern

werden als die Arbeitsordnungen selbst, darf keine Rolle spielen.

Erschienen sind die Arbeitsordnungen für die Arbeiter im Bau- und Bahnerhaltungsdienste, für die Arbeiter in den Materialmagazinen und für die Arbeiter des Stations- und Fahrdienstes. Für die Arbeiter in den Werkstätten und Heizhäusern bestehen bereits Arbeitsordnungen und wird zu denselben nur eine Ergänzung erfolgen. Eine vollinhaltliche Wiebergabe der erschienenen Arbeitsordnungen ist des Raumes wegen unmöglich und auch nicht nötig, weil jeder Arbeiter eine Arbeitsordnung erhalten wird. Wir können auch nur jene Punkte besprechen, welche einer Ergänzung oder eines Nachtrages bedürfen und eine Verschlechterung des gegenwärtigen Zustandes beinhalten.

Im § 1 der Arbeitsordnung für die Bau- und Bahnerhaltung finden wir eine für die Zukunft neue Einteilung der Arbeiter: 1. ständige, 2. nichtständige, 3. Aushilfs- und 4. jugendliche Arbeiter. In den beiden anderen Arbeitsordnungen bleibt die Einteilung: 1. ständige, 2. nichtständige Arbeiter wie bisher. Ständige Arbeiter sind diejenigen, welche das ganze Jahr hindurch ohne Unterbrechung beschäftigt sind und zu dem normierten Stand zählen. Nichtständige Arbeiter sind jene, welche zur Verstärkung der ständigen Arbeiterpartien aufgenommen werden; sie zählen nicht zu dem normierten Stand und werden von einer eventuellen Arbeitsverminderung vor den ständigen Arbeitern betroffen.

Aushilfsarbeiter sind solche, die nur zu vorübergehenden, nicht laufenden Arbeiten aufgenommen werden und zählen ebenfalls nicht zu dem normierten Stand. Wer ständiger Arbeiter ist, darüber entscheidet der Vorstand; in der Regel soll es der dienstälteste nichtständige Arbeiter werden. Vom Ständigwerden wird jeder Betreffende schriftlich verständigt.

Mit Ausnahme des nur in der Arbeitsordnung für die Bahnerhaltung vorkommenden Absatzes betreffend die Aushilfsarbeiter findet sich in allen drei Arbeitsordnungen der gleiche Wortlaut bei diesem Paragraphen.

Für die Bahnerhaltungsarbeiter ist schon der erste Absatz geeignet, schwere Komplikationen und Schädigungen herbeizuführen. Danach ist nur derjenige ständiger Arbeiter, welcher das ganze Jahr ohne Unterbrechung beschäftigt ist. Der zweite Absatz sagt aber, daß der nichtständige Arbeiter vor dem ständigen Arbeiter von einer eventuellen Arbeitsverminderung betroffen wird. Das heißt also, daß auch der ständige Arbeiter betroffen werden kann. Wie steht es dann in einem solchen Falle mit dem Ständigsein? Nach dem ersten Absatz wäre es mit dem „Ständig“ aus, weil eine Unterbrechung eingetreten ist. Sollte der erste Absatz Sinn haben, so müßte das Aussehen bei den ständigen Arbeitern ausgeschlossen sein; der zweite Absatz bietet eine direkte Handhabe dazu und hebt den Sinn des ersten auf, zumindest widerspricht er ihm. Diese beiden Absätze werden einer genaueren Nachtragsfassung bedürfen. Soll die neue Arbeitsordnung das Arbeitsverhältnis klarstellen, dürfen solche Widersprüche nicht enthalten sein. Diesbezüglich hat die k. k. Staatsbahndirektion Wien eine, wenn auch nicht ganz genaue, aber doch wesentlich andere Definition gegeben als das k. k. Eisenbahnministerium, und zwar schon am 16. Dezember 1905 mit Z. 99.741. Dort heißt es: „Der Stand an solchen (normierten) ist nach jenen Arbeiten zu bemessen, die in der ungünstigen Jahreszeit geleistet werden können, wobei auch auf den Bedarf für kleine Schneefälle und für fremde Dienstzweige (Aushilfen) Rücksicht zu nehmen ist.“ Dann heißt es weiter: „daß dort, wo das Aussehenlassen eingeführt ist, der Stand entsprechend erhöht werden kann.“ Das letztere ist nun freilich keine besondere Wohltat für die Arbeiter, aber zur Beurteilung des Begriffes „ständige Arbeiter“ und „normierter Stand“ doch wesentlich anders als die Fassung in der Arbeitsordnung.

Ueberhaupt hätte der Macher dieser Arbeitsordnung gut getan, wenn er sich, bevor die Arbeitsordnungen hinausgingen, einen Bahnerhaltungsarbeiter oder einen Praktiker gerufen und ihm die Arbeitsordnung zum Ueberprüfen gegeben hätte. Wir halten es ganz für selbstverständlich, daß, soweit nicht dienstliche Verbindlichkeiten ein anderes erfordern, die Arbeitsordnungen einander gleich sein sollen. Wo aber dienstliche Verbindlichkeiten vorhanden sind, muß die Arbeitsordnung denselben entsprechen und das ist in diesem Paragraph für die Bahnerhaltung nicht der Fall. Der Zentralarbeiterauschuß hat einen dementsprechenden Vorschlag gemacht, aber für den Weisen im k. k. Eisenbahnministerium gilt der Vorschlag vom Arbeiterauschuß nichts. Mag auch ein Unsinn Platz greifen, die Kapuze muß Vorhand haben; zumal dann, wenn sie von der Aengstlichkeit diktiert ist, um Gotteswillen den Arbeitern nicht etwas mehr zu bieten.

Die beiden ersten Absätze des § 1 sind auf die Bahnerhaltung unanwendbar, unzulänglich, weil sie sich gegenseitig aufheben. Eine Arbeitsordnung muß das Arbeitsvertragsverhältnis genauestens ausdrücken, der Arbeiter muß wissen, woran er ist. Ein Konglomerat von Worten ist noch keine Arbeitsordnung. Daher muß ausgedrückt werden, was ständiger Arbeiter ist und was normierter Stand ist. Nachdem beide Ausdrücke den Begriff des Vertragsverhältnisses involvieren, müssen beide so ausgedrückt sein, daß der Arbeiter genau weiß, woran er ist.

Es ist weiter richtig, daß den Vorständen eine gewisse Zügelung zukommen soll, aber doch nur soweit als es das Individuum betrifft. Nach demselben bliebe die Einreichung dem Vorstand überlassen und die Arbeitsordnung wäre somit überflüssig.

Ein weiterer Mangel in den Arbeitsordnungen ist, daß die weiblichen Arbeiter nicht besonders betont sind. Das Rechtsverhältnis allein würde dies erfordern. Bei der durch die Unselbständigkeit hervorgehenden Angst der Vorstände vor dem Direktionsstempel, ist als sicher anzunehmen, daß sie, weil die weiblichen Arbeiter nicht besonders angeführt sind, der Ansicht zuneigen werden, die Arbeitsordnung finde auf die weiblichen Arbeiter nicht weiter als in der für sie besondern Bestimmung Anwendung.

Warum man bei den bisherigen nichtständigen Arbeitern noch die Unterabteilung „Aushilfsarbeiter“ schuf, ist nicht recht klar, denn der Begriff „nichtständig“ drückt

schon das lose Verhältnis aus. Wenn nicht eine Schädigung der Arbeiter damit geplant ist, geht es uns weiter nicht nahe, wenn das k. k. Eisenbahnministerium eine Gedankenleiter aufstellt. Es ist aber offenbar nicht dieses Bedürfnis, sondern eine bestimmte Absicht zugrunde gelegen — Unterscheidung zwecks Gewährung der so oft betonten Benefizien — und ist darum mit Vorsicht aufzunehmen. Uebrigens ist auch da ein Mangel, weil sich die Frage aufwirft, wie weiß man das, ob man „Muschel-“ oder „nichtständiger Arbeiter“ ist? Ferner wird ja auch ein bestimmter Stand „nichtständiger“ Arbeiter sein. Da fehlt nun jede geringste Bestimmung.

Dankenswert ist, daß dem Antrag des Zentralarbeitsausschusses Rechnung getragen und der Passus aufgenommen wurde: „Die Arbeiter sind vom Ständigwerden schriftlich zu verständigen“. Es sollte aber weiter ausgeführt sein, daß, so lange eine Auflösung des Arbeitsverhältnisses nicht erfolgt, eine Rückversetzung vom Stand der ständigen Arbeiter nicht erfolgen darf.

(Fortsetzung folgt.)

Gewerkschaftsbeiträge und Syndikalismus.

Gewerkschaften sind ein Bollwerk des Proletariats gegenüber den Angriffen und Herrschaftsgelüsten des Kapitals. Ohne dieses Bollwerk werden die in den Fabriken, Bergwerken oder sonstwie untergebrachten Massen des Proletariats achlos überannt. Mit Hilfe dieses Bollwerks werden die Massen zu einer Macht, mit der gekämpft und unterhandelt werden muß. Unterhandeln mit seinen Arbeitern, seinen Angestellten; wie kann das Kapital in seinem grenzenlosen Hochmut und Herrschaftsgelüben dazu anders getrieben werden, als durch ein Zusammenstehen dieser Arbeiter? Selbst eine vollständig unorganisierte Masse, die also kein Bollwerk gegenüber dem Kapitalismus ist, denn ein Bollwerk muß natürlich errichtet und ausgebaut werden, aber selbst ein vollständig unorganisierteres Proletariat kann, wenn es sich zusammenschließt und so die erste, allererste Bedingung zur Errichtung einer Gewerkschaft schafft, unter günstigen Umständen und unter besonderen Verhältnissen es dahinbringen, daß das Kapital mit seinen Arbeitern, seinen Untergebenen, unterhandelt und diesen auch Zugeständnisse macht. Aber mit der Zeit wird das Kapital die unorganisierte Masse um die Zugeständnisse wieder bringen. Denn nichts entspricht dem Charakter des Kapitalismus mehr, als Zugeständnisse zu machen und sie hinterher, wenn die Gefahr vorüber, dann nicht zu halten. Das zu verhindern, das einmal Erreichte festzuhalten für alle Zeiten, das ist die vornehmste Aufgabe der Gewerkschaften. Eine Gewerkschaft hat auch anzugreifen, Verbesserungen für ihre Mitglieder herbeizuführen, das ist alles wahr; aber Verbesserungen können nicht täglich errungen werden. Verbesserungen der Lage ihrer Mitglieder sind die Glanztaten der Gewerkschaften. Das Festhalten des Errungenen ist die mühselige, wenig beachtete und doch so unendlich wichtige, große Kraft, Umsicht und Energie erfordernde Alltagsarbeit. Denn ohne ein Festhalten des bereits Erworbenen ist kein Fortschritt möglich!

Aus dem Gesagten geht hervor: der Zusammenschluß der Arbeiter zu dem Zweck, ein gemeinsames Ziel zu errichten, ist die Grundlage einer Gewerkschaft. Auf dieser Grundlage fußend, kann eine Gewerkschaft ausgebaut werden. Wie soll sie ausgebaut werden? Nicht anders als so, daß sie in die Lage kommt, allen Mühseligkeiten des Lebens und auch denen eines Kampfes standhalten zu können. Droht ein Kampf, muß die Gewerkschaft Geld, die Mittel haben, den Kampf aufnehmen zu können, ihre Mitglieder für die Dauer des Kampfes mit Geld zu versehen. Schifaniert man in Friedenszeiten oder wann immer einzelne ihrer Mitglieder, muß sie in der Lage sein, diesen Mitgliedern in ihrer bedrängten Lage beizuhelfen, verkürzt man ihren Mitgliedern die wohlverbrieften Rechte und beginnt, um diese Verfürgung an Rechten durchzuführen zu können, kostspielige Prozesse, des guten Glaubens, daß die armen, mittellosen Proletarier kein Geld haben und darum auf ihre Rechte verzichten müssen, weil sie ja ohne Geld nicht prozessieren können, muß die Gewerkschaft einpringen, muß die Mittel aufbringen und muß so der Geldmacht der Unternehmer zeigen, daß — auch die Proletarier über eine Geldmacht verfügen! Von großem Einfluß auf den Proletarier ist auch die Erwerbslosigkeit. Jede Erwerbslosigkeit wirkt den Proletarier zurück und so mancher von ihnen wird durch die Erwerbslosigkeit gleichmütig, strebensmatt, Verbrecher u. Auch da muß eine Gewerkschaft eingreifen und muß dazu beitragen, daß der von dem Mißgeschick Arbeitslosigkeit Betroffene nicht zu großen Schäden nehme und daß nicht aus einem tüchtigen, strebsamen Menschen der Gesellschaft eine wertlose Kreatur werde, die niemand nützt und sich selber nur schadet. Aufgaben, Kultur-, Aufgabende in unendlicher Zahl harren also der Gewerkschaften. Und gerecht können die Gewerkschaften allen diesen Anforderungen nur werden durch Einheben von Mitgliedsbeiträgen. Und das ist ja selbstverständlich. Gewerkschaftlich organisiert zu sein, heißt höheren Lohn fordern und die Kraft sich aneignen wollen, höheren Lohn sich erkämpfen zu können. Wer höheren Lohn sich erkämpfen will, ist naturgemäß ein Gegner des Kapitals. Wirkliche Gewerkschaften haben darum auf die Unterstützung des Kapitals nicht zu hoffen. Und darum muß das Proletariat die Mittel zur Verbesserung seiner Lage sich selber schaffen. Es gibt nichts anderes. Und je höhere Beiträge eine Gewerkschaft von ihren Mitgliedern einhebt, um so besser kann sie ihre Aufgaben, die wir kurz skizziert haben, erfüllen. Eine Gewerkschaft mit niederen Beiträgen wird notwendigerweise manches zu erfüllen schuldig bleiben müssen. Erwägt man das mit nüchternen Blicken, so kommt man zu dem Schlusse, jeder Gewerkschaftler der Welt müsse so denken. Und doch sehen wir gegenwärtig ein anderes Prinzip der gewerkschaftlichen Tätigkeit um Anerkennung ringen: den Syndikalismus.

Der Syndikalismus ist in Frankreich zu Hause und er geht im wesentlichen auf das Erwecken der revolutionären Triebe der Massen aus. Erweckung des Revolutionären, was in erster Linie etwas anderes ist als Revolutionierung in dem naturwissenschaftlichen Sinne des

Massenkampfes. Es ist natürlich kein Zufall, daß just in Frankreich diese Anschauung des Syndikalismus Anhänger gewinnt. Zuerst gibt es hierfür eine historische Erklärung. Die große Revolution und deren Nachfolgerinnen wirken im französischen Proletariat natürlich noch immer nach. Nun sind aber die organisierten Proletarier in Frankreich noch lange nicht in der Mehrheit und schon gar nicht in jener Mehrheit, um gegen die Macht der Gewehre und Kanonen aufkommen zu können. Wie kann der Syndikalismus unter solchen Umständen hoffen, siegen zu können? Ganz einfach deshalb, weil alle Revolutionen bisher nicht von der Mehrheit der Bevölkerung geschlagen worden sind. Auch die große französische nicht. Worauf es ankommt, ist, daß die Korps, die sich schlagen, den Beifall der übrigen Bevölkerung für sich haben. Dieser Beifall, das jubelnde Uebereinstimmen derjenigen, die Gewehr bei Fuß stehen, das lähmt dann die Herrschenden, macht sie aktionsunfähig, weil sie ja nicht wissen, wenn sie rücksichtslos in Aktion treten, was dann noch über sie kommt, und das führt die Revolution zum Siege. Solchen Erwägungen verdanken ja auch die Putschisten ihr Erwecken. Aber gerade für die Syndikalisten sind solche Erwägungen nützlich. Denn eines ist Tatsache: die Gewerkschaften verbessern die Lebenshaltung der Proletarier! Schwache weniger als starke. Aber bis zur alles niederreißenden Hungerrevolte wird es kein Kulturstaat heute mehr kommen lassen. Es könnte das Untergehen der Herrschenden bedeuten. Und wenn es irgendwo zur Hungerrevolte kommt, dann werden die Herrschenden sofort bewilligen, bewilligen in der Hoffnung, später, wenn die Wut der Massen verbraucht ist, es zum Teil wieder allmählich wegzunehmen. Bis sich die Masse dann wieder wutvoll empört, kommt Zeit, kommt Rat. Treiben die Herrschenden die Massen aber nicht bis zur Hungerrevolte, sondern halten sie immer ein bißchen entfernt davon, so daß die Masse mehr zu verlieren hat als ihre Ketten, so ist es sehr fraglich, ob diejenige Masse, deren Kerntruppen zur Mehrzahl nicht aus organisatorisch erkennenden, die Welt auf neue Prinzipien stellen wollenden Klassenkämpfern (was etwas anderes ist und mehr als Straßenkämpfer heißt) besteht, im Falle eines Kampfes, wenn ihnen vor Ausbruch des Kampfes Versprechungen gemacht werden, nicht zu der Ansicht kommt, wenig ist mehr als schließlich vielleicht gar nichts. Ist das in der Masse einmal vorhanden oder ist zu befürchten, daß es eintritt, ist die revolutionäre Kraft auch nicht mehr da und die Korps, die trotz alledem den Kampf einleiten, finden keinen Anreizboden in der Masse und werden niedergeworfen. Und das ist die große Gefahr des Syndikalismus, daß seine Erziehungsmethode über den Zusammenhalt der Massen täuschen kann. Die noch größere ist, daß ein Niederwerfen der im Kampf stehenden Korps die besten vom Proletariat nutzlos macht. Nach solchen Situationen heißt es für das Proletariat dann, von vorne anfangen und ein solches Anfangen ist schwieriger als das Auslösen der Saat zum allererstenmal.

Ein zweiter Grund für den Syndikalismus in Frankreich ist der psychologische. Der Franzose ist leichtentflammbarer Natur. Er stürzt sich hin und sprengt ein Schiff im Moment in die Luft, aber das Schiff ins Schlepptau zu nehmen, sich an das Tau zu hängen und eventuell mitzuhelfen, das Schiff tagelang zu schleppen, das ist nicht nach seinem Geschmack. Ein dritter Grund ist ein ökonomischer. Die ausschlaggebende Industrie der Welt, die Eisen- und Metallindustrie ist nicht ausschlaggebend in Frankreich. Die Arbeiter gerade dieser Industrien schwingen sich daher nicht so wie ihre Kollegen im Ausland zu wahren materiellen Opfern für ihre Gewerkschaften auf; daselbe gilt auch von den anderen Branchen. Die Franzosen stärken also ihre Gewerkschaften nicht in dem Sinne, was wir Stärken einer Gewerkschaft nennen. Und dieses Mehr an Schwäche, das durch Einheben niedriger Gewerkschaftsbeiträge entsteht, suchen nun einzelne der Führer durch ein Mehr an revolutionären Meinungen wettzumachen. Wem von uns, die wir unsere Gewerkschaften, so hoch halten und so oft gesehen haben, daß sie verdienen hochgehalten zu werden, wenn von uns dünkt eine solche Taktik nicht unsinnig zu sein?

Daß der Syndikalismus im Grunde genommen eine Wirkung der niedrigen Gewerkschaftsbeiträge ist, zeigt offenkundig eine Gegenüberstellung mit den Leistungen der Proletarier anderer Länder für ihre Gewerkschaften. Bei einer solchen Gegenüberstellung schneiden die Franzosen schon wirklich nicht gut ab. Nach aufgestellten Berechnungen zahlen die französischen Gewerkschaftler durchschnittlich per Jahr nicht ganz 3 Frs., an Mitgliedsbeiträgen. Die deutschen zahlen beinahe 33 und die englischen nicht ganz 43 Frs. per Jahr! Mit dieser Gegenüberstellung ist wohl am kräftigsten ausgedrückt, wie wenig die französischen Gewerkschaften ein Bollwerk des Proletariats gegenüber dem Kapital in unserem Sinne sein können.

Es ist natürlich begreiflich, daß das Proletariat eines in der Geschichte der Völker so bedeutenden Volkes, wie es das französische ist, in dem heftigen Kampf, den die Welt bisher gesehen hat, bei der Befreiung der Menschheit von jeder Knechtschaft, nicht zurückbleiben will, und mit aller Macht Mittel und Wege sucht, um in diesem Kampfe eine ausschlaggebende Position zu erringen. Die Absicht soll nicht verkannt werden. Aber nicht auf die Absicht, auf die Wirkung kommt es an. Und diese scheint uns vorläufig noch viel, viel zu wünschen übrig zu lassen.

Daß der Syndikalismus nicht ausschließlich ein Spezialprodukt Frankreichs ist, ist klar. Wer das glaubt, der lese nur das Buch der beiden Beobachters „Geschichte der Trades Unions von England“, dort wird er finden, daß das englische Proletariat, als es noch nicht seine starken Organisationen hatte schaffen können, ebenfalls syndikalistisch gewesen ist. Und auch in Deutschland und Oesterreich zeigte sich dasselbe. Demnach wäre also der Syndikalismus eine Art Kinderkrankheit des sich zur organisatorischen Kraft aufschwingenden Proletariats, welche verschwindet, bis die Mitglieder der Gewerkschaften gelernt haben, hohe Beiträge in ihren Gewerkschaften einzuzahlen, oder, den anderen Fall noch dazugenommen, er wäre auch noch das Produkt bestimmter Verhältnisse. So wie etwa die Tuberkulose an einem Ort mehr, an anderem weniger grassiert, so mag es auch, außer den Beiträgen, für den Syndikalismus Gegenben geben, die seiner Entwicklung günstig sind. Wer aber etwa von uns, wenn uns eine Aktion nicht so ausmacht, wie wir aern gehabt

hätten, daß sie ausgehen soll, davon träumt, daß der Syndikalismus als Verstärkung herangezogen werden soll, für den wird es gut sein, wenn er sich dieses Traumes entschlägt. Nicht in der Revolte und der Sabotage liegt das Revolutionäre des Sozialismus, sondern in der Revolutionierung der Gehirne, das kann nicht oft genug gesagt werden. Die Gehirne durchdrängen mit dem Gedanken, daß die Welt nicht nur anders eingerichtet werden muß, sondern daß sie auch anders eingerichtet werden kann, und dieses kann Schritt für Schritt nachweisen, daß ist das Unwägbare, das Revolutionäre im Sozialismus. Unserer Umwelt müssen wir die Ueberzeugung beibringen, daß wir verfluchte Kerle genug sind, eine andere Weltenteilung herbeizuführen. Müssen ihr die Ueberzeugung so beibringen, daß auch die Widerstrebenden, zumindestens sich selbst gegenüber, den Gedanken nicht losbringen: der Sozialismus ist die Morgensonne! Bei einem solchen Seelenbestand einer Bevölkerung genügen dann, wie bei allen siegreichen Revolutionen, wirklich ein paar Korps, um die anderen zu jubelndem Beifall zu bringen. Um ein Bild zu gebrauchen: Die Revolution des Sozialismus muß geschlagen werden — wenn sie geschlagen werden muß — wie eine elektrische Birne entzündet wird. Die Kerntuppen an den Hahn, ein Müden und Zuden und das Uebrige ist entflammt! Die Vorbereitungen dazu müssen natürlich geschaffen werden und das ist das Wahre, Revolutionäre. Alles andere ist gut gemeint, aber noch nie ausgeführt worden. Und das Wesen des Syndikalismus als Selbstzweck ist eigentlich eine umgekehrte Entwicklungsgeschichte. Er will revolutionieren zum Kampfe, während das Revolutionäre in der Vorbereitung zur Schaffung einer neuen Weltenteilung besteht und der Kampf schließlich nur das Z-Pünktel ist, das so oder so, schließlich natürlich auch gesetzt werden muß, welches Segen, aber nicht die Revolution an und für sich, sondern nur ein ganz kleiner Teil der Revolution ist. Das scheinen die Syndikalisten geflissentlich zu übersehen. Für uns andere braucht dieses Uebersehen natürlich kein Grund zu sein, den Syndikalismus zu überschätzen. A. Rodler.

Die Personalkommissionen der I. I. Staatsbahnen.*

II.

(Fortsetzung *.)

II. Unterbeamte.

Für sämtliche Kategorien.

- Einführung der automatischen Vorrückung im Jahre 1905 für alle Unterbeamtenkategorien.
- Die Anfangsgehälter wurden erhöht:
- Für die Werkmeister von 1300 Kr. auf 1400 Kr.
- Für die Signalmeister von 1100 Kr. auf 1400 Kr.
- Für die Bahnmeister von 1100 Kr. auf 1400 Kr.
- Für die Brückenmeister von 1100 Kr. auf 1400 Kr.
- Für die Gebäudemeister von 1100 Kr. auf 1400 Kronen.
- Für die Stationsmeister von 1100 Kr. auf 1200 Kronen.
- Für die Dolmetische von 1100 Kr. auf 1200 Kr.
- Die Endgehälter wurden erhöht:
- Für die Werkmeister in Hauptwerkstätten von 2600 Kr. auf 3400 Kr.
- Für die Werkmeister in Beleuchtungsanstalten von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Maschinenmeister von 2600 Kr. auf 3400 Kr.
- Für die Bahnmeister von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Signalmeister von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Gebäudemeister von 2300 Kr. auf 3100 Kronen.
- Für die Brückenmeister von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Zugrevisoren von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Wagenrevisoren von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Wagenmeister von 2700 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Stationsmeister von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Stotifisten von 2700 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Schiffsmaschinen von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Offizianten von 2700 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Maschinisten von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Lokomotivführer von 2300 Kr. auf 3100 Kr.
- Für die Beleuchtungsmeister von 2300 Kr. auf 2700 Kr.
- Für die Dolmetische von 1900 Kr. auf 2700 Kr.
- Für die Ranglisten von 2300 Kr. auf 2700 Kr.
- Für die Magazinmeister von 1900 Kr. auf 2700 Kr.
- Für die Oberkonduktoren von 1900 Kr. auf 2700 Kr.
- Für die Platzmeister von 1900 Kr. auf 2700 Kr.
- Für die Steuermänner von 1900 Kr. auf 2700 Kr.
- Für die Unterfeuerer von 1500 Kr. auf 2700 Kr.

Verkürzung der automatischen Vorrückungsfristen.

- Allen Bediensteten, welche sich vor ihrer Ernennung zum Unterbeamten mindestens fünf Jahre im Dienstanstand befunden haben, wurden die drei- und fünfjährigen Fristen um ein Jahr gekürzt.
- Ebenso allen vor dem 1. Jänner 1909 unmittelbar zu Unterbeamten ernannten Bediensteten.
- Der Endgehalt muß seit der Einführung der automatischen Vorrückung in folgenden Fristen erreicht werden:
- Die Werkmeister I erreichen den Endgehalt von 3400 Kr. in 34 Jahren.
- Die Werkmeister II erreichen den Endgehalt von 3100 Kronen in 33 Jahren.
- Die Maschinenmeister erreichen den Endgehalt von 3400 Kr. in 24 Jahren.
- Die Bahnmeister erreichen den Endgehalt von 3100 Kr. in 33 Jahren.
- Die Signalmeister erreichen den Endgehalt von 3100 Kr. in 33 Jahren.
- Die Gebäudemeister erreichen den Endgehalt von 3100 Kronen in 33 Jahren.
- Die Brückenmeister erreichen den Endgehalt von 3100 Kronen in 33 Jahren.
- Die Zugrevisoren erreichen den Endgehalt von 3100 Kronen in 27 Jahren.
- Die Wagenrevisoren erreichen den Endgehalt von 3100 Kronen in 27 Jahren.
- Die Wagenmeister erreichen den Endgehalt von 3100 Kr. in 27 Jahren.
- Die Stationsmeister erreichen den Endgehalt von 3100 Kronen in 27 Jahren.
- Die Stotifisten erreichen den Endgehalt von 3100 Kr. in 27 Jahren.

* Siehe die Artikel in Nr. 11 und 17 des „Eisenbahner“ vom 10. April und vom 10. Juni 1912.

Die Schiffsmaschinen erreichen den Endgehalt von 3100 Kr. in 27 Jahren.
 Die Offizianten erreichen den Endgehalt von 3100 Kr. in 27 Jahren.
 Die Maschinisten erreichen den Endgehalt von 3100 Kr. in 27 Jahren.
 Die Lokomotivführer erreichen den Endgehalt von 3100 Kronen in 27 Jahren.
 Die Beleuchtungsmeister erreichen den Endgehalt von 2700 Kr. in 21 Jahren.
 Die Dolmetsche erreichen den Endgehalt von 2700 Kr. in 21 Jahren.
 Die Ranglisten erreichen den Endgehalt von 2700 Kr. in 21 Jahren.
 Die Magazinmeister erreichen den Endgehalt von 2700 Kronen in 21 Jahren.
 Die Oberkondukteure erreichen den Endgehalt von 2700 Kronen in 21 Jahren.
 Die Platzmeister erreichen den Endgehalt von 2700 Kr. in 21 Jahren.
 Die Steuermeister erreichen den Endgehalt von 2700 Kronen in 21 Jahren.
 Die Untersteuermänner erreichen den Endgehalt von 2700 Kr. in 21 Jahren.

Festsetzung der Minimaldauer der Ausbildungszeit vor der definitiven Anstellung und vor der Ernennung zum Unterbeamten.

Dieselbe wurde in der neuen Prüfungsvorschrift festgesetzt:

- Für die Bahnmeister mit 1 Jahr.
- Für die Beleuchtungsmeister mit 2 Jahren.
- Für die Brückenmeister mit 1 Jahr.
- Für die Gebäudemeister mit 1 Jahr.
- Für die Hafenmeister mit 4 Jahren.
- Für die Lokomotivführer mit 1 Jahr.
- Für die Magazinmeister mit 2 Jahren.
- Für die Maschinenmeister mit 2 Jahren.
- Für die Oberkondukteure mit 2 Jahren.
- Für die Offizianten mit 2 Jahren.
- Für die Platzmeister mit 2 Jahren.
- Für die Schiffsmaschinen mit 2 Jahren.
- Für die Signalmeister mit 1 1/2 Jahren.
- Für die Stottisten mit 1 1/2 Jahren.
- Für die Stationsmeister mit 2 Jahren.
- Für die Untersteuermänner mit 4 Jahren.
- Für die Wagenmeister mit 2 Jahren.
- Für die Werkführer mit 2 Jahren.
- Für die Werkmeister mit 1 Jahr.
- Für die Werkmeister in Signalwerkstätten mit 1 1/2 Jahren.

Für die Zugrevisoren mit 1 Jahr.
 Quartiergelderhöhung, Personalthäuserbau und Minderbewertung der Naturalwohnungen.

Alle Unterbeamten erhielten ab 1. Jänner 1912 eine durchschnittliche Erhöhung der Quartiergelder im Betrag von 100, 80, 70, 60 und 50 Kr. jährlich.

Die Quartiergeldklasse von 40 Prozent des Wiener Quartiergeldes wurde aufgehoben und die in Betracht kommenden Orte in die höheren Quartiergeldklassen eingereiht.
 Die Naturalwohnungen wurden im Jahre 1908 um rund 10 Prozent minder bewertet. Die daraus resultierenden Differenzbeträge wurden dem Personal ausbezahlt.
 In einer Reihe von Stationen wurden Personalthäuser gebaut.

Untersteuermänner.
 Die Untersteuermänner wurden von der Gruppe IV in die Gruppe C der Unterbeamten überstellt.
 Die Untersteuermänner partizipieren an der Regelung und Erhöhung der Fahrgebühren.

Steuermeister.
 Erhöhung und Regelung der Fahrgebühren.
Platzmeister.
 Der größere Teil hat den 12/24stündigen Dienstturnus erhalten.

Oberkondukteure.
 Einführung der Nachdienstzulage.
 Regelung der Fahrgebühren.
 Verbesserung der Dienstturnusse.
 Anderthalbfache Anrechnung der Provisionsfondsjahre.
 Verbesserung der Postennormierung.

Magazinmeister.
 Gewährung dienstfreier Sonntage.
 Verbesserung der Postennormierung.

Ranglisten.
 Einführung der sechsständigen Bureauzeit.
Hafenmeister.
 Diese Kategorie wurde im Jahre 1907 neu geschaffen.

Beleuchtungsmeister.
 Diese Kategorie wurde 1907 neu geschaffen und dadurch den Beleuchtungsbeamten die Ernennung zum Unterbeamten ermöglicht.
Werkmeister.

Gewährung der Entschädigung für die Untersuchung der Dampfessel mit 8 Kr.
 Verfüzung der Arbeitszeit von 60 auf 52 1/2, beziehungsweise 54 Stunden wöchentlich.
Bahnmeister.
 Erhöhung des Pauschales von 240 auf 450 Kr. jährlich.
 Gewährung dienstfreier Sonntage.

Signalmeister.
 Ein Teil der Signalmeister erhielt das Pauschale von 720 auf 960 Kr. jährlich erhöht.
 Gewährung dienstfreier Sonntage.

Zugrevisoren.
 Erhöhung der Fahrgebühren.
Werkführer.

Die Kategorie wurde im Jahre 1909 neu geschaffen.
 Gerabsetzung der Arbeitszeit auf 52 1/2 Stunden wöchentlich.
Wagenmeister.

Die Unterbeamtenkategorie wurde 1907 neu geschaffen und damit den Wagenauffsehern die Ernennung zum Unterbeamten ermöglicht.
 In einzelnen Stationen wurde der 12/24stündige Dienstturnus eingeführt.
 Einführung der Nachdienstzulage.

Stationsmeister.
 Einführung der Nachdienstzulage.
 Gewährung der 12/24stündigen Dienstturnusse in vielen Stationen.
 Gewährung von Dienstzulagen von 180 und 120 Kr. jährlich für die mit der Leitung von Stationen betrauten Bediensteten.

Offizianten.

Diese Kategorie wurde 1907 eingeführt. Dadurch wurde den Kanzleihilfen die Erlangung der Unterbeamtenkategorie ermöglicht.

Gerabsetzung der Arbeitszeit in vielen Bureaus auf sechs Stunden täglich.

Maschinisten.
 Auch diese Kategorie wurde 1907 neu geschaffen. Maschinenauffseher und Pumpenwärter erhielten dadurch die Möglichkeit, Unterbeamte zu werden.

Lokomotivführer.
 Regelung der Fahrgebühren.

Verbesserung der Postennormierung, wodurch eine größere Anzahl Bediensteter zu Unterbeamten ernannt wird.
 Verbesserung der Dienstturnusse.

III. Für Unterbeamte und Diener sämtlicher Linien der k. k. Staatsbahnen.

Das Eisenbahnministerium hat im Jahre 1912 sämtlichen Direktoren die nötigen Kredite zu dem Zwecke angewiesen, daß jeder Bedienstete, ohne Rücksicht auf etwaige Substitutionsfälle, den ihm zustehenden Erholungsurlaub genießen kann.

IV. Für die Unterbeamten und Diener der verstaatlichten Linien der k. k. Staatsbahnen.

Gewährung aller jener Verbesserungen, die den Bediensteten der alten Staatsbahnen zuteil wurden.

Ein außertourliches Abancement für alle jene Bediensteten, die vor ihrer Anstellung eine mindestens siebenjährige provisorische Dienstzeit absolvieren mußten.

Die Einhaltung der bei den früheren Privatbahnen bestandenen günstigeren Usufe bezüglich der Ernennung zu Unterbeamten.

Die Einreichung in das Staatsbahnschema durfte nur mit Zustimmung jedes einzelnen Bediensteten erfolgen.

Die bei den Privatbahnen abgelegten Prüfungen wurden anerkannt.

Gewährung von Differenzzulagen an alle Bediensteten, die infolge der Einreichung in ihrem Gehalt und Quartiergeld zusammengekommen weniger beziehen, als sie im Falle ihres Verbleibens bei der Privatbahn bezogen hätten.

Den Bediensteten der ehemaligen Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden außerdem auch die üblichen Remunerationen und sonstige Zulagen, die beim Staate nicht eingeführt sind, durch Differenzzulagen vergütet.

Jeder Bedienstete, der durch die Einreichung keinen finanziellen Vorteil hatte, erhielt einen einmaligen Unterstufungsbeitrag im Ausmaß von 40, 50 und 60 Kr. ausbezahlt.

B. Die nicht erfüllten, beziehungsweise in nicht befriedigender Weise erfüllten Forderungen des definitiven Personals der k. k. Staatsbahnen.

I. Unterbeamte und Diener.

1. Ausschreibung der Posten.
 Die entsprechende Ausschreibung sämtlicher Posten im Sinne der eingebrachten Anträge.

2. Provisorische Dienstzeit, Anstellung und Ausbildung.
 Die Festsetzung einer Maximaldauer der Ausbildungszeit, beziehungsweise der provisorischen Dienstzeit und entsprechende Kürzung der in der Prüfungsvorschrift festgesetzten Minimaldauer für sämtliche Kategorien. Die für die Anstellung erforderlichen Prüfungen sind im Sinne der eingebrachten Anträge zu erstellen.

3. Prüfungswesen.
 Aenderung der bestehenden Prüfungsnormen im Sinne der vorliegenden Anträge

4. Strafwesen.
 Aenderung des bestehenden Systems für alle Bediensteten. Einführung entsprechender Normen für die Strafbemessungen im Sinne der eingebrachten Anträge.

5. Organisationsangelegenheiten.
 Diesbezüglich wurden für viele Kategorien Anträge eingebracht, und zwar wegen Aenderung der Streckenzuteilung, Personalvermehrung etc., die bisher nicht erfüllt wurden.

6. Rangfragen.
 Die Regelung, beziehungsweise Neueinführung der Rangtabelle für die diversen Kategorien entsprechend den eingebrachten Anträgen.

7. Quartiergelder.
 Die weitere Erhöhung der Quartiergelder, beziehungsweise die Einreichung aller jener Orte in die entsprechend höheren Quartierklassen, wo die Quartiergelder den Mietzinsen nicht entsprechen. Die Auflassung der niedersten Quartiergeldklasse.

8. Personalthäuserbau.
 Sicherung der notwendigen Kapitalien zum Bau von Personalthäusern in allen Stationen, wo Häuser gebaut werden können.

9. Naturalwohnungen.
 Regelung der Zuweisungsfrage und der Entschädigungen.

10. Monturregelung.
 Hier liegen für alle Kategorien Anträge vor, die aber bis heute unerfüllt geblieben sind.

11. Dienstturnus- und Arbeitszeitregelung.
 Auch in dieser Frage liegen für alle Kategorien Anträge vor, die bisher nicht erfüllt wurden.

12. Urlaubregelung.
 Erhöhung der Erholungsurlaubsansätze.

13. Normierung und Systemisierung.
 Verbesserung und Erhöhung im Sinne der gestellten Anträge für sämtliche Kategorien.

14. Disziplinarwesen.
 Aenderung der bestehenden Normen nach in wiederholt gemachten Vorschlägen.

15. Nebengebühren.
 Lokomotivpersonal: Pauschalierung der Nebenbezüge.
 Zugbegleiter: Regelung der Fahrgebühren.
 Wagenschreiber, Wagenaufsichtspersonal, Bahnrichter, Oberheizer: Einführung von Dienstzulagen.

Signalmeister: Erhöhung des Reisepauschales.
 Wagenschreiber: Einführung eines Schubpauschales.
 Signalmeister: Für alle Signalmeister das Pauschale von 960 Kr. Zuerkennung an die Stellvertreter, falls sie eine Strecke zugewiesen haben.

Bahnmeister: Nachdienstvergütung von Kr. 450.
 Kassenbedienstete: Kassenzulage von 48 Kr.
 Stationsleiter: Erhöhung der Zulage auf 240 Kr. jährlich.

Werkmeister: Regelung der Zulagen.

16. Qualifikation.

Aenderung der bestehenden Normen im Sinne der eingebrachten Anträge.

17. Berechnung der Gesamtdienstzeit.

Anderthalbfache Anrechnung in die Pension und Gerabsetzung der Dienstzeit auf 30 Jahre.

18. Untersuchung der Sinnesorgane.
 Erfüllung der diesbezüglichen Anträge.

19. Fahrbegünstigungen.
 Durchführung aller hiezu vorliegenden Anträge.

20. Gehalt, Avancement und Ernennung.
 Diener:

Zweijährige Fristen bis zum Endgehalt von 2000 Kr. Härtenausgleich in der Weise, daß jeder Diener in die ihm auf Grund der zurückgelegten Dienstzeit zukommende Gehaltsstufe eingereiht wird.

Alle Diener, die heute schon die Anwartschaft auf die Unterbeamtenernennung haben und die Drucker, Kanzleihilfen, Oberwerkmeister, Werkmeister, Signalfloßer, Stationsaufseher, Oberbergschieber, Portiere, Wagenschreiber, Bahnrichter, Manipulanten, Pumpenwärter, Oberheizer, Blocksignaldiener und Wächterkontrolloren sollen bei Erreichung der 1200 Kr. automatisch zu Unterbeamten ernannt werden.

Bergräber, Bahnrichter, Kanzlei- und Stationsdiener: Ermöglichung der Erlangung des Unterbeamtenranges durch Zulassung zu den Prüfungen, beziehungsweise durch Ueberstellung in höhere Dienststufen.

Bahnrichter: Ueberstellung aus der Gruppe B in die Gruppe A.

Stabilisierheizer: Ernennung zu Oberheizern und Pumpenwärtern.

Stationsaufseher: Ueberstellung in die Gruppe A. Ernennung sämtlicher im selbständigen Verkehrsdienst verwendeten Stationsaufseher zu Stationsmeistern.

Ladescheinreiber, Magazinbediensteter: Ueberstellung in die Gruppe B als Ladescheinreiber.

Lampisten: Ueberstellung der Spenglerlampisten in die Gruppe A, die übrigen Lampisten in die Gruppe B.

Werkstätten- und Heizhauspersonal: Regelung der Stabilisierungsverhältnisse.

Ueberstellung der Werkstätten in die Gruppe B.
 Wagenputzer: Ueberstellung in die Gruppe B.
 Die Professionisten sind mit 1000 Kr. zu stabilisieren.
 Unterbeamte: Auflassung der Gehaltsstufe von 1300 Kr.

Erhöhung des Endgehaltes auf 3000 Kr. für jene Unterbeamten, die heute weniger Endgehalt haben.

Durchführung der Beamtenernennungsfrage.
 Härtenausgleich in der Weise, daß jeder Unterbeamte in die ihm auf Grund seiner zurückgelegten Dienstzeit zukommende Gehaltsstufe eingereiht wird.

Werkmeister: Erhöhung des Anfangsgehaltes auf 1800 Kr.

Signalmeister: Ueberstellung in die Gruppe A.
 Stationsmeister: Ueberstellung in die Gruppe A.

Ums.

Ein Beitrag zu der Frage der Oberkondukteure und Zugführer der k. k. Nordbahn.

Wie bekannt, waren bei der alten Nordbahn sehr viele „Ums.“ eingeführt, das heißt Gewohnheiten, die man in der Regel durch eine lange Reihe von Jahren auch eingehalten hat, so daß sie für das Personal zum „Gewohnheitsrecht“ geworden sind. Unter anderem galt der Ums, nach welchem der „Zugspader“ mit einem Gehalt von 1400 Kr. nach einem 20jährigen Definitivum zum Oberkondukteur, wogegen ein Kondukteur mit einem Gehalt von 1200 Kr. schon nach einem 12jährigen Definitivum zum Oberkondukteur ernannt wurde; die Ernennung fand ohne Rücksicht auf die Dienstleistung statt. Des weiteren war es Regel, daß die Kondukteure in der Zugspartie Verwendung fanden, wogegen der „Zugspader“ stabil den Dienst eines Güterzugführers verrichtete. Es ist daher erklärlich, daß die Ernennung der Zugbegleiter zum Oberkondukteur bei den Personenzügen sehr rasch vor sich ging und daß mit der Zeit bei der „Revision“ die Zahl der Oberkondukteure sehr groß wurde.

Bei der Verstaatlichung der Nordbahn wurde die verbindliche Zusage gemacht, daß bei der Ernennung dieser Ums auch von der Staatsbahnerverwaltung strikte eingehalten wird. Durch diese Zusage wurde der „usuelle“ Anspruch auf Ernennung gewährleistet. Doch jene Bediensteten, welche mit den Vorschriften der k. k. Staatsbahnen, welche einen Ums nicht kennen, dafür aber Karenzzeit vor und nach den Prüfungen festlegen, kalkulieren mußten, wollten den Weg zum Oberkondukteur schon vor der Unterschrift des Einreichungsreverses auch außerhalb des Ums frei haben. Dies galt besonders von den „Zugspadern“, welche stabil als Zugführer verwendet wurden. Unsere Organisation hat daher schon damals in dieser Richtung hin Schritte unternommen und erhielt die Zusage, daß die Anzahl der Güterzugführer in einer größeren Anzahl normiert wird, und daß in diese Anzahl nicht jene Oberkondukteure gezählt werden, welche bei der Revision verwendet werden.

Durch diese Zusage ließen sich manche Zugführer-Diener bewegen, die Unterbeamtenprüfung nach den Normen der k. k. Staatsbahnen abzulegen, trotzdem sie, um die usuelle Ernennung zum Unterbeamten zu erreichen, dazu nicht verpflichtet waren. Sie haben aber die Prüfung nur aus dem Grunde abgelegt, damit sie früher, als es nach dem Ums möglich wäre, ernannt werden.

Inzwischen hat aber die Staatsbahnerverwaltung Vorbereitungen getroffen und in der letzten Zeit Versuche unternommen, um die Anwärter auf die Oberkondukteurstellen aus den Stellungen der Zugführer bei den Güterzügen hinauszudrängen. Nachdem die Anzeichen dieser Absichten immer deutlicher wurden, schritt der Abgeordnete Genosse Tomisch zu Ende des Jahres 1910 bei der Direktion der k. k. Nordbahn ein. Die Antwort, die er auf seine Intervention erhielt, war ganz klar, daß die Absicht, die Anwärter auf die Oberkondukteurposten von der Revision zu verdrängen, bei der Direktion nicht besteht, nur so viel hat die Direktion zugegeben, daß die erlebigen Posten nach verstorbenen oder pensionierten Zugführer die Posten an aus den Reihen der Oberkondukteure von den Personenzügen besetzt werden. In dieser Richtung — jagte die Direktion — können die Ansprüche der Oberkondukteure schon mit Rücksicht auf die Anciennität und Qualifikation hinter die Bestrebungen der Güterkon-

duktoren zurückgedrängt werden, weil ein solches Zurückdrängen von Leuten mit vollem Anspruch auf eine Berücksichtigung eine schreiende Ungerechtigkeit bedeuten würde. Und weiter sagte die Direktion, daß dadurch der Usus in gar keiner Weise berührt werde, wenn die Anwärter aus den Reihen der Unterbeamten auf die freigewordenen Zugführerposten eingesetzt werden, weil der Usus nur für die Ernennung der Unterbeamten, nicht aber für Verleihung von Dienstposten Geltung habe.

Auf diese Art suchte die Verwaltung noch vor einem halben Jahre von sich den Verdacht abzuwälzen, daß sie die Absicht hätte, den Anwärtern auf die Ernennung zu Oberkonduktoren ein großes Hindernis in den Weg zu legen. Doch heute ist kaum ein Zweifel möglich, daß die Verwaltung eine solche Absicht hat und diese Absicht auch zur Geltung bringen will.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat ganz plötzlich „festgestellt“, daß die Zahl der für die Zugführer normierten Posten um 116 Oberkonduktoren überschritten ist. Bei der k. k. Nordbahn sind nämlich im ganzen 672 Zugführerposten normiert. Diese Posten werden zum großen Teil von durch eine lange Reihe von Jahren stabil verwendeten Konduktorzugführern besetzt; nachdem aber die Unterbeamtenposten beim Zugdienst lediglich für die Zugführer normiert sind, so kommt das k. k. Eisenbahnministerium zu der Schlussfolgerung, daß 116 Oberkonduktoren bei der Revision überzählig sind. Und darum wurde mit Erlaß vom 22. April 1912, Z. 15.899, angeordnet, daß diese 116 Oberkonduktoren von der Revision auf den Zugführerposten zu versetzen sind — und die Zugführerdiener sollen die Kondukturposten einnehmen.

Es ist ja selbstverständlich, daß diese Maßnahmen unter dem Zugpersonal eine förmliche Revolution hervorgerufen hat, denn sie hat ja im Gefolge, daß eine große Anzahl von Dienern, welche wenigstens zwei, aber auch acht bis zehn Jahre stabil als Zugführer fahren, zurückgedrängt werden und daß in der Zukunft die usuell als Unterbeamte ernannten Konduktoren durch die Versetzung auf die Posten der Zugführer dauernd eine Bremse in der Vorrückung der jüngeren Jahrgänge bilden werden, die dazu verurteilt werden, auf die Ernennung nach dem — Usus der Nordbahn warten zu müssen, bei der sie vielleicht gar nicht gedient haben. Wir werden dann des öfteren in konkreten Fällen Zeugen von totalen Widersprüchen sein: daß die Konduktoren der k. k. Staatsbahnen die usuelle Zeit der Nordbahn — und noch länger — abwarten müssen, bevor sie überhaupt den stabilen Posten eines Zugführers einnehmen können!

Und wie begründet das k. k. Eisenbahnministerium seinen Antrag? Einfach folgend:

Nach den Einreichungsnormen ist den Bediensteten lediglich das usuelle Recht der Ernennung zu Oberkonduktoren gewährleistet. Durch die Versetzung der Oberkonduktoren auf die Posten der Zugführer ist der „Usus“ in gar keiner Weise verletzt und deswegen hat das Eisenbahnministerium für die Berechtigung seines Antrages eine gute Ausrede. Und das ist nicht die einzige Ausrede. Das k. k. Eisenbahnministerium stützt seine Verfügung offenbar — und zwar namentlich — auf die Bestimmungen des § 40 der Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen. Der betreffende Paragraph bestimmt gleich auf der ersten und zweiten Stelle der „gewährleisteten Rechte“ der Bediensteten folgendes:

1. den Verbleib in der Bedienstetenkategorie, welcher sie angehören (§ 2, Punkt 1, lit. a bis c);
 2. die dauernde Verwendung auf einem der Bedienstetenkategorie entsprechenden Dienstposten.
- Also: Wenn die Verwaltung einen Oberkonduktor von der Revision zu den Diensten eines Güterzugführers versetzt, so begeht sie scheinbar nichts anderes, als daß sie die Bestimmungen über gewährleistete Rechte einhält und die Bediensteten sollten eigentlich noch froh sein, daß über ihre Rechte das k. k. Eisenbahnministerium so sorgsam wacht und die undankbaren Bediensteten werden noch außerdem rebellisch!

Doch Scherz beiseite. Sicher ist es, daß durch die neueste Verfügung des k. k. Eisenbahnministeriums die Zugbegleiter schwer betroffen werden. Und zwar auf so eine Weise betroffen, daß — was die Oberkonduktoren anbelangt — sie keine Möglichkeit sich zu wehren haben. In erster Linie stützt sich das k. k. Eisenbahnministerium auf das im Artikel 40 der Dienstordnung begründete formale Recht und weiter auf die Einreichungsvorschriften; zweitens ist der größte Teil der Oberkonduktoren der k. k. Nordbahn überhaupt nicht organisiert oder sie sind in verschiedenen Vereinen ohne jedwede Bedeutung zerstreut, und darum nicht fähig, ihr sachliches Recht gegen ein formales Recht der Bahnverwaltung zu verteidigen.

So rächt sich heute auf dem einen Teil der „besseren Leute“ eine nicht so sehr alte Sünde. Als nämlich die zweijährigen Vorrückungsfristen der Unterbeamten unter gleichzeitiger Erhöhung des Endgehaltes erreicht wurde hat ein beträchtlicher Teil der Unterbeamten der Organisation den Rücken gefehrt, indem man sagte: „Was soll ich noch zahlen, Versammlungen besuchen und vielleicht gar eine Funktion ausüben? Beamter werde ich nicht, was kann für mich noch erwirrt werden? Freilich: Daß er einmal — und das sehr bald — die Organisation dazu brauchen wird, um ihm die bereits erwirkten Errungenschaften auch zu erhalten, die ihm die Eisenbahnverwaltung wieder wegnehmen will — auf das hat er gar nicht gedacht! Nicht einmal auf das hat er gedacht, daß ihm die Bahnverwaltung um so mehr die erlangenen Vorteile wegnehmen wird, als der einheitliche, internationale „Rechtsschutzverein“ geschwächt wird! Heute ist es beinahe zu spät. Für diesen Augenblick muß aber wenigstens die ganze Kraft dahin konzentriert werden, da noch von den alten Vorteilen etwas zu retten ist.

Und das ist bei den Dienern möglich. Freilich nicht für alle, sondern wenigstens bei einem Teil der Anwärter. Bezüglich der Ansprüche dieser Bediensteten hat der „Rechtsschutzverein“ die notwendigen Schritte eingeleitet. Und es ist nur notwendig, daß der Leitung

der Organisation alle jene präzise festgestellten Fälle, wo der eine oder andere Zugführerkonduktor aus seinem Posten deswegen zurückgedrängt werden soll, weil die Bahnverwaltung auf seine Stelle einen Revisionskonduktoren einsetzen will, bekanntgegeben werden. Nach allem Bekannten sind solche Fälle am meisten in Prerau vorgekommen. Also gerade in jenem Orte, wo in den letzten Jahren die größte Bewegung in der Organisation eingesetzt hat, wo die „Zemská Jednota“ heute dominierend ist, wo der „autonome Verband“ gegründet wurde, wo der „Abgeordnete-Fachmann“ sein Unwesen treibt und wo heute mindestens neun Eisenbahnervereine existieren! Freilich fürchterlich fürchterliche Vereine, deren Macht eine kolossal große ist und an deren Spitze die Riesen marschieren, die Burival, Ertl, Seine, Kemeter, Marek und Konsorten.

Wir könnten über die Satisfaktion schreiben, welche uns zuteil wird, indem gerade jener Ort von der Katastrophe betroffen wird, welcher immer so spielend von den großmäuligen Gegnern des „Rechtsschutzvereines“ beherrscht wurde. Wir tun es nicht, und zwar mit Rücksicht auf die Opfer der drohenden Katastrophe, denn es sind Eisenbahnbedienstete, Familienväter. Es sind Leute, welche von dem aufgelegten und verummten Nationalismus, der sich hinter dem falschen „Autonomismus“ versteckt, verführt worden sind. Die verführten Opfer werden von der Katastrophe ereilt — die Verführer aber, die werden in irgendeinem Kaffeehauswinkel weiter schadensfroh lachen, wie es ihnen gelungen ist, die „Zentralisten zu zer schlagen und zu zerhauen“. Wenn die verführten Eisenbahnbediensteten wenigstens in ihrem eigenen Interesse objektiv unberechtigten noch denken und urteilen können, dann müssen sie zu der Ueberzeugung gelangen, daß nur die einheitliche, internationale, auf dem Massenstandpunkt ausgebaute Eisenbahnerorganisation es ist, welche die Gewähr bietet, künftige Katastrophen hintanzuhalten.

Eine gewerkschaftlich-genossenschaftliche Großtat.

(Eigenbericht unseres Berliner Mitarbeiters.)

Vom 17. bis 19. Juni tagte in Berlin der 9. ordentliche Genossenschaftstag des Zentralverbandes der Genossenschaften Deutschlands, dessen gewaltige Entwicklung durchaus im Einklang steht mit dem Wachstum aller anderen Zweige der reichsdeutschen Arbeiterbewegung. Nicht weniger als 140.000 neue Mitglieder haben die Konjunktengenossenschaften des deutschen Proletariats letztes Geschäftsjahr zu gewinnen vermocht. Ihr Umsatz hat 500 Millionen im Jahre weit überschritten, in Eigenproduktion werden von über 22.000 Arbeitern und Angestellten Waren im Wert von mehr als 83 Millionen hergestellt, die Verlagsanstalt des Zentralverbandes in Hamburg betreibt längst eine eigene Papierfabrik für die Genossenschaftspublikationen und die Verpackungshüllen der Konjunktvereine, welchem Betrieb wieder eine eigene Elektrizitätszentrale die nötige Kraft liefert. Mustergültig sind die Einrichtungen in den Genossenschaftsbetrieben, ebenso wie ihre Leistungen, wovon die gegenwärtig in Berlin eröffnete Ausstellung der deutschen Arbeiter-Konjunktengenossenschaften jedermann den Beweis liefert. 8000 bis 11.000 Mk. im Jahre geben die Genossenschaften für die achtwöchigen Kurse zur Fortbildung ihrer Funktionäre aus, eine Ausgabe, die sich natürlich reichlich bezahlt machen muß. Die Unterstützungskasse für die Angestellten und Arbeiter hat ein Vermögen von über 2 Millionen Mark aufgesammelt — kurz, es ist ein überwältigendes Bild von Größe, Tüchtigkeit und wohlverdientem Erfolg, das sich dem Betrachter des deutschen Genossenschaftswesens entrollt.

Auf dem Genossenschaftstag, an dessen Eröffnung unter den vielen ausländischen Delegierten auch Genosse Dr. Renner in Vertretung der sich so erfreulich entwickelnden österreichischen Genossenschaftsbewegung teilnahm, sprach Adolf v. Elm das wahre Wort, daß sich die modernen Genossenschaften nicht damit zufriedengeben können, den Arbeitern nur billige und gute Lebensmittel zu verschaffen, daß sie vielmehr das ganze Leben des Arbeiters und Genossenschafters durchdringen und umfassen wollen, natürlich in dem Sinne, es auf allen Gebieten mit dem Geist und den Geboten der Solidarität zu erfüllen. Dieser große Gedanke in Verbindung mit der Grundtendenz der Befreiung der Arbeiter von jeder Form der kapitalistischen Ausbeutung hat die Schöpfung der gewerkschaftlich-genossenschaftlichen Volksversicherung geboren, die, wie schon auf dem vorjährigen Gewerkschaftskongress in Dresden so auch hier wieder das Hauptthema der Beratungen bildete.

Schon zu Neujahr soll die neue Volksversicherungs-Aktiengesellschaft „Volksfürsorge“ ihre Tätigkeit aufnehmen. Aber das wird freilich eine andere, nicht nur eine neue Volksversicherung werden! Sind es doch gerade die Praktiken und die ganze Wesensart der jetzt bestehenden „Volksversicherungen“, die den Gewerkschaften und Genossenschaften die Gründung des neuen Unternehmens immer mehr zur Notwendigkeit machten. Die heutigen Volksversicherungen sind Zweige und noch dazu sehr lukrative Geschäftszweige der auf Gewinn berechneten privatkapitalistischen Versicherungsgesellschaften. Gerade aus der Volksversicherung ziehen sie den größten Anteil ihrer Riesengewinne, die zum Beispiel bei der sich besonders mit Volksversicherung befassenden „Victoria zu Berlin“ im letzten Jahre nicht weniger als 36 Millionen betrug, was den glücklichen Aktionären eine Dividende von 39 Prozent, den Verwaltungsräten ein ebenso arbeitsloses Einkommen von 150.000 Mk., dem Direktor Gerstberg aber zu seinem Gehalt von 36.000 Mk. soviele an Gewinnbeteiligung brachte, daß der Mann auf ein Jahreseinkommen von nicht weniger als 780.000 Mk. kam! Ähnlich liegen die Dinge ja bei fast allen der großen Gesellschaften. Diese Riesengewinne sind der stärkste Beweis dafür, daß die Gesellschaften den Versicherten unbedingt viel zu viel abnehmen müssen, und es klingt da schon fast wie ein Schöhn, von dem „Nisifo“ der

Versicherungsgesellschaften sprechen zu hören. Die Gewinne stammen, wie Genosse v. Elm nachwies, aus der Verwendung alter, durch die günstige Entwicklung der Sterblichkeitsverhältnisse überholten Sterblichkeits-tafeln, aus der Verrechnung zu hoher Verwaltungskosten — obgleich die Verwaltungskosten infolge des Anreizertums — auf das die Agenten angewiesen sind und das den baldigen Verfall Tausender Versicherungen wegen Nichtweiterzahlung zur Folge hat, in der Tat hohe sind, aber sie werden eben statt mit 23 mit 40 Prozent angerechnet! — und endlich aus dem den Versicherten viel zu niedrig angegebenen Nutzen durch Verzinsung der Gelder, die sich bei den Gesellschaften aufhäufen. All das wird bei der „Volksfürsorge“ anders sein. Sie begrenzt die Aktiendividende auf 4 Prozent, sie sorgt statutarisch dafür, daß die Aktien ausschließlich im Besitz der Gewerkschaften und Genossenschaften bleiben, also nicht an der Börse gehandelt werden können, sie hat einen paritätisch aus den Vorständen der Gewerkschaften und Genossenschaften also aus den berufenen Vertretern der Versicherten selbst zusammengesetzten Vorstand und jeder Pfennig wird schon aus dem Grund den Versicherten allein zugute kommen, weil ja keine dividendenhungrigen Aktionäre und keine tantiemenlüsternen Direktoren vorhanden sein werden.

Die „Volksfürsorge“ wird die Volksversicherung, also ohne ärztliche Untersuchung, mit kleinen Wochenbeiträgen und einem versicherbaren Höchstkapital — ebenso wie die kapitalistischen Volksversicherungen — von 1500 Mk. betreiben, daneben aber auch eine Sparversicherung für den Lebensfall. Kann ein Versicherter — nur den Mitgliedern der Gewerkschaften und Genossenschaften steht die Versicherung offen — einmal seine Beiträge nicht weiterzahlen, so geht ihm nichts verloren, sondern seine Polize wird in eine beitragsfreie Polize der eben genannten Sparversicherung umgewandelt. Das anreizerische Agententum fällt selbstverständlich fort, desgleichen seine Prohibitionen, auf die heute jahrelange Einzahlungen der Volksversicherten daraufgehen, die Beitragssammler der Gewerkschaften werden gegen eine geringe Entschädigung die Beiträge einheben und die Konsumvereine werden eine ähnliche Einrichtung treffen müssen, die ja im Interesse der Versicherten selbst liegt.

Die gewerkschaftlich-genossenschaftliche Aktiengesellschaft wird sich unter das Gesetz und damit unter die Aufsicht des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung stellen. Da von vornherein, was ja bei den Traditionen der deutschen Genossenschaftsbewegung selbstverständlich ist, jede Verwendung von Versicherungsgeldern etwa für Streik- oder Parteizwecke ausgeschlossen ist, wird das Aufsichtsamts, das sich bisher zu der Angelegenheit sehr freundlich gestellt hat, den von den Gegnern heiß ersehnten Anlaß zum Einschreiten schon nicht erhalten. Die Volksfürsorge aber wird werden, was der Vertreter der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, Reichstagsabgeordneter Genosse Gustav Bauer, von ihr sagte: Eine neue positive Leistung der deutschen Arbeiterbewegung, ein leuchtendes Wahrzeichen gewerkschaftlich-genossenschaftlicher Selbsthilfe!

Inland.

Viktor Adler zu seinem sechzigsten Geburtstag.

Am Montag den 24. Juni feierte Genosse Viktor Adler in gewohnter stiller und schlichter Weise seinen 60. Geburtstag. Die Klassenbewusste Arbeiterchaft Österreichs gedenkt feierlich dieses Tages und bringt ihm und seinem großen Lebenswerke ihre Huldigung dar. Ist doch Viktor Adler der Bahnbrecher und Erzieher des österreichischen Proletariats, verkörpert er doch förmlich die Geschichte des Aufstieges unserer Arbeiterklasse.

Als Adler im Jahre 1885 sich ganz in den Dienst des Proletariats stellte, hatten Anarchismus und Polizei ihr Werk vollbracht — die Organisationen waren zerstört, die Arbeiterbewegung zerprengt, zwischen „Gemäßigten“ und „Radikalen“ tobte ein äußerst heftiger Kampf. Adler griff da als unparteiischer Vermittler und als Lehrer ein und es gelang ihm schließlich — mit Einsetzung aller Kräfte und großer Opfer — dem brüdermörderischen Kampfe zwischen „Gemäßigten“ und „Radikalen“ ein Ende zu machen, die Einigung des kämpfenden Proletariats durchzuführen. Seinen Bemühungen ist es zu danken, daß der erste österreichische Parteitag zu Gaimfeld im Jahre 1889 zustande kam, auf dem das von Adler verfaßte sozialdemokratische Einigungsprogramm angenommen wurde und der den Grundstein zum Aufbau unserer Organisation bildete. Der großartige Aufschwung, den unsere Partei seit Gaimfeld genommen, ist in erster Linie das Werk Adlers.

Adler trat zu einer Zeit in unsere Partei ein, wo das Wort „Sozialdemokrat“ Verfolgung und Gefängnis bedeutete, wo, wenn die Arbeiter sich rührten, sie eingekerkert oder abgeschoben, ihre Blätter konfisziert und unterdrückt wurden. In diesen schweren Zeiten stellte Genosse Adler nicht nur sein ganzes Wissen und Können in den Dienst der Sozialdemokratie, sondern auch sein Vermögen. Unter großen materiellen Opfern schuf Adler — um das Einigungswerk wirksam zu fördern — im Jahre 1886 die „Gleichheit“, ein Wochenblatt, das durch seine scharfen, witzigen Glossen bei den herrschenden Parteien, den Behörden und der Regierung Entsetzen auslöste. Manches Stück österreichischen Absolutismus wurde durch die Kritik in dieser Zeitung, aus der sich die heutige „Arbeiter-Zeitung“ entwickelt hat, unmöglich gemacht. Doch bald erreichte ihn die Rache der Herrschenden — der berüchtigte Bluträcher Holzinger, auf den sich die Machthaber stets verlassen konnten, wenn es galt, einen Sozialdemokraten in den Kerker zu werfen, verurteilte den ihm auf Grund des Ausnahmezustandes ausgelieferten Genossen Adler zu einer viermonatigen Arreststrafe. Ueberhaupt gibt es wenige Genossen, die mehr Gefängnisstrafen zu erdulden hatten, als Adler, denn wiederholt mußte er sein Eintreten für die Arbeiterchaft im Gefängnis büßen.

Seit jener Zeit ist aus der kleinen, blutig verfolgten Partei eine imponierende Macht geworden, mit der in der österreichischen Politik gerechnet werden muß. Zu diesem großen Werk hat Viktor Adler wie kein zweiter

beigetragen; mit allen Aktionen der sozialdemokratischen Partei ist sein Name verknüpft.

Viel Ungemach und Schmerz, Enttäuschungen und Bitternisse hat Adler mitgemacht, aber er kann heute mit stolzer Freude auf sein Lebenswerk zurückblicken — die Saat, die er ausgestreut, ist herrlich aufgegangen.

Sein Jubeltag ist ein Festtag des Klassenbewußten Proletariats. Bei der großen Feierschau der Arbeiterbataillone ziehen auch wir Eisenbahner an dem Führer vorbei, grüßend senken auch wir vor ihm unsere Fahnen.

Und wie Viktor Adler noch heute tren und uner-schütterlich dem Proletariat das rote Banner voran-trägt, so geloben an seinem Ehrentage Tausende und aber Tausende höher schlagender Herzen das Letzte und Beste zu geben den Idealen der Menschheitsbefreiung, der Sozialisierung der heutigen Gesellschaft.

Parlamentarischer Kalender.

Nach der Wehrreform soll das Abgeordnetenhaus das Budgetprovisorium erledigen, worauf eine Reihe kleinerer Vorlagen zur Verhandlung kommt. Es besteht auch der Wunsch, das Epidemiegesetz und das Vereins-gesetz noch im Sommer zu verabschieden. Die Sommer-sessio wird etwa am 5. oder 6. Juli geschlossen werden. — So melden wenigstens die offiziellen Blätter.

Der Eisenbahnminister über die Lokalbahnvorlage.

Im Eisenbahnausschuß erklärte der Eisenbahn-minister, daß die Regierung bereit ist, im Laufe des Herbstes eine Lokalbahnvorlage einzubringen, allerdings unter der Voraussetzung, daß ihr neue finanzielle Mittel zugeführt oder wenigstens die Quellen für neue Zuflüsse nähergerückt werden. Der Minister möchte bei diesem Anlasse der irrigen Auffassung entgegenreten, als ob hierbei ausschließlich Bahnen von ausreichend gesicherter Rentabilität Aufnahme finden sollen. In diesem Falle würde man überhaupt kaum in die Lage kommen, Bahnen sicherzustellen, da die Qualität der zur Realisierung gelangenden Projekte immer schwächer und matter werde. Man werde unter Umständen auch Bahnen mit geringerer Rentabilität einbeziehen müssen, wenn damit der Zweck erreicht werden soll, eine im Notstand befindliche Gegend der Forderung zu entreißen. — Es wäre nur wünschens-wert, daß es nicht nur bei Redensarten bleibt, sondern daß die Vorlage auch wirklich eingebracht wird. Es ist aber auch sehr bezeichnend, daß die Regierung immer nur dann, wenn es sich um etwas handelt, was der Bevölke-rung nützt, so ängstlich auf die Bedeckung sieht, während ihr bei den Ausgaben für die sogenannten Staatsnot-wendigkeiten diese Frage fast nie Kopfzerbrechen ver-ursacht.

Für österreichische Bahnen kein Geld — für bosnische vierhundert Millionen.

Seit vier Jahren drängt und bittelt das öster-reichische Abgeordnetenhaus bei den Regierungen um die überfälligen Lokalbahnen. Aber alle Anforderungen und Beschlüsse nützen nichts, die Lokalbahnvorlage er-scheint nicht und selbst die dringendsten und reifsten Pro-jekte müssen zurückstehen. Warum? Es fehlt an Geld. Aber vorige Woche hat Herr v. Vilinski in Sarajevo (er reist jetzt in Bosnien herum und verspricht dort das Blaue vom Himmel) erzählt, die Regierung Stürzfeld hätte ein-gewilligt, für bosnische Bahnen 400 Millionen Kronen zur Verfügung zu stellen!

Das Mandat Silberers.

Unsere Wiener Genossen haben für das durch den Tod Silberers erledigte Reichsratsmandat des 3. Wiener Gemeindebezirks (Landstraße) unseren Genossen Rudolf Müller aufgestellt, der im vorigen Parlament den von ihm bei einer Nachwahl eroberten schlesischen Wahl-kreis Freiwaldau vertreten hat. — Silberer war im Sommer 1911 in der Stichwahl mit 8346 Stimmen gegen den Christlichsozialen gewählt worden. In der Hauptwahl war das Verhältnis: Silberer (Sozialdemokrat) 6602 (1907 5127), christlichsozial 5784 (7334), deutsch-national 1726, deutschfortschrittlich 783, tschechisch 323. Die Ersatzwahl findet am 24. September statt.

Der Schutzheben der Regierung.

Der Artikel, der unter dieser Ueberschrift von der „Arbeiter-Zeitung“ gebracht wurde und den auch wir in unserem Blatte abdruckten, enthielt bekanntlich den Ver-richt über den Tag da unlängst in Wien stattgefundenen „Reichsparteitag“ der Deutschen „Arbeiter“partei. Er enthielt ein Selbstporträt der Zämmerlichkeit dieser „Arbeiter“partei, die unter der Führung der Herren Ab-geordneten Knirsch, Fahrner und Seidl steht. Herr Knirsch füllte sich durch den Bericht beleidigt, er schied nicht nur der „Arbeiter-Zeitung“ eine spaltenlange Ver-richtigung, sondern er klagte auch und ließ den in einer Broschüre erscheinenden Separatdruck der „Arbeiter-Zeitung“ konfiszieren. Es sah aus, als wenn Herr Knirsch die ganzen sozialistischen Redakteure hinter Schloß und Riegel hätte bringen wollen. Doch die Verge freizien und brachten eine Blamage für Herrn Knirsch zur Welt. Die „Arbeiter-Zeitung“ brachte die Ver-richtigung nicht. Aber anstatt, daß Knirsch auch wegen dieser Nichtbringung der Verrichtigung unser Hauptorgan ge-klagt hätte, zog er die von ihm ange strengte Klage gegen die „Arbeiter-Zeitung“ zurück, weil, wie er sich von seinem Advokaten schreiben ließ, der Separatdruck aus der „Arbeiter-Zeitung“ in Broschürenform ohne Wissen des Genossen Schulz, des verantwortlichen Redakteurs der „Arbeiter-Zeitung“ hergestellt wurde. Eine leere Ausrede. In Wirklichkeit fürchtet Knirsch das Licht eines Wahrheitsbeweises und deshalb zog er die Klage zurück, womit auch die genannte Broschüre wieder frei wurde. Demnach bleibt es für immer dabei, daß die deutsch-gelben Arbeiterverräter die Partei der „Schutzhelmen der Regierung“ sind.

Die Flucht aus dem Nationalverband.

Die Deutsch-Gelben, die sich Deutsche Arbeiterpartei nennen, sind aus dem Nationalverband ausgetreten und erklärten den Austritt mit folgender Zuschrift:

Zu beehre mich, dem sehr geehrten Vorstand des Deut-schen Nationalverbandes zur Kenntnis zu bringen, daß der Klub der Deutschen Arbeiterpartei beschloffen hat, mit heuti-gem Tage aus dem Nationalverband auszutreten. Der Be-schluß gründet sich auf die gegenwärtigen Auffassungen, die zwischen der Arbeiterpartei und den übrigen Verbandsmit-gliedern in einzelnen Fragen, die zu Verbandsfragen gemacht wurden, zutage traten. Mit der Bitte, diesen Beschluß zur Kenntnis nehmen zu wollen, bin ich mit deutschem Gruß hochachtungsvoll ergebener Hans Knirsch.

In der „Deutschnationalen Korrespondenz“ „begrün-det“ Herr Knirsch den Austritt folgendermaßen: „Es ist eine Reihe von Fragen, die unser bisheriges Verhältnis zum Deutschen Nationalverband als unhaltbar erscheinen läßt. So die Hintanzstellung des Budgetprovisoriums hinter die Wehrvorlage, die Erklärung der unveränder-ten Annahme der Wehrvorlagen als Verbandsfrage, die Abstimmung im Budgetausschuß hinsichtlich des 17 Mil-lionen-Antrages für die Eisenbahner.“... Wie man sieht, begründet der Schwindler den Austritt mit lauter sozialdemokratischen Anträgen, die dieselben Deutsch-Gelben in ihrer Schmutzpresse als „Demagogie“ be-schimpfen! Aber der Austritt wird ihnen nichts nützen, er richtet sie und ihr Verhalten erst recht!

Was sagen die Staatsangestellten dazu?

In einem dk.-Artikel, der durch die bürgerliche Presse geht und sich mit der Sommertagung des Parlaments befaßt, finden wir folgende interessante Stelle:

„Im Interesse der Beamenschaft selbst liegt es also, wenn das Abgeordnetenhaus sich von dem Druck der demagogischen Agitation der Sozialdemokraten in dieser Sache (Dienst-pragmatik, Anmerkung der Redaktion) freimachen würde. Kein aufrichtiger Freund der Beamenschaft kann so weit gehen wie die Sozialdemokraten, die bemüht sind, alle Disziplin in der Beamenschaft aufzu-lösen und die besonderen Pflichten zu beseitigen, die sich für jeden Staatsbeamten aus seiner Beamteneigen-schaft ergeben und sein Verhältnis zum Staat nicht als ein reines Lohn- und Arbeitsverhältnis er-scheinen lassen.“

Wenn sozialdemokratische Abgeordnete mit all ihrer Energie, mit dem ganzen Feuer ihrer Beredsamkeit, mit dem schwereren Geschütz ihrer Argumente auffahren, um für die — allerdings höhergestellten — Arbeiter des Staates das Koalitionsrecht zu erkämpfen, so treiben sie „demagogische Agitation“. In dieser Sache hat eigentlich weniger der Macher der dk. („Deutschnationale Korre-spondenz“) das Wort, sondern der Beamte, den es ja eigentlich am meisten angeht. Empfinden die Beamten die gemeine Verleumdung als Staatsdiener, die ihnen von den Nationalverbändlern angetan wird? Sind sie denn wirklich solche Subjekte, die nur unter der Knute Disziplin ihren Pflichten nachkommen? Wenn in der Frage der Dienstpragmatik von einer Demagogie zu sprechen ist, so kann dies nur die Demagogie der National-verbändler sein, also die Demagogie jener Gruppe, welche den Beamten in der Theorie alle möglichen Freiheiten wünscht und verspricht, ihnen in der Praxis aber die Freiheit des Staatsbürgers vorenthält.

Ausland.

Vom christlichen Gewerkschaftsstreit.

Wir haben in der letzten Nummer mitgeteilt, daß der Papst die christlichen Gewerkschaften, die sich nicht bloß auf Katholiken als Mitglieder beschränken, aus-drücklich verdammt habe. Die christlichen Gewerkschaften (Kölner Richtung) erklären nun dieses Urteil damit, daß der Papst von der Berliner Richtung (katholische Fach-vereine) einseitig und falsch informiert worden sei. Auf diese mit dem Gedanken der Unfehlbarkeit des Papstes schlecht übereinstimmende Äußerung antwortet die „Köl-ner Korrespondenz“, das Organ der unbedingten Katho-liken, wie folgt:

„Und nun kommen diese »Köln-Glabbacher« Blätter und erklären mit der souveränen Ueberlegenheit, die sie charakterisiert: Der Papst ist über die wichtigste und weit-tragendste religiöse Angelegenheit Deutschlands nicht zu-treffend unterrichtet; er spricht über Dinge, von denen er nichts versteht; wir appellieren an den besser zu infor-mierenden Papst und wir werden ihm klar machen, welche Stellungnahme er in Zukunft einzunehmen hat! Es sollte uns nicht wundern, wenn diese Blätter wegen ihrer bodenlosen Frechheit eine gehörige Lektion bekämen. . . . Wenn ein Katholik eine katholische Idee ausspricht, die den »Köln-Glabbachern« nicht in den Kram paßt, dann haben sie ihn nieder. Dem Papst gegenüber können sie ein Gleiches nicht wagen. Da begnügen sie sich, ihr Be-dauern auszusprechen. Diese kleinen Menschen! Julius Bachem bedauert päpstliche Enzyklen, die badische Zen-tumsfraktion bedauert das jüngste Motu proprio, die »Köln-Glabbacher« bedauern, daß der Papst von den deutschen Verhältnissen nichts versteht und deshalb die häretische »Christliche Weltanschauung« der sogenaaten Christlichen Gewerkschaften verurteilt. Pius X. muß überhaupt in den Augen jener kleinen Herren ein sehr bedauernswerter Mann sein. Einige katholische Blätter nehmen noch deutlicher Stellung gegen den Papst. Die »Süddeutsche Zeitung« (Nr. 125 vom 30. Mai) gibt einem »Gefühl lebhafter Enttäuschung« Ausdruck, und ihr drängen sich angeht die der päpstlichen Kundgebungen »bittere Gedanken« auf. Die Gewerkschaftsblätter er-klären rundweg, daß ihnen die päpstlichen Verlautbarun-gen Luft sind, da sie sich nicht daran stören wollen. Katho-lischer Augustinusverein, was sagst du zu solchen Ver-höhnungen des Papstes? — Der Herrmiste, er lauert zu den Füßen Bachems und wartet ängstlich auf die Parole, die sein Gebieter ihm geben wird.“

So kanzelt das Organ der echten Katholiken ihre vom Teufel des Modernismus besessenen Brüder ab. Diese sind aber auch nicht faul. Die „Kreuzzeitung“ ver-öffentlicht folgende Erklärung eines deutschen Katho-liken, von dem sie versichert, daß dieser Herr durch seine aanse öffentliche und publizistische Wirksamkeit sich als

getreuer, gehorsamer, mit jeder Faser an der katholischen Kirche hängender Mann erwiesen habe:

„Wir haben es satt. Wir fallen nicht ab — das weiß Rom, und darum bietet es uns, was man menschlich nicht mehr, sondern nur mit der göttlichen Gnade ertragen kann. Wir verbitten uns, daß man in Rom neun Zehntel der deutschen Katholiken als Keher behandelt. Sollen wir dafür all unsere Kraft und Mittel aufwenden?! Wir wollen uns nicht als die rechtlosen Heloten und Varias der katholischen Kirche behandeln lassen, wo wir als Ka-tholiken das Recht haben, unsere weltlichen Angelegen-heiten ständig und mit den protestantischen Volksange-hörigen zusammen zu regeln. Es ist Zeit, daß man den wohlmeinenden Papst befreit von den falschen und lüg-nerischen, verantwortlichen und unverantwortlichen Rat-gubern. Mehr als ein frommer katholischer Priester und Laie betet in dem Sinne des Gebet für den Papst: »Herr, übergib ihn nicht in den Willen seiner Feinde.«“ Die Christlichsozialen müssen also jetzt für den Papst beten. Und wir haben immer geglaubt, der Papst sei u n f e h l b a r!

Die „Gelben“ und Lujo Brentano.

Der Sozialpolitiker Geheimrat Lujo Brentano hat im Februar in München einen Vortrag über die Ar-beitswilligen gehalten, von denen er sagte, daß es Leute seien, die des Gemeingefühls für die Interessen und die Ehre ihres Standes bar sind. Diese Äußerung paßte einigen Führern der gelben Gewerkschaften nicht und sie schrieben in einer Weise über Brentano, daß sie dieser wegen Beleidigung klagte. Vorige Woche fand in Mün-chen der Prozeß statt und die Gelben wurden verurteilt. Interessant ist, was die bürgerliche „Frankfurter Zeitung“ zu diesem Urteil sagt. Sie schreibt:

„Das Urteil, das Brentano über die »Arbeitswilligen« und die gelben Gewerkschaften im allgemeinen ausgesprochen hat, ist die gemeinsame Uebersetzung aller fortschrittlich gesinnten Sozialpolitiker. Daß es den Interessen und der Ehre eines Standes widerspricht, wenn Personen ihren Standesgenossen bei einer berechtigten Aktion in den Rücken fallen, kann vernünftiger-weise nicht bestritten werden. In der Tat miß-achten Arbeitgeber Leute ohne Korpsgeist, wenn es sich um Arbeitgeber handelt, und ebenso tut jede andere Klasse, und man findet das in Ordnung. Nur wenn Arbeiter Arbeitern in den Rücken fallen, werden sie von gewissen Arbeitgebern und ihren Organen gelobt, und diese Arbeitgeber tun noch mehr, indem sie sich in Werkvereinen „gelbe“ Truppen schaffen, die geradezu den Zweck haben, jede Aktion der Arbeiter ihrer Betriebe zu verhindern oder lahmzulegen. Man nützt die Ein-sichtlosigkeit der Arbeiter aus oder ihre Abhängigkeit, oder man lockt sie mit Begünstigungen, um sie in die gelben Werk-vereine zu bringen, wo sie sich des Selbstbestimmungsrechtes ihrer Klasse begeben und aus freien Arbeitern Betriebsgenossen werden. Nichts vergiftet die Arbeiterbewegung so sehr, wie die Gründung solcher gelben Vereine, die die unabhängige Arbeiterkraft aus ihrer besten Erbinde; ein Arbeitgeber, der über den Tag hinausgeht, läßt sich darauf nicht ein.“

Das Urteil, das hier über jene gefällt wird, die ihren Standesgenossen in den Rücken fallen, gilt natür-lich nicht nur dann, wenn es sich um Gelbe, es gilt auch dann, wenn es sich um Christlichsoziale und Nationala handelt.

Staat und Eisenbahnen in England.

Die englischen Eisenbahner haben von der Regie-rungsintervention, die den Eisenbahnerstreik des letzten Jahres beendete, und von den Vorschlägen der damals eingesetzten Kommission so wenig positive Verbesserungen gewonnen, daß sie vielleicht in kurzer Zeit zu einem neuen Generalkstreik getrieben werden. Aber die Eisenbahn-gesellschaften lassen bereits von der Regierung dem Volke die Rechnung präsentieren, und da wird mit der Kreide wahrhaftig nicht gepart. Bei der Beilegung des Streiks machte die Regierung in ihrem Friedenseifer den Gesell-schaften die Zulage, daß sie sich für eine etwaige Erhöhung der Löhne durch eine entsprechende Erhöhung der Eisen-bahntarife würden schadlos machen dürfen. Um ihr den Eisenbahndirektoren gegebenes Versprechen einzulösen, hat die Regierung jetzt eine Vorlage im Parlament ein-gebracht, denn die Maximaltarife der englischen Eisen-bahnen sind gesetzlich festgelegt, und selbst Tarif-erhöhungen, die sich innerhalb des gesetzlich zulässigen Marxismus halten, sind wichtigen Beschränkungen unter-worfen.

Nun gewahrt man mit Staunen, daß die Regierung die Gelegenheit benutzt hat, um in die Vorlage Bestim-mungen hineinzuschmuggeln, die mit dem Streik oder den Lohnerhöhungen nichts zu schaffen haben, aber die Privilegien der Eisenbahngesellschaften erweitern und die bisherige Kontrolle des Parlaments illusorisch machen. Die wichtigste dieser Änderungen ist in der zweiten Klausel der Vorlage enthalten. Nach dem jetzt geltenden Gesetz von 1894 kann jedermann gegen eine Tarif-erhöhung Klage erheben, und der Beweis dafür, daß die sich natürlich innerhalb des Maximums haltende Tarif-erhöhung nicht unangemessen sei, obliegt der Eisen-ahngesellschaft. Das ist ja fast natürlich, denn einen außen-stehenden Privatmann fehlt ja das ausreichende Material zum Gegenbeweis. Diese Beweislast wälzt die jetzige Vor-lage auf den Kläger, und die Gesellschaft hat nur zu zeigen, daß die aus der Tarifierhöhung sich ergebenden Mehreinnahmen die Verbesserung der Arbeitsbedin-gungen decken soll. Die praktische Folge der Änderung wird sein, daß keine Tarifierhöhung mehr belangt werden kann, weil niemand die Beweislast auf sich nehmen wird.

Eine andere Bestimmung der Vorlage gestattet den Eisenbahngesellschaften, miteinander Vereinbarungen zu treffen in bezug auf den Betrieb und die Leitung ihrer Eisenbahnen, die Festsetzung, Verteilung und Einhebung der Fahr- und Transportkosten. Kurzum, das ist eine gesetzliche Einladung zur Kartellierung der Eisenbahn-gesellschaften, eine Politik, die bisher sowohl vom all-gemeinen Publikum wie von den Eisenbahnarbeitern be-kämpft worden ist, da jede bisherige Einschränkung der Konkurrenz von den lediglich auf Profit ausgehenden Gesellschaften zur stärkeren Ausbeutung beider benützt worden ist. Die Vorlage verlangt nur, daß das Handels-ministerium von einer solchen Vereinbarung in Kenntnis gesetzt werde, welches sie dann, wenn es will, veröffent-lichen kann. Um Erlaubnis brauchen die Gesellschaften nicht zu fragen.

Eine Neuerung, gegen die sich die Arbeiterpartei vor allem wendet, gestattet den Eisenbahngesellschaften den Ankauf von Ländereien auf Grund einer Regierungsverordnung, während bisher dazu stets eine besondere Parlamentsakte nötig war. Diese Eisenbahnvorlagen, von denen jährlich eine ganze Anzahl das Parlament passiert, sind jetzt die stärkste Waffe der Eisenbahner gegen die Gesellschaften, denn ihre Parlamentsvertreter können bei jedem solchen Anlaß die Lage der Eisenbahner zur Sprache bringen, manchmal auch durch die Drohung der Blockierung der Vorlage die betreffende Gesellschaft zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen zwingen. Gerade deshalb empfinden die Gesellschaften es als eine Last, bei jedem Landankauf erst eine Parlamentsvorlage einzubringen, und die Regierung erweist sich ihnen nur zu gern gefällig.

Diese reaktionäre Vorlage wird schwerlich glatt erledigt werden. Der parlamentarische Ausschuß des Gewerkschaftskongresses hat sich mit ihr befaßt und beschlossen, die Arbeiterfraktion zu ersuchen, die Vorlage zu bekämpfen. Auch die allgemeine Unternehmerklasse rühtet zum Kampfe gegen die Vorlage. Von allen Klagen der englischen Industriellen ist die, daß die profitlüsterne Politik der Eisenbahngesellschaften ihnen die Konkurrenz mit dem Ausland erschwert, wohl die am wenigsten unbedeutende. Über bisher kam man nicht vom Fleck, denn es wohnen zwei Seelen in der Brust des englischen Kapitalisten: er ist nicht nur Kapitalist in seinem engeren Beruf, sondern auch Eisenbahnaktionär. Worauf er als Industrieller oder Kaufmann nicht genug schimpfen kann, das verteidigt er ebenso eifrig als Eisenbahnaktionär.

Neue Eisenbahnbauten.

Eine zweite Bahn über die Anden wird auf Beschluß des argentinischen Senats gebaut werden, der hierfür einen Betrag von 31.5 Millionen Mark bewilligt hat. Diese Linie soll den Norden Argentiniens mit Chile verbinden und den großen Mangel der ersten transandinischen Bahn vermeiden, daß verschiedene Spurweiten einen zweimaligen Wagenwechsel erforderlich machen. — Ende Februar wurde die Bahnlinie Rhartum bis Obeid eröffnet. Die neue Strecke ist 375 Kilometer lang und ein wichtiges Glied in der fast 8000 Kilometer langen Eisenbahnlinie. Dieser fehlt zu ihrer Vollendung noch der Ausbau des auf 800 Kilometer berechneten Teilstücks von El Obeid bis Stanleyville am Kongo. — Die Italiener sind dabei, von Tripolis zu der berühmten Oase Azazara eine Eisenbahn zu bauen. Sie soll zwar vorerst den militärischen Operationen dienen, jedoch immer schon mit Rücksicht auf einen dauernden Betrieb eingerichtet werden. — Im Amazonasstromgebiet besteht an fertigen Eisenbahnen nur eine Bahn, die Strecke Para-Draconga mit einer Seitenlinie nach Pinheiro; sie ist etwa 195 Kilometer lang. Die zurzeit im Bau begriffenen Bahnen haben trotz gewaltiger Schwierigkeiten gute Fortschritte gemacht, so daß sie zu weiteren Projekten ermutigen. Es sind daher bereits einige neue Strecken konzipiert worden. — Zur Verbindung der Stadt Mexiko mit den Vororten ist die Anlage einer Schwebebahn geplant. In jedem Stadtteil soll eine Ringbahn mit drei Stationen angelegt werden, von der sich die Vorortestrecken abzweigen. — Der Bau der podolischen Bahn ist begonnen worden. Die schmalspurige Zufuhrbahn Schitomir-Berditschew-Cholonevskaja (Gouvernement Podolien) wird in eine Hauptbahn umgewandelt, nach Schlobin weitergeführt und ausgebaut. — Im Hafen von Wakamatsu in Japan werden, da sich der Hafen und das Fahrwasser als zu eng und die Hafenanlagen als unzureichend erwiesen haben, Anlagen errichtet sowie eine weitere 2 Hektar große Meeresfläche zugeschüttet.

Streik der Bahnangestellten auf Sardinien.

Auf der Insel Sardinien streifen die Angestellten beider Nebenbahnnetze, weil ein über die Forderungen und Behandlung des Personals der Privatbahnen in der Kammer eingebrachter Gesetzentwurf ihren Wünschen nicht entspricht.

Eisenbahnerkasernen in Bayern.

Die bayerische Bahnverwaltung hat im Laufe des letzten Jahres auf dem Areal rechts des Bahnhofes in Nordlingen für das zahlreiche bayerische und württembergische Bahnpersonal ein neues, großartig angelegtes Uebernachtungs- und Tagesaufenthaltsgebäude erstellen lassen. Bei Erstellung des architektonisch wie hygienisch musterhaft gelungenen Baues galt es, für das auswärtige Zugpersonal (von Augsburg, Meinfeld, Stuttgart, Aalen, Gunzenhausen und Donauwörth), für welches seither durchschnittlich 53 Betten in vier verschiedenen Räumen nötig waren, einwandfreie Unterkunft zu schaffen und zugleich einem Mangel an Dienstwohnungen abzuhelfen. Der schöne, moderne Neubau enthält insgesamt 79 Räume, und zwar drei Dienstwohnungen (für einen Telegraphenoberwerkführer, einen Stellvertreter des Betriebswerkstättenvorstandes, einen Hausmeister), 32 Uebernachtungsräume zu zwei Betten, außerdem zwei Tagesaufenthaltszimmer (getrennt für bayerisches und württembergisches Personal), Kochräume zur Vereitung warmer Speisen, Waschräume, Räume zum Trocknen nasser Kleider, Wäder, Seißdampfanlage u. s. w. Die Befriedigung über das wohlgelungene Werk ist in bayerischen wie in württembergischen Eisenbahntreisen allgemein.

Die Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten im Eisenbahndienst in den Vereinigten Staaten und in Kanada.

Das Wesen und die Wirksamkeit der Einigungsämter und Schiedsgerichte für Differenzen, die aus dem Arbeitsverhältnis bei Eisenbahnbetrieben erwachsen, bilden den Stoff für eine Reihe von Aufsätzen im Bulletin des Arbeitsamtes der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Das eben erschienene Bulletin Nr. 98 befaßt sich mit den genannten Einrichtungen, wie sie für die Vereinigten Staaten und für Kanada Geltung haben,

spätere Aufsätze werden die ähnlichen Anstalten anderer Länder behandeln.

Das nunmehr in den Vereinigten Staaten bereits 13 Jahre in Geltung befindliche Gesetz, der sogenannte Erdman Act, die Bildung von Einigungsämtern für Differenzen im Eisenbahndienst vorsehend, hat im Beginn seiner Wirksamkeit sehr wenig Anklang gefunden. Während der ersten acht Jahre nach seinem Inkrafttreten (Juni 1898), wurde nur einmal der Versuch gemacht, daraus Nutzen zu ziehen. Es blieb aber auch da nur beim Versuch, da die Bemühungen zur Einigung der streitenden Parteien auf diesem Wege fruchtlos blieben. Andererseits wurde aber in den letzten fünf Jahren das Gesetz in nahezu 60 Fällen zur Anwendung gebracht.

Die Streitigkeiten, die den Vermittlern vorgelegt wurden, waren dem Ausmaß der Betroffenen nach sehr verschieden. Sie betrafen beispielsweise in einem Fall weniger als 100, in einem anderen jedoch wieder mehr als 40.000 Beschäftigte. Im Jahre 1910 allein wurde die Vermittlung bei 16 Konflikten angerufen, wobei insgesamt 80.000 Bedienstete von Eisenbahnbetrieben mit 300.000 Meilen Schienenlänge in Betracht kommen. Die Gesamtstreckenzahl aller von Differenzen betroffenen Eisenbahnbetriebe belief sich seit Bestand des Gesetzes auf über 500.000, die Zahl der direkt davon betroffenen Bediensteten jedoch auf über 160.000.

Die Bestimmungen des Erdman Act haben nur für die direkt beim Verkehr Beschäftigten Geltung; sie sind also auf Lokomotivführer, Heizer, Konduktoren, sonstige Zugbegleiter, Weichensteller und Telegraphisten beschränkt.

Im Laufe der letzten fünf Jahre wurde (mit Ausnahme eines einzigen Falles) bei jedem Konflikt, der einen Streik befürchtete, und bei welchem noch vor Ausbruch eines Streiks um Vermittlung angefragt wurde, ein Ausgleich zustandegebracht.

Der Vermittlungsanruf ist ein ganz zwangloser. Das Gesetz bestimmt bloß, daß in Fällen, wo eine Betriebsstörung droht, von jeder der streitenden Parteien das Handelssamt um Vermittlung erjucht werden könne, woraus sich der Arbeitskommissar mit der anderen Partei ins Einvernehmen zu setzen hat und womöglich einen Ausgleich zustandebringen soll. Die Vermittler haben aber keinerlei Rechte, in einem Streitfall aus eigener Machtvollkommenheit zu intervenieren; ihre Wirksamkeit beginnt erst mit dem Zeitpunkt der Anrufung durch eine der streitenden Parteien und bei Annahme der Vermittlungsversuche durch die zweite Partei.

Die Unternehmer können also gerade so, als wenn das Gesetz nicht existieren würde, eine Aussperrung vornehmen, wie die Arbeiter ebenso unbehindert streiken können. Ein Zwang zur Entgegennahme der Vermittlungsversuche besteht ebenfalls für keine der streitenden Parteien. In dieser Hinsicht differiert dieses Gesetz beispielsweise mit dem kanadischen Gesetz ganz gewaltig, da das letztere einen Streik oder eine Aussperrung für ungesetzlich erklärt, ehe der Streitfall nicht untersucht, ein Vermittlungsversuch hergänglich blieb und durch das Vermittlungssamt darüber Bericht erstattet wurde.

Aus den bisherigen Ergebnissen des Gesetzes wird klar, daß nur die Einigungsämter einen hervorragenden Wert haben, während die Schiedsgerichte fast völlig negiert werden. Von 48 Fällen der Vermittlungsanrufung erfolgte das Verlangen in 19 Fällen von seiten der Gesellschaften, 13mal durch die Vertreter von Arbeiterorganisationen und 16mal von beiden Seiten. In allen Fällen, bei welchen die Vermittlung von seiten der Unternehmer angerufen wurde, war die Zahl der Beschäftigten viel größer, als in den Fällen, wo die Arbeiter um Vermittlung anfragten. Es ist dies darum erwähnenswert, weil daraus zu ersehen ist, wie die Angst um den heiligen Profit die Unternehmer bei größeren Konflikten sogar zum Verhandeln mit den Arbeitern treibt, wenn die Gefahr vorhanden ist, einen Teil davon einzubüßen. Bei kleineren Streitfällen bleiben sie natürlich die Unerbittlichen.

Der kanadische „Industrial Disputes Act“ ist, verglichen mit dem amerikanischen Gesetz, auf eine breitere Basis gestellt. Dieses Gesetz umfaßt nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch den öffentlichen Dienst, wie die Lichtbeschaffung, die Bergwerke u. s. w. Das kanadische Gesetz sieht für jenen Streitfall ein Einigungs- und Untersuchungsamt vor. Ihm gehören drei Mitglieder an, und zwar eines aus dem Arbeiterstand, eines aus dem Unternehmerkreis und ein drittes aus dem einem oder dem anderen Stande. Sollte eine Einigung in dieser Richtung nicht zustandekommen, so stellt die Regierung das dritte Mitglied bei. Die Rechte der Mitglieder sind nur auf die Vermittlungsversuche und auf die Untersuchung des Falles beschränkt; sie haben die streitenden Parteien zu einer Aussprache zusammenzubringen und die Verhandlungen zu leiten und so einen Ausgleich bei Möglichkeit herbeizuführen. Der Vorzug dieses Gesetzes wird eben darin erblickt, daß hiebei auf jeden Fall, bevor ein Streik ausbricht, der Versuch zur friedlichen Lösung des Konflikts unternommen wurde, ein eventueller Streik aber so zu einem geschnäbeligen gemacht wird.

Vom 22. März 1907 an, dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes, bis zum 31. Dezember 1911, wurde in 109 Fällen von Konflikten mit 132.000 direkt oder indirekt davon betroffenen Beschäftigten, Einigungsämter zusammenberufen. Von diesen wurden in 81 Fällen Streiks vermieden, in 9 Fällen waren „geschnäbelte Streiks“ und in 11 Fällen waren „ungefährliche Streiks“, die vor einer Untersuchung durch die Kemter begannen.

Von der Gesamtzahl der Konflikte betrafen 38 den Eisenbahndienst, 35 den Bergbau, 36 Fälle betrafen verschiedene Industrien.

Schließlich wurden von den 38 Konflikten im Eisenbahndienst 31 unter Vermeidung von Streiks geregelt, in 2 Fällen brachen ungefähliche und in 3 Fällen gefährliche Streiks aus; 2 Konflikte waren zu Ende 1911 noch nicht erledigt. Die Zahl der von den 38 Konflikten im Eisenbahndienst direkt oder indirekt betroffenen Beschäftigten belief sich auf über 70.000.

B.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein beachtenswerter Freispruch. Am 14. Februar d. J. erfolgte in der Station Sighelsdorf um 1/2 12 Uhr nachts ein Zusammenstoß zwischen dem am Geleise stehenden Zug 1183 und dem auf demselben Geleise einfahrenden Zug 1178. Als Ursache wurde unter anderem hervorgehoben, daß die Wächter Franz Thonn aus irgendeiner Verwirrung oder Verschläftheit die für den 1178 richtig, aber auf I gestellten Wechsell auf III, somit auf den 1183 umstellte. Die Verantwortung des durch Dr. Ambros aus Olmütz vertretenen Angeklagten ging dahin, daß er an jenem Tag vor dem Dienstantritt erkrankte und nur aus besonderem, übermäßigen Eifer den Dienst besah. Durch diese Erkrankung sei seine geistige Kraft so geschwächt worden, daß er in den paar Augenblicke, als er den nahenden Zug sah, sich seiner Handlungen fast nicht bewußt war. Das Bezirksgericht verlagte zur Erhebung dieser Beweise die Hauptverhandlung und ordnete die Erhebung sämtlicher Beweise an. Bei der fortgesetzten, als die obigen Tatsachen bewiesen und dem Angeklagten von allen Vorgesetzten das Zeugnis gegeben wurde, daß er ein sonst äußerst zuverlässiger Diener ist, sprach ihn das Gericht frei mit der Begründung, daß ein solcher Grad von Schwäche und Erkrankung erwiesen sei, wodurch der freie Wille beeinträchtigt und dem Angeklagten ein Verschulden nicht zugerechnet werden kann.

Der Zugzusammenstoß in Radwanitz. Am 23. Juli 1911 ereignete sich in der Station Radwanitz ein Zusammenstoß zwischen den Zügen 272 und 198, herbeigeführt dadurch, daß der von Leipzig kommende und in Radwanitz einfahrende Zug 272 in den aus Radwanitz ausfahrenden Zug 198 hineinfuhr, wodurch einige Personen schwer verletzt und Waggons beschädigt wurden. Das Gutachten der Generalinspektion beschuldigte nur den Führer und alle Bremser gemeinsam der Nichterfüllung der Pflichten, indem der Führer mit instruktionswideriger Geschwindigkeit einfuhr und die Grenzmarke überfuhr und die anderen das ordentliche Bremsen vernachlässigten. Durch die durchgeführten Beweise wurde jedoch erwiesen, daß der Führer schon etwa 3000 Meter vor der Station „Bremsen frei“ signalisierte, seine Bremsen betätigte und Sand streute. Die sofortige Revision der Bremsen nach dem Unfall ergab, daß fast alle Bremsen heiß waren, somit betätigt gewesen waren. Das Gericht sprach am 1. Juni d. J. sämtliche Angeklagten frei mit der Begründung: es scheint wohl, daß jemand von den Angeklagten seine Pflicht nicht voll erfüllt habe, wie wohl es aber auch nicht ausgeschlossen sei, daß der Unfall trotz Pflächterfüllung aller in einem Mangel der Funktionsintensität selbst gelegen sein kann. Für alle Fälle gebe es im Strafwege keine Pauschalierung der Schuld, da ein spezielles Verschulden eines jeden einzelnen nicht erwiesen ist und nicht erweisbar ist, so kann niemand schuldig erkannt werden. Die Bremser J. Beatrix und Wachtl wurden durch den Herrn Dr. Ambros aus Olmütz vertreten.

Streiflichter.

Ein Bekenntnis der eigenen Berräterrolle. Unter dem Titel „Die Wirtschafterei“ schreibt der „Deutsche Eisenbahner“ vom 20. Juni l. J. folgendes:

„Betbrüder und Kergeleweiber betrachten die Ehe als ein Sakrament, als eine göttliche Einrichtung. Gottgewollt aber ist das Zusammenleben von Mann und Weib nur dann, wenn es durch einen bezahlten katholischen Konfessionsbeamten genehmigt wurde. Ja, wenn durch diese äußerliche Zeremonie das ewige Band der ehelichen Treue und Liebe gesichert wäre, möchte sie gerne hingenommen werden. So aber sehen wir, daß alljährlich Tausende, sakramental auf ewig geschlossene Ehebandnisse in Trümmer gehen, und daß es weder ein kirchliches noch staatliches Mittel gibt, zwei Menschen dauernd zu zwingen, in Gemeinschaft zu leben, wenn die Voraussetzungen nicht zutreffen. Nun, jedes Verbrechen kann durch Abbüßung einer Strafe gesühnt werden; nur der katholische Geschiedene in Oesterreich wird zeitlebens gestraft und kann nie seinen Fehler gutmachen. Sprechen wir nur vom Manne. Er muß dauernd seinem ersten Weibe jene materiellen Mittel beistellen, die dessen standesgemäße Lebenshaltung ermöglichen sollen. Das ist eine bei den fargen Bezügen eines Eisenbahnbefriedigten sehr harte, wenn auch nicht ungerechte Strafe. Sie wird aber empfindlicher, wenn man bedenkt, daß ausgerechnet gerade der katholische geschiedene Eisenbahner eine zweite Ehe nicht mehr schließen darf, trotzdem er den Irrtum der ersten Ehe allmonatlich in Form der Alimente bereut und beklagt.“

Aber auch die Frau ist nicht weniger beklagenswert. Sie bezieht an Alimente kaum so viel, um davon leben zu können, würde im Falle einer zweiten Ehe gerne auf diese verzichten, den ersten Mann von einer lästigen Last befreien, wenn dies möglich wäre. Und so kommen wir zu dem herrlichen Gebilde österreicher Volkspolitik, der Wirtschaftlerin, halb Wirtschaftlerin, halb Frau, genießt sie die Reiben ihrer Stellung in vollen Zügen, ohne irgend einen Anspruch erheben zu dürfen, dem Manne gleichgestellt zu werden, dem sie ihr Leben widmet.

Die gesetzlich angeordnete Frau des Eisenbahners bezieht nach dem Tode des Mannes eine Pension, die Wirtschaftlerin selbstverständlich nicht. Und doch haben beide dasselbe Recht, denn die Eisenbahn hat an der Frau eines ihrer Bediensteten nur insoweit ein verpflichtendes Interesse, als sie schuldig ist, jenem weiblichen Wesen, das dem Eisenbahner alle Wege ebnete, damit er seinen Dienst so gut als möglich versehen kann, im Todesfalle des Mannes eine Belohnung in Form einer Pension zu geben. Aus diesem Grunde müßte die Eisenbahn, beziehungsweise deren Verwaltung jene Wirtschaftlerinnen, die nur zufolge unserer Ehegesetzgebung den Eisenbahner offiziell nicht ehelichen können, den kirchlich angeordneten Frauen vollständig gleichstellen.“

Wir sehen diese Ausführungen hierher, weil wir sie, obwohl wir sonst keineswegs immer mit der Meinung des „Deutschen Eisenbahner“ übereinstimmen, Wort für Wort unterschreiben. Aber der „Deutsche Eisenbahner“ weiß gar nicht, wie er sich und seine eigenen Leute selbst bespeist, wenn er solche Betrachtungen anstellt. Wer trägt heute die Schuld daran, daß das „herrliche Gebilde österreicher Volkspolitik“, wie der „Deutsche Eisenbahner“ unsere verpasste Ehegesetzgebung nennt, unangestastet weiterbesteht? Der Deutsche Nationalverband. Wer hat vor einigen Monaten im Parlament gegen die beantragte Eherechtsreform gestimmt? Deutsche Nationalverbänder. Und wer hat in den katholischen Pfarrhöfen einen Revers unterschrieben, daß er im Falle seiner Wahl in den Reichsrat nie für die Freie Schule und nie für eine Eherechtsreform stimmen werde? Der deutsche „Arbeiterpartei“ und somit der parlamentarische Vertreter des „Reichsbundes“, Ferdinand Seidel. Und wer hat im Parlament auch wirklich dagegen gestimmt? Ferdinand Seidel. Und wer hat bereits bei den Reichsratswahlen 1911 aufgefordert, christlichsozial zu stimmen? Herr Ferdinand Ertl. Oder hat er, der heute so radikal gegen

Abonniert die „Arbeiter-Zeitung“.

unser Merkmalen schreibt, vielleicht schon die Rede vergessen, die er in Hernals hielt, wo der Sozialdemokrat mit dem Christlichsozialen in der Stichwahl stand? Wir wollen diese Rede aus der Vergessenheit herausheben. Herr Ertl, der damals schon für das Zusammengehen der Deutschnationalen mit den Christlichsozialen plädierte, führte aus:

„Er habe es daher gar 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 „Geymanniten“ ihre Stimme zu geben. Er nahm auch Stellung gegen die Liberalen, wobei er bemerkte, daß die Judenliberalen jetzt übermäßig geworden seien und die Herren Dorn, Gok 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 den letzten Stichwahlen in Wien verpflichtet gewesen wären, für die Christlichsozialen zu stimmen, umfomehr, als diese eine deutsche Partei seien und man ihnen das Deutschstum nicht abprechen könne... Zu den Christlichsozialen gendete, schloß er: Ich hoffe, daß wir einen Weg zu gemeinsamer Arbeit finden werden!“

Also haben heute ausgerechnet die, die den ganzen Kulturfortschritt an die Merkmalen verflocht haben, wahrlich kein Recht, über die Folgen zu klagen. Jedes Wort, das sie darüber verlieren, wird zu einer Anklage gegen sie selbst und zu einem Einbekenntnis der eigenen Verräterrolle!

Bettelbriefe des deutschnationalen „Reichsbundes“ an die Dienstvorstände. Der Bund deutscher Eisenbahner sendet an die Stationsvorstände und sonstigen Organe der Eisenbahnverwaltung folgenden Bettelbrief:

Ehrenfeste Ortsgruppenleitung!

Ueber Anregung der Ortsgruppe Wien-Staatsbahndirektion wurde eine Sammlung behufs Ehrung unseres bisherigen ersten Vorkämpfers Kameraden Ertl eingeleitet.

Nachdem die Kosten der Ehrengeschenke bisher nicht gedeckt sind, bringen wir Ihnen den Aufruf in Erinnerung, und ersuchen Sie, einen kleinen Betrag, soweit dies freiwillig geschieht und in Ihren Kräften steht, einzusenden.

Wir werden im Laufe des nächsten Monats die eingelangten Spenden aus dieser Sammlung in einem Rundschreiben an die Ortsgruppen bekanntgeben. Mit treudeutschem Gruß

Für die Hauptleitung:
Geg.: Sternadt.

Dieser Bettelbrief zeigt uns die Quelle auf, aus dem die deutschnationalen Eisenbahner schöpfen. Von den Stationsvorständen, welche diese Organisation stützen, geht die Verbindung bis zur Spitze der Verwaltung, welche Freibilligkeit II. Klasse für die Agitation gegen die Sozialdemokratie ausstellt und die gelben Agitatoren protegiert und in entsprechende Dienststellen verteilt. Die deutschnationalen Eisenbahner sind die Kreaturen der Verwaltung und von dieser dazu angereizt, den wirtschaftlichen Aufstieg der Eisenbahner durch Scheinorganisationen und durch Verleumdung der Sozialdemokratie zu hindern. Das wissen auch die Eisenbahner, weshalb sie die Organisation, deren Mitglieder nur mit den Unternehmernpolitikern im Parlament Fühlung haben, einzuschärfen wissen.

Ein Bureaurentratsknecht der Staatsbahnverwaltung schilberte Abgeordneter Genosse Glöckel vor kurzem im Parlament. Er führte aus: Im September 1911 fährt ein mit Holz beladener Lohmwagen über eine Bahnschiene in Neudorf in Böhmen. Die eine Schwelle ist etwas zu kurz geraten, der Wagen kommt in diesen Zwischenraum hinein und kann nicht darüberfahren. In diesem Augenblick fährt ein Zug daher, reißt den Wagen weg, die Pferde werden zur Seite geschleudert. Ein Pferd wird getötet, das andere schwer verletzt. Der Wagen wird zertrümmert. Nun ist es selbstverständlich, daß, nachdem auch vor Gericht die Schuldlosigkeit des Kutschers festgestellt wurde, indem es den Kutscher freisprach, das Verschulden offenkundig auf Seiten der Bahnverwaltung lag. Der Mann, der an armer Teufel ist, verlangte eine Entschädigung von 1440 Kr. Was geschieht? Zuerst wird gesagt: Das eine Pferd, das nicht getötet wurde, darf nicht in Verwendung genommen werden. Der Mann muß durch 2½ Monate das Pferd füttern, ohne es verwenden zu dürfen. Dann kommt der große Kommissionskoller. Bis jetzt — ich habe diese Nachricht etwa vier bis fünf Tage, ob es noch stimmt, weiß ich nicht — haben sieben Kommissionen stattgefunden, bis zu acht Personen. (Hört! Hört!) Die Kommission bestand aus Beamten von Pilsen, Eger und Karlsbad. Tierärzte waren für das eine kranke Pferd aus Prag, Eger und Karlsbad da. (Weiterkeit.) Als nun die sechste Kommission ihre glorreiche Tätigkeit vollbracht hatte, sagte man: Jetzt noch eine Kommission, denn jetzt erst kommt — der Lokalaugenschein.

Man belädt abermals einen Wagen mit Holz (Weiterkeit), man spannt eine Lokomotive ein und man läßt diese Lokomotive bis knapp vor diesen Wagen fahren, natürlich nicht weiter.

Wenn man vor den Wagen den Amtsschimmel hätte spannen können, dann wäre das vielleicht eine sehr gute Sache gewesen. (Weiterkeit.) Die Kommissionskosten betragen sicherlich mehr als den Betrag von 1440 Kr. (Hört! Hört!) Der arme Kleinfuhrwerker ist vollständig ruiniert, aber nicht einmal die Schwellen sind noch gerichtet.

Aber noch etwas. Dort ist ein Fabrikant, der öfter mit seinem Lastwagen über diese Schienen fährt. Der Wagen bleibt wiederholt stehen, weil eben diese Schwelle zu klein ist. Der Fabrikant muß immer Arbeiter hinstellen, die den Wagen über die Schienen hinüberheben. Jetzt sagt der Fabrikant, dessen Namen ich dem Herrn Eisenbahnminister gern zur Verfügung stelle: Um Himmelswillen, ich kann nicht warten, bis die Geschichte noch mehr Opfer kostet. Auf meine eigenen Kosten werde ich die Schwelle richten lassen. (Auf: Sehr gut!) Nicht: Sehr gut! Nein! Die Eisenbahnbetriebsdirektion in Pilsen hat ihm unterzagt, das zu machen. (Hört!) Er darf es nicht machen, weil die Eisenbahnbetriebsdirektion in Pilsen sagt, damit würde ich mich schuldig sprechen. Man darf sich also nicht verwundern, wenn die Bevölkerung über solche Bureaurentratsgeisse empört ist.

Das Straffsystem bei der Staatseisenbahngesellschaft. Nachstehend bringen wir eine Verfügung der Direktion der St. E. G. zum Abdruck, in welcher dem Wächterpersonal mit schweren Strafen für das Offenlassen der Schranken gedroht

wird. Gegen eine derartige Verfügung wäre nichts zu sagen, wenn seitens der Staatsbahnverwaltung auch dafür gesorgt würde, daß jeder Bedienstete seine Pflicht anstandslos erfüllen kann. Auch wir wünschen vor allem anderen, daß jeder Eisenbahner seine Pflicht voll und ganz erfüllt. Gängt doch das Leben der Menschen und wertvolles Gut daran. Ohne eiserne Pflichterfüllung geht es auf der Eisenbahn nicht. Darüber sind wir uns klar. Aber auch darüber sind wir uns klar, daß zur Erfüllung von Pflichten auch Voraussetzungen gehören, im vorliegenden Fall insbesondere die Möglichkeit, das Schließen der Schranken stets durchführen zu können. Diese Möglichkeit fehlt aber beim Wächterpersonal der St. E. G. aus mancherlei Gründen. Vor allem haben die Leute einen Dienstturnus, der so anstrengend, ermüdend und die Kräfte übermäßig in Anspruch nehmend ist, daß die körperliche und geistige Eignung zur tadellosen Ausführung des Dienstes überhaupt nicht gegeben ist. Jeder einzelne hat außerdem mit schweren Sorgen um das tägliche Brot zu kämpfen. Wie soll da der Mann die Kraft aufbringen, den anstürmenden Schlaf abzuwehren. Wie soll er, der so viel Obliegenheiten zu besorgen hat, der seine Gedanken in tausendlei Richtungen lenken muß, dem Vergessen begegnen. Man soll den Wächtern zur Verrichtung dieses gewiß verantwortungsvollen Dienstes einen menschenwürdigen Turnus geben, sie sollen ausgeruht und von drüden Sorgen frei ihren Dienst versehen können, und wir wollen hundert gegen eins wetten, daß dann derartige Straferlasse überhaupt überflüssig sind. Sollten trotzdem Nachlässigkeiten vorkommen, dann sind sie berechtigt. Solange aber den Wächtern die selbstverständliche Möglichkeit zur Pflichterfüllung fehlt, sind derartige Maßnahmen brutal und ungerecht und sie müssen daher bekämpft werden. Das Ansehen der Staatsbahnverwaltung wird durch dieses Vorgehen nicht gehoben. Bestraft sollten diejenigen werden, die in so einseitiger Weise derartige Verfügungen produzieren, selbst aber nicht dafür sorgen, daß vorerst alle unhaltbaren Zustände bei der Staatsbahnverwaltung geändert werden. Nachstehend der Erlaß:

Strafmaßnahmen gegen das Offenlassen und das zu späte oder unvollständige Schließen der Wegübersehungsschranken.

Nachdem durch das Offenlassen oder zu späte beziehungsweise unvollständige Schließen von Wegübersehungsschranken zur Zeit des Zugverkehrs sehr leicht die bedauerlichsten Unglücksfälle herbeigeführt werden können, sind Dienstwidrigkeiten dieser Art auf das strengste zu ahnden, und zwar ist jeber Wächter, Weichen-, Block- oder Ablöserwächter, welcher sich des erwähnten Dienstvergehens schuldig macht, für den ersten Fall mit 2 Kr., für den zweiten Fall mit 6 Kr., für den dritten Fall mit 10 Kr. Gehaltsbeziehungsweise Lohnabzug zu strafen. Bei öfteren Fällen wird der betreffende Wächter in Disziplinaruntersuchung gezogen und kann selber mit der Entlassung bestraft werden. Wächter-Substituten und Ablöser im Taglohn sind, für den ersten Fall mit dem Abzug eines Taglohnes zu bestrafen, im Wiederholungsfalle vom Dienste zu entfernen.

Tritt bei einem schon bestrafte Wächter ein Straffall ein, dem eine mindestens einjährige strafslose Dienstleistung voransteht, so kann wieder auf das geringste Straußmaß von 2 Kr. zurückgegriffen werden.

Hat das Vorkommen der in Rede stehenden Dienstwidrigkeit in schlechter Erhaltung der Wegübersehungsschranken seinen Grund, so werden diese Strafen bei den betreffenden Bahnmeistern beziehungsweise Bahnmeister-Substituten in Anwendung gebracht. Für die Leistungen der Wächterfrauen oder sonstigen Familienmitglieder beim Schrankenendienst bleiben unabwieslich die betreffenden Bahnwächter verantwortlich.

Sämtliche Wächter-, Weichen-, Block- und Ablöserwächter, Bahnmeister und Substituten sind von dem Inhalt der vorstehenden Bestimmungen nachweisbar in Kenntnis zu erhalten.

Die Vorstände der I. I. Bahnerhaltungssektionen, deren Betriebsämter und Stationen haben keine Gelegenheit vorübergehen zu lassen, die unterstehenden Organe durch eindringliche Belehrung von der Wichtigkeit des Schrankenendienstes zu überzeugen und auf die traurigen Folgen der Vernachlässigung dieses besonders aufmerksam zu machen.

Wien, am 18. Mai 1912.

Der Vorstand: Jb. Pollag.

Die Wahl des Hauptvertrauensmannes der Kanzelei. Am 21. Juni 1912 fand eine Vertrauensmännerziehung der Wiener Kanzelei statt, in welcher der Beschluß der Reichskonferenz vom 21. April 1912, die Wahl eines Hauptvertrauensmannes der Kanzelei vorzunehmen, durchgeführt wurde. Genosse Franz Hartl (Wien XIV, Sturzgasse 19) wurde als Hauptvertrauensmann und Genosse Franz Wirta als Stellvertreter gewählt. In Zukunft sind alle Korrespondenzen an Genossen Hartl unter obiger Adresse zu richten.

Korrespondenzen.

Sigmundsherberg. Laut Beschluß der I. I. Staatsbahndirektion Wien wurde für die vier Bergbrenner ein Sommerturnus mit folgender monatlicher Gesamtdienstleistung, bei Abzug zweier dienstfreier Tage im Monat, 326 Dienststunden gegenüber 394 Stunden frei, wo sich eine Tagesdurchschnittsdienstleistung von 11 Stunden 50 Minuten ergibt, herausgegeben. Zwar dürfte sich hier ein kleiner Irrtum eingeschlichen haben, weil im selben nur 9 Stunden 50 Minuten als Tagesdurchschnittsdienstleistung angeführt sind. Nun kam am 22. Mai I. J. ein Kondukteur zu seinem Dienstvorstand und bat um seine zwei laut Turnus gewährleisteten freien Tage. Herr Inspektor Kummerer bewilligte ihm aber nur einen Tag mit der Bemerkung, „daß kein Tag mehr frei ist, indem keine Substituten vorhanden sind.“ Wir fragen nun, warum brauchen wir einen Turnus, wenn derselbe vom Dienstvorstand nicht eingehalten wird? Im Turnusgraphenblatt sind drei Reservemänner normiert, außerdem können noch acht Schichten vom Bahnamt verrechnet werden. Da glauben wir, daß halbwegs bei einem Entgegenkommen wir nicht um unseren zweiten freien Tag kommen brauchen. Sollte die Schuld darin liegen, daß von den drei Reservemännern tatsächlich nur zwei vorhanden sind (der dritte macht seit 1. April I. J. für einen verunglückten Kondukteur Dienst), so bitten wir um Ersatz für den dritten Mann.

Weiters wurde bei der Turnuskonferenz ein Gepäckschaffner für die Personenzüge im Kantspal über die Sommerferien verlangt; derselbe war schon in der vorjährigen Saison bewilligt. Der Turnusreferent wies uns an Herrn Inspektor Kummerer und an den Herrn Transportkontrollor. Herr Inspektor gab bei neuerlicher Uebersicht durch den Turnusvertrauensmann folgendes bekannt: „Ich gebe euch einen eskulierten Arbeiter (Protektionskind), den richtet euch ab, und der kommt uns billiger. Derselbe fährt jeden Tag, wogegen ich dem Gepäckschaffner voriges Jahr jeden fünften Tag freigeben mußte.“ Die Zugbegleiter von Sigmundsherberg fragen eine I. I. Staatsbahndirektion, warum man Prüfungen machen muß, wenn man dann von einem nichtstündigen Arbeiter, der kaum ein halbes Jahr bei der Bahn ist, ersetzt werden kann?

Laibach (Südbahn). Schon seit drei Jahren führt das Lokomotivpersonal der Südbahn ein erbitterten Kampf, um endlich einen besseren Dienstturnus zu erhalten. Trotz aller An-

strenkung der gewählten Mitglieder der Turnuskommission war es auch heuer wiederum nicht möglich, den Herrn Oberinspektor Grundner zu überzeugen, daß der bestehende Turnus an das Personal übermenschliche Anforderungen stellt, deshalb das Personal gezwungen ist, jede weitere Verantwortung abzulehnen, da es vorkommen kann, daß das Personal auf der Lokomotive vor Ueberanstrengung einschlafen wird. Wir wollen hier einige Dienstreisen als Beispiel anführen. Zug 1636 fährt von Fiume um 12 Uhr 10 Minuten mittags ab und die Ankunft erfolgt in Laibach als Zug 942 um 3 Uhr 54 Minuten früh. Mit der Vorbereitung und Ausrüstungszeit ist das eine Dienstreise von 17 Stunden 44 Minuten. Eine zweite anstrengende Tour ist Zug 1634, welcher in Fiume um 8 Uhr 30 Minuten früh abgeht und als Zug 914 um 11 Uhr 13 Minuten nachts in Laibach eintrifft.

Anschließend kommt dann Zug 821. Abfahrt 12 Uhr 10 Minuten, Ankunft in Triest um 10 Uhr 10 Minuten. Gegenzug 826 ab Triest um 10 Uhr 20 Minuten, an Laibach als Zug 858 um 10 Uhr 18 Minuten.

Diese Touren ergeben drei Nächte hintereinander. Im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und zur Verhütung von eventuellen Unfällen ersuchen wir die Maschinen- und Lokomotivdirektion der I. I. priv. Südbahngesellschaft, im Einvernehmen mit dem betroffenen Personal, eine zeitgemäße Aenderung des bestehenden Turnusses anzuordnen.

Oberberg. (N. I. Bahnerhaltungssektion.) Die Arbeiter der I. I. Bahnerhaltungssektion Oberberg beschwerten sich über das schlanose Treiben des Reserverbahnmeisters Soukop. Der Reserverbahnmeister ist als Zertifikatist eingetreten und befählicht bringen die meisten dieser Herren sehr wenig praktische Kenntnisse für den Eisenbahndienst mit. Aus Mangel an der nötigen Erfahrung, oft gepaart mit totaler Unfähigkeit, kommt es vor, daß oft auf Aenderung solcher neu aufgenommener Leute die größten Flüher fabriziert werden.

Selbstredend wird sich der angehende Bahnmeister mit allen nur erdenklichen Ausreden zu helfen suchen, um den begangenen Flüher auf seine unterstellten Arbeiter abzuwälzen.

Auch Herr Soukop ist einer von dieser Sorte, der die Arbeiter für seine Fehler verantwortlich machen will. Nicht er will der Schuldige sein, sondern seine Untergebenen, die den Bahndienst jahrelang praktisch durchgeführt haben.

Wir empfehlen Herrn Soukop, diese nicht ganz einwandfreie Handlungsweise im Hinblick auf unterlassen, sonst müßten wir seine „fachmännischen Fähigkeiten“ etwas näher besprechen.

Omüud. (N. I. Bahnerhaltungssektion.) Wir haben von dort folgende Zuschrift erhalten: Lange genug haben wir dem brutalen Treiben des Bahnrichters Führer zugeschaut. Ein Vorgesetzter, dessen Lieblingsort die Wirtsstube und der Verantwortung ist, und der im angebeirerten Zustand an Größenwahn leidet, wirkt durch sein abstoßendes Benehmen gegen die Arbeiter direkt aufreizend.

Durch den übermäßigen Genuß von Alkohol befindet er sich meist im Delirium und dann ist dieser gute Mann einfach unausführlich.

Arbeiter, die dem Bahnrichter Führer nicht zu Gesicht sehen, oder solche, die sich nicht durch eine schöne Tabakspfeife oder sonstige Geschenke die Gunst des Mannes erworben haben, werden mit Kündigung und Entlassung bedroht, ja sogar direkt nach Hause geschickt. Um dem betrunkenen Mann in seinem Delirium nicht zu begegnen, weichen ihm selbst seine eigenen Vorgesetzten im großen Bogen aus. Nur die armen Teufel von Arbeitern müssen die Rareteten Führers über sich ergehen lassen und oft die unfünftigen und gänzlich unnützen Arbeiten verrichten. Eine Beschwerde über gar eine Auflehnung gegen diese Behandlung würde den Arbeitern wenig nützen, da man auf eine genaue und unparteiische Untersuchung durch die I. I. Bahnerhaltungssektion nicht bestimmt rechnen darf. Wir bitten deshalb, den Vorgesetzten der unterdrückten Arbeiter auf diesem Weg der I. I. Staatsbahndirektion in Wien zur Kenntnis zu bringen.

Alt-Kimpolung. (Reichsinningige Verschwendung des Bahneigentums.) Am 27. April 1912 ist das alte Heizhaus in der Station Alt-Kimpolung gänzlich abgebrannt. Die Lokomotiven Nr. 5996, 26.402, 26.403 und 5921 wurden vom Feuer gänzlich dienstunfähig gemacht. Zwei der abgebrannten Lokomotiven wurden nach Wien in die Fabrik, die anderen zwei in die Bahnwerkstätte nach Stanislaw zur Reparatur geschickt. Das große Handmagazin, das unter dem Dach des abgebrannten Heizhauses mit Materialien angehäuft war, ist auch gänzlich den Flammen erlegen, weil der Maschinenmeister Klepisch den Arbeitern nicht gestattet, wiewohl es noch Zeit gewesen wäre, die Materialien hinauszutragen. Herr Klepisch, das Aufsichtsorgan über zwei Heizhäuser, mit mehreren Lokomotiven für Personen-, Gemische und Güterzüge in der Strecke Gajna-Dorna-Batra, mit dem hiezu nötigen Materialmagazin, Oelmagazin, Holz- und Kohlendepot, ist mit einer großen Dosis von Egoismus ausgestattet. Er ist der Gebieter über die Eignungen der in Alt-Kimpolung beschäftigten Maschinenschlosser, Rührer, Tenderlader, Nachtwächter und provisorische Heizer. Es kommt unausgesetzt zu Konflikten zwischen dem Maschinenmeister und dem Personal, so daß die I. I. Betriebsleitung sehr oft als Richter hier eingreifen muß. Letztere hatte aber auch Gelegenheit, aus den verschiedenen Anzeigen des Personals zu erfahren, wer Herr Klepisch in Wahrheit ist. Es wurde aber vieles vertuscht. Die I. I. Betriebsleitung in Czernowitz wurde darauf aufmerksam gemacht, daß Klepisch nicht im Interesse der Bahnverwaltung wirtschaftet, sondern um des eigenen Nutzens wegen. Es wurde auch bewiesen, daß Klepisch bewußt Mängel bei den Lokomotiven nicht beheben ließ. Wie jüngst bei der Lokomotive Nr. 5996 die Funkenapparate nicht gemacht wurden. Dies ist auch die Schuld, daß das Heizhaus abgebrannt ist. Die Expositur in Gurahumora half dem Klepisch und als Opfer wurde der Kesselwärter Jakob Skliwa ausgesucht, welcher damals als Nachtwächter den Dienst gemacht hatte. Dieser wurde vom Dienst gefündigt, um die Schlamperie des Klepisch zu decken. Vor einigen Monaten ist auch das Dach am neuen Heizhaus abgebrannt, um aber den Sachverhalt gründlich zu untersuchen und den Schuldtragenden zu finden, war es für die I. I. Betriebsleitung in Czernowitz genügend, wenn man für Klepisch eine Remuneration von 50 Kr. bewilligte. Klepisch hatte von der Betriebsleitung Nachdienstzulage angewiesen bekommen, war aber abends oder in der Früh nie am Platz zu finden, höchstens dann, wenn er damit rechnete, daß eine Kontrolle von der Betriebsleitung oder Expositurleistung aus Gurahumora kommen werde. Ein Kesselwärter ist einmal in seinem Dienst als Nachtwächter mit einem wichtigen Diensttelegramm in der Nacht zum Maschinenmeister Klepisch in die Wohnung gegangen; Klepisch wollte ihn schlagen, weil er ihn die Nachtrube gestört.

Im Heizhaus Alt-Kimpolung sind fünf Kesselwärter, welche turnusmäßig auch als Nachtwächter den Dienst ausüben müssen (auch eine Schlamperie). Die Obliegenheit eines solchen Nachtwächters ist, auf die Holzstücke aufzupassen, damit kein Brennholz gestohlen wird; da die meisten Lokomotiven nur mit Holz gefeuert werden, sind große Holzstücke aufgestapelt. Wenn es sich dieser sogenannte Nachtwächter zur Aufgabe macht, auch ins Heizhaus zu gehen, um zu sehen, ob dort alles in Ordnung ist, wurde er vom Maschinenmeister immer angeschrien und hinausgeschickt. Es hieß, er habe im Heizhaus nichts zu suchen, sondern die Tür des Heizhauses mit dem Schlüssel abzusperrern und nur auf das Holz auf-

zupassen, daß es nicht gestohlen werde. Wir geben die Namen derjenigen an, die Klesch derart instruiert, es sind Jakob Sliwa, Josef Zawodnik, Nicuta Czerbu und Joan Lakatusch. Es werden sich im Bedarfsfall noch mehrere andere melden. Die Nachtwächter machten den Maschinenmeister Klesch wiederholt darauf aufmerksam, daß sich im Heizhaus auf den Tändern Holz befindet, welches manchmal morisch war und während der Fahrt brennend werden könnte, so daß in der Nacht die Gefahr des Ausbruches eines offenen Feuers bestand. Das waren vernünftige Vorhaltungen des Personals, auf welche Klesch nie eine Antwort gab, sondern immer nur mit Grobheiten erwiderte. Klesch beschäftigte die Heizhausarbeiter im Winter längere Zeit damit, daß er einen Platz freimachen ließ. Er ließ Holzstücke übertragen und in einer Höhe von 3 Metern 20 Zentimetern um den freigemachten Raum ausschütten. Der in der Mitte freigemachte Platz von zirka 80 Quadratmetern wurde dann aufgedeckt und Klesch ließ Hafer und Klee bauen. Der Zutritt zum Brunnen und Pulsmeter wurde dadurch leichtsinnig verarrangiert, weil Klesch nicht auf die Bedürfnisse des Dienstes, sondern viel mehr auf seine private Wirtschaft Rücksicht nimmt. Wenn der Oberinspektor der Bukowinaer Lokalbahn, Herr Krassa, den Klesch befragte, ob er nicht Brennholz für die Lokomotiven brauche, schrieb immer Klesch, daß er keinen Platz habe, so viel Holz zu deponieren. Aber hinter dem Schutze der hohen Holzstöße wurden Hecker angelegt. Das haben die Herren von der Exploitation in Gurahumora gesehen und ebenso auch die von der I. I. Heizhausleitung und I. I. Betriebsleitung in Czernowitz. Dies haben aber auch die Herren von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen gesehen. Die Herren der verschiedenen Abteilungen und aus den verschiedenen Bureaus sowie insbesondere der Inspektor Heinrich Fröhlich der Generalinspektion, verstehen es nur gegenüber dem Personal grob zu sein. Inspektor Fröhlich weiß jeden Bediensteten anzuschreiben und mit den Prüfungen großen Pflanz zu treiben, aber andere sehr wichtigere Sachen werden nicht gesehen. Ein Vorwurf leichtsinniger Wirtschaft soll hier auch der I. I. Betriebsleitung in Czernowitz nicht erspart bleiben. In das Heizhaus Alt-Kimpolung hätten mit Rücksicht auf die vielen Lokomotiven, welche dort stationiert sind, schon längst ein größeres Wasserreservoir hingestellt werden sollen, weil das Ausrüsten der Lokomotivtender mit Speisewasser und das Auswaschen der Lokomotivfessel eines großen Wasserquantums bedarf. Seit vielen Jahren freitete man sich mit diesem kleinen Reservoir. In der Nacht war zumeist nur wenig oder gar kein Wasser in demselben. Der Kumpenwärter konnte sich in der Beziehung kaum Rat schaffen, vom frühen Morgen bis zum späten Abend mußte mit einem Mann Wasser gezogen werden. Zwei Kumpenwärter anzustellen in Alt-Kimpolung, dazu war und ist die I. I. Betriebsleitung zu geizig. Es ist jetzt besser so, wo der Schaden eine horrend Summe ausmacht. Sliwa ist damals vom, durch Holzstücke verarrangierten, rückwärtigen Teil gelaufen gekommen, in der Meinung, daß das Feuer in der Nähe der Bahn ausgebrochen sei. Dies war die Folge davon, daß die hohen Holzstöße die Aussicht benahmen. Gleich nachdem er sich Ueberzeugung verschafft hatte, wo der Brand ist, lief Sliwa ins Heizhaus, schraubte an den Hydranten den Schlauch an und öffnete den Schlauch. Aber es war vergebliche Mühe. Im Reservoir war zu wenig Wasser und der Wasserstrahl reichte nicht einmal zu den Balken. So rächte sich die saubere Wirtschaft. Es wäre die Pflicht des Klesch, die der Exploitation in Gurahumora und der I. I. Heizhausleitung in Czernowitz gewesen, von der I. I. Betriebsleitung in Czernowitz ein größeres Reservoir für Alt-Kimpolung zu verlangen. Es mühten auch bei zweckentsprechenden Anordnungen die vier Lokomotiven nicht vom Feuer beschädigt werden. Es konnten zwei Lokomotiven ganz leicht herausgezogen werden. Aber der eigenstümliche Klesch wollte den guten Rat des Lokomotivführers Totarz nicht befolgen, auf einmal nur zuerst zwei Lokomotiven abzutrupeln und hinauszuziehen. Als dann das Feuer zu groß geworden war, mußte die Arbeit gelassen werden. Am 19. Mai 1912, um 4 Uhr nachts, verursachte die leichtsinnige Wirtschaft des Maschinenmeisters Klesch abermals großen Schaden. Es wurden abermals zwei Lokomotiven, Nr. 59.167 und 59.54, durch einen Zusammenstoß dienstunfähig gemacht. Klesch bekommt Nachdienstzulagen, um zu Hause zu schlafen und sich nicht wecken zu lassen, dann besitzt er noch die Freiheit, seine Schuld unschuldigen Bediensteten verkleinert auf den Rücken zu hängen. Die Arbeiter und Schlosser beschimpft er ständig mit Ausdrücken, wie: Genosch, Rhinogeros, Ganner und anderen Schimpfwörtern. Am 12. Mai 1912 hat Klesch dem Nachtwächter Sliwa eine stiebentägige schriftliche Kündigung unterschrieben und mit Schreiben von Sliwa durch Unterschrift die Kenntnisnahme erzwungen. Am 10. Juni 1912 bekam Sliwa eine Beschuldigtenvorladung zur protokolllarischen Einberufung zu Gericht für den 12. Juni, dort wollte der deutschnationalen Richter Gaube die angelegenen Zeugen des Sliwa nicht zu Protokoll vormerken, indem er sagte, er habe als Zeugen den Maschinenmeister Klesch und den Schlosser Behn. Wir haben hier nur einen Teil der großen Schlamperie aufgeführt, und dies genügt, um nachzuweisen, wie ungemein schädlich das hier praktizierte Wirtschaftssystem ist. Führt diese Wirtschaft zu Katastrophen, wie zu dem Brand des Heizhauses in Alt-Kimpolung, wird die Verantwortung auf einen armen Teufel von einem Bediensteten abgewälzt, der mit seiner Existenz diese Schlamperie büßen soll. Derartige Zustände müssen einmal ihr Ende finden.

Wraz-Südbahn. Die traurige Lage, in der sich die Südbahn-Verladeschreiber befinden, wartet jeder Beschreibung. Die Verwaltung der Südbahn hat nicht die geringste Rücksicht auf die Kategorie der Verladeschreiber genommen. Die Bediensteten, die diesen Unzulustigkeiten fähig sind, werden wohl in allen Dienstzweigen verwendet, haben dabei jedoch auf keiner Seite irgendeinen Anspruch. Bei ihren Vorgängern war dies nicht der Fall, trotzdem sie die gleichen Arbeitsleistungen zu verrichten hatten. Die Aussicht, wie auch das Anrecht, welches früher für diese Bediensteten bestand, ist total verschwunden, so daß nur mehr die Arbeit und die Verantwortung den gegenwärtigen Verladeschreibern übrig bleibt. Wenn man die Verhältnisse speziell in letzterer Zeit bei dieser Kategorie näher betrachtet, da muß man zu der traurigen Ueberzeugung gelangen, daß die Herren Stationsmächigen von einem gerechten Vorgang beim Personal, insbesondere aber bei der in Rede stehenden Kategorie weit entfernt sind. Es gibt in der Station Wraz-Südbahn Bedienstete, die ziemlich gleichzeitig Aufnahme fanden, die alle als Verladeschreiber geführt und die den Dienst gemeinschaftlich machten. Ein Teil dieser Bediensteten fand Anstellung als Unterbeamte und Beamte, die anderen blieben Verladeschreiber. Trotzdem daß kein Unterschied in der Dienstleistung ist, mußten einige Kollegen bittere Enttäuschungen erfahren. Nicht nur bloß, daß sie der Stabilisierung nicht zugeführt wurden, vielmehr sie weit vor dem Jahre 1907 als Schreibkräfte bei der I. I. priv. Südbahngesellschaft in Verwendung standen, hat man ihnen auch das Recht Magazinaufseher, ja sogar Magazindienere zu werden, genommen. Obwohl man überzeugt ist, daß diese Kategorie viel leisten muß, schweigen sich die Dienstverhältnisse gegenüber der Direktion über diese Kategorie ganz und gar aus. Wie dieser Behandlung wird bei den Verladeschreibern das Verlangen nach, auch wie Menschen und Bedienstete gleich den übrigen Bediensteten behandelt zu werden. Die Stationsleitung und die löbliche Verkehrs-direktion ist aber nicht zu rühren, sie lassen die Verladeschreiber

noch immer ohne Antwort auf die Frage, was sie eigentlich werden können. Es gereicht gewiß einer Bahnbewirtschaft zu keiner besonderen Ehre, eine Kategorie derart zu unterdrücken.

Willach, Hauptbahnhof. (Von Wagenaufsichtsbienst.) Der Wagenmeister Peter Wirtnil erweist sich einer ganz eigentümlichen Bevorzugung seitens des Heizhauschefs. Es sind uns eine ganze Reihe von Dienstverhältnissen bekannt, die sich Wirtnil, oft bei Gefahr einer größeren Schädigung der Bahnbetriebsmittel, zuschulden kommen ließ, ohne daß er diesbezüglich beanstandet oder bestraft worden wäre. Es ist gewiß nicht unsere Aufgabe, den Dienstverfehlungen einzelner Bediensteten nachzugehen, aber wir können nicht dulden, daß irgend ein Zuträger und Güntling ihm zukommende Arbeiten von sich wälzen kann, die dann andere Bedienstete für ihn verrichten müssen. Es kann ferner nicht geduldet werden, daß dienstliche Anordnungen im Interesse derart bevorzugter Bediensteter getroffen werden. Wir müssen daher, wenn nicht betreffs der dienstlichen Behandlung des ganzen Wagenaufsichtspersonals in Willach Gleichmäßigkeit eintritt, das ganze Sündenregister Wirtnils veröffentlichen, um zu zeigen, welcher Protektion sich dieser erfreut. Wir werden auch nicht dulden, daß man andere Bedienstete in Fällen bestraft, in welchen Wirtnil immer strafflos ausgeht. Das Wagenaufsichtspersonal verliert jetzt die Prämien für die bei fremden Wagen gefundenen Gebrechen, weil niemand hier ist, der diese bestätigt. Solange es dem Wirtnil paßt, genügt die Bestätigung durch den anderen anwesenden Dienstkollegen. Sollten diese Zeilen die beachtliche Wirkung nicht ausüben, müßten wir die Maschinen-direktion veranlassen, sich der ganzen Angelegenheit anzunehmen.

Schwarzach. (Geisterspuk in der Wohnung des Bahnmeisters Grabher.) In der Nacht vom 7. auf den 8. Juni hörte das diensthabende Versuchs- und Magazinspersonal der hiesigen Bahnstation eine menschliche Stimme, ohne jemand zu sehen, es glaubte, ein Baugredner treibe UK. Auf einmal sah ein Oberbediensteter vom Perrondach einen Kopf herunterlugen und erkannte den Bahnmeister Grabher, der von seiner Wohnung durch ein Fenster auf das Perrondach gestiegen war und herunterrief, sie mögen in seine Wohnung kommen, dort spucke es, es ist jemand Unberufener drinnen. Zwei Bedienstete lehnten eine Leiter an und stiegen auf das Perrondach und von dort durchs Fenster in die Wohnung des Bahnmeisters, weil sich der tapfere Herr Grabher nicht durch die Küche zu gehen getraute, um die Wohnungstür zu öffnen. Der Bahnmeister mit einem Stock bewaffnet, die Bahnmeisterin mit einer Kerze, suchten im Verein mit den beiden Bediensteten die Wohnung in allen Winkeln und Ecken ab, aber weder ein Gespenst noch sonst jemand war zu finden. Der ziemlich heftige Wind und das schlechte Gewissen des Bahnmeisters war die Ursache der Angst und des Schreckens vor Gespenstern. Diesmal hat sich das fromme Ehepaar anstatt an die diversen Schutzpatrone und himmlischen Mächte, an die ihnen so verhassten Sozi um Hilfe gewendet. Wir hätten nicht geglaubt, daß der seinen Untergebenen gegenüber so schneidige Herr Bahnmeister so furchtsam ist. Der Herr Grabher wird halt doch manchmal, infolge seiner den Untergebenen zugefügten Ungerechtigkeiten, Gewissensbisse empfinden. Er wird Gewissensbisse empfinden über seine schmähliche Vernachlässigung des Genossen Klaushofer, der feinstenweges ganz ungerechtfertigter Weise verstoßen wurde und samt seiner armen Familie und seiner 75jährigen Mutter in bittere Not gestürzt wurde. Weiters, daß er den Genossen Anton Noth, einen braven Arbeiter, der im Verein mit seinem Bruder eine 70jährige, halbblinde Mutter zu erhalten hat, so schlecht beschrieb, daß er weniger Lohn (Kr. 230 statt Kr. 270) bekam. Und weil sich aber der Benachteiligte durch die Organisation zur Wehr setzte, seine Entlassung, beziehungsweise Kündigung durchsetzte. Der alten Mutter, die Herr Grabher mit Tränen in den Augen flehentlich um Wiederaufnahme bat, versprach er mit scheinheiliger Miene und Worten die Wiederaufnahme. Nächsten Tages übergab er dem Genossen Stoj die ihm vom Inspektor zugesicherte monatliche Kündigung. Einem Vorkarbeiter, der Vater einer zahlreichen Familie ist, nahm er ein Stück Nachtgrund weg, obwohl Grabher einen großen schönen Garten hat und kinderlos ist. Der Frau eines Eisenbahners, die am Ufer der Salzach ein paar halbweltfaule Holzstücke zusammenklaubte, die schon mehrere Monate dort lagen und sie einer armen Frau eines pensionierten Wächters schenkte, drohte er, wenn sie es nicht wieder an Ort und Stelle bringen, mit dem Anzeigen. Die Eisenbahnerfrau ließ das Holz zurücktragen und kurz darauf hatten es die hochgebenden Kluten der Salzach weggeschwemmt. Der Herr Bahnmeister ist nur wehrlosen Frauen gegenüber (mit Ausnahme seiner eigenen) und seinen Untergebenen tapfer, denen er seine Macht bei jeder Gelegenheit fühlen läßt, sonst erschreckt er bei jedem Geräusch. Das edle Bahnmeisterpaar weiß auch gut, daß es von niemand, mit Ausnahme einiger Baugredner und Kriecher, beachtet wird. Die Wohnungsnaachbarin, die gewiß anständige Leute sind, pflegen nicht den geringsten Verkehr mit ihnen. Hauptsächlich wegen der Unverträglichkeit der Frau des Bahnmeisters, die auch über ihren waderen Mann das Szepter schwingt; und dafür sorgt, daß seine Herrschaft hinter der Wohnungstür aufhört. Der Herr Bahnmeister beklagt sich, daß er so viele Feinde habe. Wir möchten ihn folgenden Rat geben: Er soll sich von seiner Frau nicht beeinflussen lassen und er soll seine Untergebenen ohne Unterschied menschenwürdig und gerecht behandeln; Grabher soll die Vernachlässigung und das überflüssige Anzeigen lassen, damit man ihm nicht nachsagen kann, daß von allen Bahnmeistern von ihm bei der Bahnerhaltungsektion die meisten Anzeigen einlaufen. Zum Schluß raten wir ihm, das Sozialwesen zu lassen. Herr Grabher, da könnten Sie sich die Zähne ausbeissen. Das haben schon ganz andere versucht und sind doch nicht fertig geworden. Und dem bösen Geiste, der in Ihrer Wohnung spukt, legen Sie Fesseln an und halten sie recht fest. Dann werden Sie ein ruhiges Gewissen haben und brauchen sich nicht zu fürchten.

Jägerndorf. (Mißstände am hiesigen Bahnhof.) Die Miß- und Parteiwirtschaft, wie sie auf der hiesigen Station unter dem Regime des Inspektors Gismann und des Oberoffizials Sinzig Platz gegriffen hat, verdient schon lange eine scharfe Kritik. Wenn die beiden Herren meinen, deutschnational zu handeln, so ist das bestimmt ihr gutes Recht und niemand wird ihnen dies verübeln. Anders ist natürlich die Sache, wenn die Herren meinen, auch in dienstlichen Angelegenheiten den Parteimann hervorheben zu müssen. Im Dienst kommen einzig und allein die dienstlichen Fähigkeiten des Personals in Betracht und nicht die Parteizugehörigkeit darf die Grundlage der Behandlung des Personals bilden. Bei uns in der Station wird aber nicht nach diesem Grundsatz gehandelt, sondern umgekehrt. Hier entscheiden nicht die Fähigkeiten, sondern die Parteizugehörigkeit. Versteht es einer von den Bediensteten, deutschnational zu sein, in dieser Eigenschaft sich vor den Augen der Herren Gismann und Sinzig besonders hervorzuheben, so kann er gewiß sein, daß er sich der Liebe und des Wohlwollens dieser beiden Herren erfreut und ihm bei dienstlichen Vorgehen sicher nichts geschehen wird, während andere bei den geringsten Vergehen mit exemplarischen Strafen bedacht, wenn nicht gar in Disziplinaruntersuchung gezogen werden. Daß das Tatsachen sind, beweisen die Vorkommnisse der letzten Zeit. In der Station befindet sich ein deutschnationaler Oberbediensteter, namens Müd, der sich streng nach dem Grundsatz hält, recht viel Germanensaft und Feuerwasser zu vertilgen, kürzlich war Müd derart besoffen,

daß er nicht wußte, was er tue und die ganze Zugsgarnitur mit ihm nach Leobsdorf durchging und er wieder zu Fuß nach Jägerndorf laufen mußte. Ein andermal wieder, und das erst wieder vor kurzem, konnte er kaum auf den Füßen stehen, stürzte in die Kangleien und belegte die Beamten mit den ordinärsten Schimpfnamen, ohne daß ihm sonderlich viel geschah. Daß bei dieser Besoffenheit von einer Dienstfähigkeit des Müd keine Rede sein kann, sah ein anderer Oberbediensteter sich genötigt, dem Müd das Signal abzunehmen und den Zug Nr. 1215 „frei“zumelden. Man sollte nun meinen, daß der Müd wegen seiner Besoffenheit im Dienste und der Skandale, die er sich hat zuschulden kommen lassen, in Disziplinaruntersuchung gezogen wird. Doch ein deutschnationaler hat unter der Leitung der Herren Gismann und Sinzig nichts zu befürchten, er wird auch von der Disziplinaruntersuchung verschont. Gingen wurde der zweite Oberbediensteter, weil er dem Zuge das „Frei“-Signal gegeben halte, mit einer Geldstrafe bedacht, weil nicht er, sondern Müd das hätte tun sollen. Daß ein total besoffener Mensch dazu nicht fähig ist, scheint den Herren nicht einzuleuchten, und so bestreben sie halt einen nichternen, weil er seine Pflicht erfüllt. Hätte er es nicht getan, wäre er sicher auch wegen Dienstvernachlässigung bestraft worden. Ein noch viel größerer Skandal ist die Eigenmächtigkeit Gismanns und Sinzigs in privaten Angelegenheiten des Personals. Anlässlich des Todes des Wächters Schindler, wurde vom Personal für die Witwe des Verstorbenen eine Sammlung eingeleitet, die den Betrag von 54 Kr. ergab. Davon wurde ein Kranz um 15 Kr. gekauft und der restliche Betrag war für die Witwe gedacht. Aber Herr Gismann verweigerte die Ausfolgung des Betrages und erklärte der Frau, sie müsse erst ein Gesuch beim Bahnbetriebsamt einbringen. Diese Vorgangsweise ist geradezu unerhört und ein öffentlicher Skandal. Man denke, das Personal sammelt für einen verstorbenen Kollegen und Herr Gismann erkauft sich, das Geld der Bediensteten mit Beschlag zu legen, um zu verhindern, daß es dem gedachten Zweck zugeführt werden kann. Die Bediensteten haben das Recht, mit ihrem sauer verdienten Geld zu machen, was ihnen beliebt, und wenn sie für die Witwe eines verstorbenen Kollegen sammeln, so geht das die Herren Gismann und Sinzig, mit Respekt zu sagen, einen Schmarren an, und sie haben bestimmt kein Recht, darüber nach eigenem Gutdünken zu verfügen. Das Personal ist reif genug, ihre persönlichen Angelegenheiten selbst zu regeln, und brauchen weder einen Gismann noch einen Sinzig als Kurator. Hoffentlich tragen diese Zeilen bei, daß der Witwe des Verstorbenen der Betrag ohne Kürzung ausgefolgt wird. Das Personal verlangt, daß das gesammelte Geld jenen ausgefolgt werde, für die es gesammelt wurde.

Jansbrud (Südbahn.) Man schreibt uns: In Nummer 17 vom 10. Juni brachten Sie auf Seite 8 unter Korrespondenzen einen Artikel über den Oberkondukteur und Lokalausführer Karner in Jansbrud. In dieser Sache müssen wir noch mitteilen, daß Herr Karner schon einen Anwalt und Verteidiger gefunden hat, und zwar niemand geringeren als den Advokaten der Südbahn, Herrn Josef Thurner, derzeit Stationskassier in Jansbrud. In der Kohlenhandels-geschichte wendete sich Herr Resident und Stationskassier Thurner an die Personalkommissionsmitglieder „Gruppe Beamte“ und hat diese gebeten, die Herren Kollegen mögen für den christlichsozialen Kohlenhändler außer Dienst und derzeit Oberkondukteur in Jansbrud, beim Herrn Generaldirektor für-bitten, daß Karner wieder seine Legitimation bekommt. Es nimmt sich gut aus und Thurner und seine Anhänger steigen von Tag zu Tag in ihrem Ansehen. Vor nicht langer Zeit hat der Herr Resident Thurner, den von der sozialdemokratischen Organisation hinausgeworfenen, wegen Notzucht an einem zehnjährigen Kind zu vier Monaten Kerkers verurteilten Kondukteur bei der Disziplinarverhandlung verteidigt und die Sittlichkeit nach christlichen Grundsätzen zum Gaudium der übrigen Vertreter zum Besten gegeben. Der Kondukteur äußerte sich auch zu einigen seiner Freunde: zwei Jahre bleibe ich in... M., dann wende ich mich an den Thurner, der wird es schon durch einen christlichsozialen Abgeordneten machen lassen, daß ich wieder nach Jansbrud komme. Wird sich nett ausnehmen, wenn der Kondukteur durch die Protektion des Thurner wieder nach Jansbrud kommt. Kaum ist diese Geschichte erledigt, verteidigt Herr Thurner den Kohlenhändler! Jetzt wissen wir nicht, will Herr Thurner und Karner einen eigenen Vereinsausdruck gründen? Wir können den Bundesbrüdern, damit der Verein bestehen kann, noch einige solche „Charaktere“ beifügen.

Feistritz im Rosenthal. (Grobe Pflichtver-nachlässigung eines Bahnarztes.) Bekanntlich erfolgte am Pfingstsonntag den 26. Mai in der Station Maria-Rain bei Zug 26 ein Zugzusammenstoß, bei welchem Bahnrichter Genosse Simon Trampitsch schwer verletzt wurde. Trampitsch wollte trotzdem seine Reise noch fortsetzen, da eine seiner nächsten Verwandten gestorben war, aber unbedingte bei der Leiche sein wollte. Trampitsch mußte aber, von großen Schmerzen geplagt, in St. Veit a. d. Glan wieder umkehren und nach Hause fahren. In Weizelsdorf angekommen, erkannte Herr Bahnmeister Fürnschuh sofort die Situation seines Bahnrichters und telephonierte nach Feistritz um Herrn Bahnarzt Dr. Klimbacher, dann besorgte Herr Fürnschuh Pferd und Wagen, um den Bahnrichter nach Hause zu führen, und begleitete ihn selbst bis in seine Wohnung, wo er mit Frau Trampitsch gemeinsam den Schwererlebten ins Bett brachte. Mittlerweile langte auch die Witschaft von Feistritz ein, daß Herr Dr. Klimbacher den ihm holenden Stationsarbeiter ansprach: „Schau S., daß hinaustommen aus meiner Wohnung, heute bin ich nicht zu sprechen.“ In Feistritz war zu Pfingsten Veteranen-Kahnenweibe, und dieser mußte sich Dr. Klimbacher als Bürgermeister doch mit Leib und Seele widmen. Wie Herr Dr. Klimbacher im allgemeinen die Eisenbahner behandelt, schaut es wohl sehr traurig aus. Viele Eisenbahnerfrauen gehen und kaufen sich die Medikamente selbst, nur um nicht Grobheiten einstecken zu müssen. Als einmal eine Wächtersfrau zu ihm in die Ordinationsstunde kam, und ihm den Krankenzettel hingab, sagte er: „Schon wieder so ein Eisenbahnerficken da.“ Wahrlich, ein sehr höflicher Arzt!

Wenn Herr Dr. Klimbacher das Eisenbahnerpersonal nicht anständig behandeln will, so möge er auch auf das Honorar und Fahrbegünstigung verzichten, und die Stelle als Bahnarzt niederlegen. Wir wären ihm noch dankbar für diese Tat, denn willkürlicher als von Dr. Klimbacher werden wir wohl von keinem Arzt behandelt werden.

Genosse Trampitsch wurde am Pfingstmontag den 27. v. M. vom Bahnarzt Dr. Maurer in Ferlach besucht und ein Verband angelegt, wobei Dr. Maurer konstatierte, daß er drei Rippen gebrochen hat. Seitdem wird Trampitsch von keinem Arzt mehr besucht; von Dr. Maurer nicht, weil Trampitsch in Dr. Klimbacher seinem Wirkungskreis wohnt, und vom letzteren deswegen nicht, weil er die Eisenbahner nicht leiden kann.

Die löbliche I. I. Staatsbahndirektion Willach, aber fragen wir, ob sie eine solche Vorgangsweise des Bahnarztes Dr. Klimbacher billigt?

Wien, Franz-Josefsbahnhof. (Spezialitäten der Tüchtigkeit.) Allgemein wird behauptet, daß die Staatsbahnbewirtschaft Protektionswirtschaft treibe, daß sie deshalb keine tüchtigen Leute und daher immer Defizite habe — wahr ist es nicht. Die Staatsbahnbewirtschaft trachtet vielmehr, gar

keine Protektion zu üben, das wird man nachweisen. Alte, tüchtige Beamte werden sogar über die Dienstzeit hinaus, und nur deshalb behalten, weil man den entsprechenden Nachwuchs noch nicht hat. Unter den betreffenden Namen tritt uns besonders deutlich der des kaiserlichen Rates Czerny in Wien II entgegen. Aber wenn einmal ein Ersatz da ist, da wird rücksichtslos aufgeräumt, zum Beispiel der Dienstkommandierende Fischer mußte stracks in Pension gehen, da man in Herrn Hufnagl den Tüchtigeren fand. Kann man denn das einer Verwaltung für übel nehmen, die ja schon beim Arbeiterlohn gezwungen ist, zu sparen, zu sparen und wieder zu sparen?

Es muß überall gespart werden, das ist sicher. Es ist deshalb auch vorzüglich notwendig, tüchtige Zugskreuzer zu haben, denn man glaubt gar nicht, was diese Herren alles beitragen können, um das drohende Gespenst der Defizite abzuwehren. Unter diesen Herren tun sich die Revisoren Jewel und Machobsky trefflich hervor, weil das Sparen auf der Eisenbahn zur Deckung der Defizite oder Erzielung hoher Gewinne absolut schon bei den Eisenbahnen selbst begonnen werden muß. Die zwei genannten Revisoren haben für diesen Dienstzweig die beste Eignung. Herr Machobsky revidiert sogar seine beiden Söhne, die seit einem gewissen Augenblick einen gewissen Respekt vor ihrem Vater haben, während es Klosterneuburger Frauen gibt, die einen Feiertag haben, wenn der andere, der schönere Revisor, Dienst macht. Aber darüber wird ja noch zu sprechen sein.

Von Herrn Machobsky ein kleines Beispiel: Dieser trifft kürzlich in einem Lokalung ein in Krügendorf wohnhaften Kondukteur, welcher seine temporäre Freistunde zu Hause verbracht hatte, weil er tags zuvor in Zivilkleidern gewesen ist und die Karte in denselben verwahrt hatte. Herr Machobsky weiß natürlich, daß dieser Kondukteur eine Freistunde besitzt und deshalb berechtigt ist, unentgeltlich befördert zu werden. Der Kondukteur entschuldigt sich nun sehr höflich, ihm erzählend, daß er seine Karte aus seinem Zivilanzug herauszunehmen vergessen habe; aber Herr Machobsky meinte: Was, Sie haben sogar Zivilkleider? Ja nicht; mir geht es nicht so gut. Das kostet eine Krone! — Der Kondukteur, der zu seinem Diensttag gefahren ist, mußte für diese Fahrt, die normal unentgeltlich ist, abnormal aber höchstens 12 Sch. kosten kann, eine Krone bezahlen! Hier die Frage: Mit wieviel Prozent arbeitet da die Staatsbahnverwaltung? Unerbört. Die Millionengewinne, die der Eisenbahnminister jährlich mit Stolz ausweist, sind nur die Blutgelder der Eisenbahner, und die vielgerühmte Reorganisation des Staatsbahnwesens ist nur auf die Dressur solcher „Tüchtigkeiten“ gerichtet! Die Weinstube der Spezialitäten droht oft unter der ausgelassenen Freude, und wahre Orgien werden gefeiert, in welchen mit Wollust diese Geschichten besprochen und bekräftigt werden, wenn das Personal recht ausgiebig zu seinem Schaden getroffen wurde!

Das höchste Ziel aber ist es für den Ehrgeiz der Spezialitäten, wenn es gelingt, einen Bediensteten durch ihre Anzeige in eine Disziplinaruntersuchung zu drängen. Einen solchen Fall wollen wir erzählen: Am 11. April hatte Genosse Engelmaier turnusmäßig Zug 16, nachdem er seinen turnusmäßigen Zug 17 bereits absolviert hatte. Zusammen sind das 15 Dienststunden, die durch gar keine entsprechende Ruhezeit unterbrochen werden. Er hatte die letzten Wagen, die bekanntlich Gültwagen sind. In allen Stationen und Haltestellen war Engelmaier am Platz. In Reifelmauer verspürte er aber plötzlich den Drang zu einer Notdurft, von welcher wohl auch der schönste Revisor nicht ausgeschlossen ist. Wir hoffen, das dies keine Denunziation ist. Er begab sich nun in den ihm zunächst gelegenen B-Wagen und ins Kloset, nachdem er seinen Mantel schnell in ein leeres Coupé warf. Nach getaner Verrichtung — unterdessen war bereits St. Andrä-Wörden passiert worden, so daß er nicht mehr aussteigen und sich nach rückwärts begeben konnte — schloß er sich einen Augenblick in jenes Coupé, in welchem sein Mantel lag. Es ist nun klar, daß auf den Körper, der bereits eine 14stündige Arbeit überdauert hatte, Müdigkeit und Wärme derart einwirkte, daß Engelmaier in Erwartung der nächsten Station hinsank und matt entschlimmerte; der Augenblick hat ihn überwältigt. Aber dieser Schwäche mußte sofort ein Rächer erstehen: Herr Jewel, der gefreunde, schöne, von den Damen gefeierte Revisor, mußte ihn gerade in diesem Augenblick ertappen. . . .

Engelmaier fürchtete eine Anzeige des Herrn Jewel wahrlich nicht, denn Herr Jewel muß doch wissen, was es heißt, sich in der 14. Dienststunde zu befinden. Aber Jewel weiß doch aus eigener Erfahrung, daß die Nächte, die Zug 16 durchfährt, nicht immer gleich ermüdend sind: es gibt oft auch köstliche Vergnügens, wo ein Schlaf nicht möglich ist. Wenn wir Göpfriß und Sigmundsherberg nennen, so wird man wissen, was damit gesagt ist. Und gibt es nicht auch Kondukteure, die behaupten, daß es Züge gleicher Nummer gibt, in denen Herr Jewel so manchmal dem Traum- und Schlafgott buldigt? Bei ihm liegt dies eben zurück; es wird vielleicht auch nicht mehr geschehen. Und wohl a lonto dieses Umstandes zeigte er den Genossen Engelmaier an, der dadurch in eine Disziplinaruntersuchung gedrängt wird, und zwar deshalb, weil Jewel sich zu den Spezialitäten der Tüchtigkeit zu zählen berechtigt fühlt und nicht hinter ihnen zurückbleiben will, von wegen der Qualifikationsbeschreibung; ferner weil es die höhere Kategorie der Spezialitäten speziell wünschte, Herr Hufnagl, der tüchtige und Herr Czerny, der überreife. Warum? Herr Hufnagl darum, weil er in Turnusangelegenheiten manchen Vord geschossen hat, den zu bemänteln er in Engelmaier keinen Freund fand; Herr Czerny, weil er Herrn Kolisto, der mit höchstem Eifer die Einleitungen von Disziplinaruntersuchung aufhäuft, besonders entgegenkommen will, um es sich nicht zu verschmerzen, weiterdienen zu dürfen.

Nunmehr ist die Untersuchung gegen Engelmaier eingeleitet. Wir müssen allerdings sagen, daß zu solchen Maßnahmen nur einige Kondukteure ausgeführt werden, die weder die Dienstkommandierung noch die Leitung des Betriebsamtes als Allerheiligstes und Unfehlbares ansehen. Wenn ein anderer Kondukteur am selben Tag (11. April 1912) erst eine halbe Stunde im Dienst stand und von Herrn Jewel schlafend angetroffen wurde, dieser Kondukteur nur mit 3 Kronen bestraft wird, Engelmaier jedoch mit 14 Dienststunden mit demselben Delikt aber eine Disziplinaruntersuchung haben muß, so sieht man, auf wen alle diese Spezialitäten losgelassen werden. Wir sehen aber auch, daß solche Spezialitäten geächtet werden, und daß die Staatsbahnverwaltung nur mehr ihr Heil in Willkür und Ungerechtigkeit zu finden hofft!

F. S.
Landes. Der übermäßige Eifer von seiten unseres Schulbeamten, Herrn B., im Unterricht des Zugbegleitungspersonals, welcher bereits zur Seftatur und Schädigung ausartet, veranlassen uns, dagegen Stellung zu nehmen.

Wir besuchen gewiß gern den Unterricht, weil wir denselben für notwendig finden, über die verschiedenen Erläuterungen für erhalten, womit Meinungsverschiedenheiten Hargelegt werden. Aber eine Einteilung und Maß soll gehalten werden und nicht willkürliche Rücksichtslosigkeit.

*) Seit dem Falle Engelmaier wurde der Turnus der Touren 17/16 geändert; man fährt nicht mehr 17 Dienst- und 16 Dienst, sondern 5 Regie und 16 Dienst. Herr Hufnagl konnte sich auch bei der Protokollaufnahme mit Engelmaier nicht enthalten, sich einzumischen und unwahre Behauptungen aufzustellen, welche Engelmaier widerlegte.

So werden hier die Reserverpartien fast täglich von 1/2 11 oft auch von 9 bis 1 Uhr mittags in der Schule behalten, um dann meistens schon um 2 Uhr 21 Minuten mit Zug 7 nach Bludenz zu fahren. Nachdem die meisten Bediensteten 20 bis 30 Minuten vom Bahnhof entfernt wohnen, so sind sie oft nicht in der Lage, das Mittagessen einzunehmen, oder sie müssen sich mit einem kalten Zimbib zufriedengeben. Noch schlechter geht es den Ledigen, welche oft in den Kostorten überhaupt kein warmes Essen mehr erhalten.

Wenn es auch nicht immer zutrifft, daß das Personal wegfahren muß, so ist es doch nicht notwendig, daß man demselben das warme frische Essen auf diese Weise bereitet. Auch finden wir es nicht für besonders geistreich, daß man die Reserverpartien nach den Diensttoren in der Schule zurückbehält, denn ein Interesse für den Lehrstoff kann bei einem übermüdeten Personal unmöglich vorhanden sein.

Auch wäre es anständig und für die Disziplin fördernder, wenn vorkommende Mängel mit den Zugführern allein erledigt und nicht alle Vorkommnisse den ganzen Parteien mitgeteilt und die Zugführer dadurch bei den Zugbegleitern herabgesetzt würden. Wir enthalten uns heute, Beispiele anzuführen, in der Erwartung, daß diesbezüglich eine Einteilung und Abhilfe geschaffen wird.

Amstetten. Am 21. Juni um 4 Uhr 30 Minuten früh wurde hier der Weichenwächtersubstitut Alois Hofmann von einem vom Abrollgeleise kommenden Wagon niedergedrückt und so schwer verletzt, daß er in einigen Stunden seinen Verletzungen erlag. Natürlich wird man jetzt mit fieberhaftem Eifer darangehen, einen Schuldtragenden dort zu suchen, wo er nicht zu finden ist. Wo der Schuldtragende zu finden wäre, werden wir im folgenden anzudeuten versuchen. Erst vor ganz kurzer Zeit wurde der 12stündige Dienst mit 24stündiger Ruhezeit den Weichenwächtern auf der Abrollanlage in Amstetten genommen und ihnen dafür ein 16stündiger Dienst mit der 24stündigen Ruhezeit aufgetragen. Diese Verlängerung der Dienstzeit hat ihr erstes Opfer gefordert. Wie viele wird sie vielleicht in kurzer Zeit noch fordern? Dadurch werden zwei Mann erspart, und gespart muß werden. Auch die Wagen-schreiber, die hier zugleich den Dienst der Gütertransiteure machen müssen, leiden unter diesem elenden Dienstturnus, wodurch dieselben immer zwei aufeinanderfolgende Nächte im Dienst stehen.

Außerdem hat man den Transiteuren noch jenen Dienst aufgeschaltet, der unter normalen Umständen von einem Kanzleidiener versehen werden sollte und früher auch von einem solchen versehen wurde. Der Kanzleidienerposten ist ebenfalls normiert und auch besetzt, nur wird dieser Mann zu allem anderen, nur nicht zu seinem wirklichen Dienst verwendet.

Wir möchten einem der vielen Herren bei den Direktionen und beim Ministerium die Bitte unterbreiten, nur einmal eine Nacht mit uns auf dieser miserablen Anlage Dienst zu machen. Wir glauben, daß er sich schon nach drei bis vier Stunden davonmachen würde, uns die übrigen 12 bis 13 Stunden wieder schön allein lassend. Wenn eine Katastrophe eintritt, dann wird der Schuldtragende stets unter dem niederen Personal gesucht, obwohl als Ursachen solcher entsetzlicher Unfälle nur die zu lange Dienstzeit und die für die bestehenden Verhältnisse viel zu geringe Entlohnung genannt werden müßte.

Erschütternd wirkt es auf diejenigen, welche es ansehen und anhören müssen, wie so ein armer zu Tode gerädert Mensch in dem Augenblick, wo man seine zermalmten Glieder auf die Tragbahre bettet, mit folgernden Worten, die von Hofmann tatsächlich gebraucht wurden, um Speise bittet: „Gebt mir etwas zu essen, ich habe Hunger!“ Wenn der Mensch in dem Augenblick, in dem er mit abgetrennten Gliedern auf die Bahre gelegt, wo wahnwitzige Schmerzen seinen Körper durchzuden, noch das Gefühl des Hungers hat und es in so klarer Weise äußert, so ist das wahrlich doch nicht mehr als Heberelei gegen die Teuerung und ihre Erreger einzuschämen, sondern es ist ein mit blutigen Letzern geschriebener Beweis, daß ein Mensch, wenn er auch nur ein Weichenwächtersubstitut ist, eben Nahrung braucht, um leben zu können, und daß ein schlecht ernährter Körper den Anforderungen, die der stets wachsende Verkehr an den Eisenbahnbediensteten stellt, nicht gewachsen ist.

Profnitz. Es scheint als lebten hier die Leute in der größten Zufriedenheit, doch in Wirklichkeit gibt es hier Fälle, die nicht mehr länger verhehlt werden können und endlich in die Öffentlichkeit kommen müssen. Um diesen Verhältnissen teilweise ein Ende zu bereiten, wollen wir einiges veröffentlichen, um dem Herrn Vorstand anzudeuten, wie bei ihm besonders gut qualifizierte Leute arbeiten. Der Verschieber Kolač, der so oft belobte Mensch, besitzt nur einen kleinen Fehler, von dem der Herr Vorstand nichts weiß oder vielleicht auch nichts wissen will; dieser besteht darin, daß er sich, gewöhnlich nach dem Ersten, krank meldet und dann 10 bis 14 Tage zu Hause bleibt. Wenn Kolač in den Dienst zurückkommt, so sagt er: „Der Herr Vorstand hätte ihm gesagt, er solle zu Hause bleiben, solange es ihm beliebt.“ Die Ursache seiner Erkrankungen wird wohl dem Herrn Vorstand nicht bekannt sein. Während des Dienstes, wo seine Kollegen arbeiten, schläft sich Kolač seinen Schwipps aus. Eines Tages, wo Kolač wieder einmal über zu Mute war und er einen abnormal schweren Kopf hatte, verkroch er sich in eine Bremshütte des Lastzuges, um dort auszuruhen. Ohne etwas zu bemerken, erwartet er und befindet sich statt in Profnitz in Olmütz! Von Glück kann er noch erzählen, daß er unterwegs infolge seines Kaufes nicht herausgefallen ist und einen Unfall erlitten hat. Solche Fälle werden verschwiegen, und so einen Menschen, der seine jüngeren Mitarbeiter verdirbt, läßt man den Dienst eines Oberverschiebers ausüben. Man läßt ihn außerdem noch den Dienst eines Blocksignalbieneers machen, zu welchem verantwortlichen Dienst er keine Prüfung hat. So sehen die Herren „Brüder“, aufgezogen durch den Herrn Samobyl, aus.

Franzendorf-Planina. In der Strede Franzendorf-Planina treibt ein Lokomotivführeranwärter namens Franz Slanovic sein Unwesen. Nicht genug, daß sich dieser saubere Herr in Franzendorf unbeliebt gemacht hat, will er sich auch noch auf der Strede, besonders aber in Planina, bekannt machen. Seit die Wächter mit ihren Familien in Planina wohnen, hat er nichts Eiligeres zu tun, als deren Ehegeheimnisse zu erspähen. Der erschreckt sich sogar, in aller Früh die Frauen aus dem Schlaf zu wecken und um „Schnaps“ anzufechten.

Wir stellen an die Herren Grundner und Riedl das Ansuchen, dem Slanovic beizubringen, daß er sich in Stationen mehr um seine Maschine zu interessieren hat und die Wohnparteien in Ruhe lassen soll.

Dem Slanovic raten wir aber, nicht mehr unter die Fenster zu kommen, denn da könnte sich über ihn ein voller Nachtopf entleeren.

Verwaltungsberichte

Stading. Am 2. Juni sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse Dr. Haas aus Mährisch-Odrau. Gleichzeitig wurde beschlossen, daß allmonatlich eine Versammlung mit Vortrag stattfinden soll. Genosse Dr. Haas hat sich bereit erklärt, in diesen Versammlungen das Referat zu übernehmen. Tag und Stunde der Versammlungen wird rechtzeitig bekanntgegeben. Die Kollegen werden aufgefordert, die Versammlungen stets zahlreich und pünktlich zu besuchen.

Leoben. Den 9. Juni fand in Kalkwang eine Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Maurer aus Leoben über die Aufgaben und Ziele unserer Organisation einen beifällig aufgenommenen Vortrag hielt.

Admont. Am 16. Juni d. J. fand in Herrn Kraus' Gasthaus in Admont eine gut besuchte Versammlung der Oberbauarbeiter statt, in welcher gegen die vom k. k. Eisenbahnministerium herausgegebene neue Arbeitsordnung Stellung genommen wurde.

Genosse Grimm führte ein vortreffliches Referat und zergliederte in ausführlicher Weise die neue Arbeitsordnung.

Dahnitz. Den 18. Juni fand hier eine Versammlung der Oberbauarbeiter statt, in welcher Genosse Kraus aus Falkenau über die Lohnverhältnisse bei der B. E. W. referierte.

Wien II. Die Ortsgruppe Wien II (der k. k. Nordbahn) berief für den 18. Juni in Danus Gasthaus, Mühlfeldgasse 5, eine Versammlung der Oberbauarbeiter ein, um Stellung zu der neuen Arbeitsordnung zu nehmen. Die Versammlung, welche von Genossen Juhacs geleitet war, wies einen Massenbesuch auf. Als Referenten sind Genossen Lomitsch und Dusek gekommen. Genosse Lomitsch behandelte in sachlicher Weise die neue Arbeitsordnung, deren Mängel einer sachlichen Kritik unterziehend; er wendete sich an die slawische Arbeitererschaft mit der Mahnung, der Organisation treu zu bleiben und diese nicht als ein Durchhaus zu betrachten. Ebenfalls Genosse Dusek, welcher das Referat in tschechischer Sprache übersehte, warnte die slawischen Oberbauarbeiter zu glauben, daß die übrigen, der Organisation seit Jahren angehörigen Eisenbahner ihnen die Kasanien aus dem Feuer holen, wenn sie von der Organisation etwas erhoffen, dieser schnell beitreten, und kaum das erreicht wurde, ihr wieder den Rücken kehren. Es wurde sodann eine Resolution einstimmig angenommen, in welcher die Enttäuschung der Arbeitererschaft über die neue Arbeitsordnung und die Hoffnung sowie der Wunsch ausgesprochen wurde, daß es den Bemühungen der Organisation gelingt, eine Verbesserung dieser Arbeitsordnung zu erreichen.

Sainfeld. In Zehetmeiers Gasthaus fand am 21. Juni unter dem Vorsitz des Genossen Brandstätter eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Dusek aus Wien über die Strafgesetzmäßigkeiten und über die Sozialversicherung einen interessanten und lehrreichen Vortrag hielt, welcher von den Anwesenden mit großer Aufmerksamkeit angehört wurde.

Braunau am Inn. Den 15. Juni sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse A. Müller über „Die Arbeitsordnung bei den k. k. Staatsbahnen.“

Budweis. Am 23. Juni fand in Steinbrunn eine Versammlung der Bahnarbeiter statt, in welcher Genosse Jost aus Budweis über „die Bestimmungen der neuen Arbeitsordnung“ referierte.

Aus den Organisationen.

Duz. Es kommt immer noch vor, daß Mitglieder, welche der Sterbefasse angehören, den Sterbefassenbeitrag nicht gleichzeitig mit dem Monatsbeitrag dem Kassier übergeben. Dadurch entstehen Schwierigkeiten, die gegebenen Falls zum Schaden der Sterbefassenmitglieder führen könnten. Um dies in Zukunft zu vermeiden, fordern wir die Mitglieder des Sterbefassensfonds auf, den Kassienbeitrag stets mit dem Monatsbeitrag, das ist Art. 170, allmonatlich rechtzeitig an den Kassier abzuführen. Weiters laden wir die Mitglieder der unliegenden Ortsgruppen und Zahlstellen zu unserem am 7. Juli stattfindenden 15jährigen Gründungsfeste nochmals höflichst ein.

Unter-Schichta. Bei der am 14. Juni 1912 abgehaltenen Jahreshauptversammlung sind nachstehende Genossen in den Ortsgruppenauschuss gewählt worden: Franz Lukežic, Obmann, Anton Dolžnik, Stellvertreter; Jakob Kovac, Kassier, Franz Arhor, Stellvertreter; Wilhelm Rudolf, Schriftführer, Alois Dolinar, Stellvertreter. Zuschriften wollen an Genossen Anton Dolžnik, Geld betreffende an Genossen Jakob Kovac gerichtet werden.

Attnang. Anlässlich der Versetzung der Genossen Firlinger und Fischer rufen die Mitglieder der Ortsgruppe Attnang den beiden Kollegen ein herzlichstes Lebwohl nach.

Strahhof. Bei der am 19. Mai 1912 stattgefundenen Generalversammlung der Zahlstelle Strahhof wurden folgende Genossen gewählt: Franz Rose, Zahlstellenleiter, Benzel Baier, Stellvertreter; Josef Nieggl, Johann Kexmann, Benzel Warden, Walbert Bartusch, Georg Hager, Ausschussmitglieder. Die Monatsversammlungen und Einzungen finden jeden 3. eines Monats im Vereinslokal, Gasthaus Bartusch, statt.

Komotau. Die Ortsgruppe veranstaltet gemeinsam mit den gewerkschaftlichen Vereinen Oberdorfs am Sonntag den 4. August einen Ausflug auf den Keilberg, der höchsten Spitze des Erzgebirges. Es ergeht daher an alle Ortsgruppen der Umgebung das Ersuchen, sich dem Ausfluge anzuschließen. Die Abfahrt erfolgt um 8 Uhr früh von Komotau bis Schmiedeberg. Ab Schmiedeberg Fußwanderung über Kalkofen, Stolzenhain. Ankunft auf dem Keilberg zwischen 9 und 10 Uhr vormittags. Um 11 Uhr Abstieg gegen Joachimsthal, dabeilbst Mittagspause und Besichtigung der Stadt. Abends Heimreise von Joachimsthal bis Schladenwerth mit der k. k. Staatsbahn. Ab Schladenwerth mit dem Zuge Nr. 12 der Buschtiebrader Bahn; Ankunft in Komotau um 9 Uhr 41 Minuten abends. Die Genossen der übrigen Ortsgruppen, welche der geographischen Lage zufolge einen anderen Aufstieg als den von Schmiedeberg unternehmen, werden ersucht, ihre Abreise so einzurichten, damit sie in der angegebenen Zeit den Gipfel erreichen. Genossen! Sorget, daß dieser lohnende Ausflug uns Gelegenheit bietet, auch auf gefälligem Gebiete Solidarität zu üben. Anmeldungen nimmt entgegen Josef Vlahu, Komotau, Bahnhofstraße 56, oder Hugo Stüß, Oberdorf, Alleestraße 252.

St. Peter in Krain. Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsarten und Interimsarten behufs Kontrolle an den Kassier abzugeben. Weiters geben wir bekannt, daß die Bücherabgabe der Vereinsbibliothek bis auf weiteres eingestellt ist. Gleichzeitig ersuchen wir jene Mitglieder, welche noch ausstehende Bücher besitzen, dieselben ehestens abzuführen.

Admont. Es diene den Genossen zur Kenntnis, daß sich die Bibliothek ab 16. Juni in Herrn Kraus' Gasthaus befindet, und Genosse Gabriel Kramer, Stationsarbeiter in Admont, als Bibliothekar, Genosse Jakob Strohmaier als Schriftführer und Genosse Franz Hollinger als dessen Stellvertreter gewählt wurde. Die Ausgabe von Bibliotheksbüchern findet jeden dritten und dritten Sonntag im Monat in der Zeit von 10 bis 12 Uhr vormittags statt.

St. Peter in Krain. Am 6. Juni hielt die Ortsgruppe St. Peter in Krain ihre ordentliche Generalversammlung ab. Als Referent war Genosse Kovac aus Triest erschienen. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Anton Simoncic, Obmann, Ignaz Celic, Stellvertreter; Anton Brun, Kassier, Johann Jitenic, Stellvertreter; Jakob Tolicic, Schriftführer; Franz Krizanc, Bibliothekar; Josef Lomitsch, Johann Bozel, Franz Muga, Ausschüsse; Vertrauensmänner für die Strede St. Peter—Riume: Franz Vogataj; für die Strede St. Peter—Divacca: Stefan

Penko; für die Strecke St. Peter-Abelsberg: Franz Laubar. Sämtliche Fahrpläne sind zu richten an Anton Simončič, Lokomotivführer, St. Peter in Krain, Personalhaus, in Geldangelegenheiten an Anton Brunn, Lokomotivführeranwärter, St. Peter in Krain, Personalhaus.

Insbruck IV. Der Ausschuss hat beschlossen, die Gewährung von Geldunterstützungen an Mitglieder aus Anlaß des Ablebens einer Ehegattin oder an Hinterbliebene eines Mitgliedes wegen dessen Ablebens unter Hinweis auf den nun bestehenden Hinterbliebenenunterstützungsfonds grundsätzlich abzulehnen. Wer also nicht Mitglied des Hinterbliebenenunterstützungsfonds ist, darf in solchen Fällen nicht auf Unterstützung seitens der Ortsgruppe rechnen. Es werden daher diejenigen, die noch nicht dem Unterstützungsfonds beigetreten sind, höflich eingeladen, das Verzeichnis bald nachzuholen, im Interesse ihrer Angehörigen und im eigenen Interesse.

Technisches.

Eine Eisenbahnbrücke als technisches Wunderwerk. Mit dem Bau der größten Brücke in der Welt wird demnächst in Neuport begonnen werden. Es ist eine viergleisige Eisenbahnbrücke, die von Fort Morris über Wards und Mandalls Island führt, den East River überspannt und dann auf einem durchschnittlich 60 Fuß hohen Hochbahngerüst durch Long Island City weitergeführt wird. Der größte der Brückenbogen wird 1000 Fuß lang. Der leitende Ingenieur ist ein Deutscher, Gustav Lindenthal, der frühere städtische Brückenbaukommissar. Die Kosten des ganzen Werkes werden sich auf nicht weniger als 18 Millionen Dollar belaufen. Diese Wunderwerke werden jedoch von dem Catskill-Aquädukt übertroffen, der neuen Wasserleitung, die vom nächsten Jahre an Neuport mit dem reinen Quellwasser der 150 Meilen nördlich gelegenen Catskillberge versorgen wird. Dieses großartigste Wasserwerk der Welt, demgegenüber sogar die kolossalen Aquädukte der alten Römer ganz bescheiden anmuten, wird für eine Bevölkerung von 10 Millionen genügen. Seit einer Reihe von Jahren sind 16.000 Arbeiter und zahllose Maschinen mit dem Bau der gewaltigen Reservoirs und Rohrleitungen beschäftigt. Unter den Flüssen Rondout, Wallkill und Hoosna sowie unter dem Crotonsee wurden Tunnels von 75.000 Fuß Gesamtlänge gebaut, allein vom technischen Standpunkt aus ist der 3022 Fuß lange Hudson-Tunnel das bemerkenswerteste Bauwerk des ganzen Systems. Die Sprengungen, für die circa 500.000 Pfund Dynamit verbraucht wurden, beschäftigten ein ganzes Jahr lang 400 Arbeiter, zumeist Polen und Slowaken. Der Tunnel ist ganz und gar wasserdicht und könnte so, wie er ist, als Wasserleitungsröhre dienen. Dennoch wird er ganz mit Zement belegt werden, wobei sein 18 Fuß betragender Durchmesser 4 Fuß einbüßt. Beim Staatssekretär in Albany sind die Inkorporationspapiere der „Montauk Point Improvement Co.“ hinterlegt worden. Damit tritt ein Projekt der Verwirklichung nahe, das vor etwa einem Jahrzehnt vom Eisenbahnmagnaten Austin Corbin angeregt, damals jedoch als Phantasterei verlacht worden ist. Inzwischen hat die Schiffbau-technik solche Fortschritte gemacht, daß selbst der Neuportkanal den Ansprüchen der modernen Ozeanriesen nicht mehr genügt. Schon jetzt macht es Schwierigkeiten, die „Olympic“ der White Star Line mit ihrer Länge von 860 und ihrem Tiefgang von 38½ Fuß unterzubringen. Der Neuportkanal läßt als Maximaltieftiefe nur 40 Fuß zu und einer Verlängerung seiner Piere wird aus zahlreichen Gründen stark opponiert. Nun sollen aber in nicht allzuferner Zeit einige Ozeanpaläste vom Stapel laufen, welche die „Olympic“ an Dimensionen weit hinter sich lassen. Die Cunard-Linie baut die 900 Fuß lange „Aquitania“, die Hamburg-Amerika-Linie den „Imperator“ (910 Fuß), und die White Star Line hat gar einen 1000 Fuß langen Dampfer, die „Gigantic“, in Auftrag gegeben. Für diese Schiffe reichen die Piere in Hoboken und Manhattan nicht mehr aus und so hat man sich denn der „Vision“ Corbins erinnert. Montauk Point, die äußerste Nordostspitze der Insel „Long Island“, ist zur Anlage eines Tiefseehafens um so geeigneter, als die Fahrt über den Ozean dadurch um ganze 10 Stunden abgekürzt wird. Mit dem Spreßzug ist Neuport, wenn die bisher eingelegte Bahn in eine zweigleisige umgebaut wird, in zwei bis drei Stunden zu erreichen. Wie verlautet, sind die Mehrzahl der Interessenten französische, belgische und holländische Kapitalisten, die 50 bis 80 Millionen Dollar anlegen wollen.

Literatur.

Grundzüge der Stilistik für das Eisenbahnpersonal. Verfaßt von K. Wirt. Preis broschiert 1 Kr. (Siehe der „Eisenbahner“ vom 20. Mai 1912.) Wegen Vermeidung von Postspesen werden die Herren Verleger gebeten, den Kostenbeitrag im Vorhinein an meine Adresse zu senden. Emil Hall, Plagwitz, Biffa (Bahnhof), Böhmen.

„Das Wissen für Alle“. Der wissenschaftliche Wädelser von Italien, den der heurige Jahrgang dieser trefflichen, von der Vereinigung österreichischer Hochschuldokumenten herausgegebenen populärwissenschaftlichen Zeitschrift enthält, wird in dem soeben erschienenen 7. und 8. Heft durch einen illustrierten Essay über Bologna von Professor Albano Corbelli fortgeführt. Aus dem übrigen Inhalt dieser beiden Hefte seien erwähnt: Eine Abhandlung über die Bedeutung der Ausbildung für die Anpassung von Robert v. Lindenscheld, der Schluß der Vortragsreihe von Professor Anton Rampa über Ionen und Elektronen, eine Abhandlung über die Kartoffel im Haushalt und Hausgarten von E. Gienapp. Dem letzten Heft lag als Buchbeigabe für die Abonnenten Professor Dr. A. Webers vortreffliche Darstellung der Großstadt und ihrer sozialen Probleme bei. Das „Wissen für Alle“ (vierteljährig 6 Hefte und eine solid gebundene Buchbeigabe) kann für 3 Kr. in jeder Buchhandlung oder direkt vom Verlag Hugo Heller u. Komp., Wien I, Bauernmarkt 3, abonniert werden. Probehefte auf Verlangen gratis.

Le Traducteur, The Translator, Il Traduttore, drei Halbmonatschriften zum Studium der französischen, englischen, italienischen und deutschen Sprache. Der literarische Teil dieser Unterhaltungsschriften bietet in anregender Form in kleinen Novellen, Abhandlungen, Anekdoten, Gedichten u. s. w., die teils einsprachig mit Anmerkungen, teils zweisprachig erscheinen, Kenntnis des fremden Landes, seiner Literatur, seiner Sitten und Gebräuche, seiner Handels- und Verkehrsverhältnisse. Uebersetzungsübungen spornen den Leser zu eifriger Arbeit an. Stets finden sich Adressen junger Leute, die geneigt sind, mit anderen Lesern in schriftlichen Verkehr zu treten bezw. gegenseitiger Förderung der Kenntnisse in der fremden Sprache und zum Austausch von Zeitungen, Ansichtskarten u. s. w. — Probenummern für Französisch, Englisch oder Italienisch kostenfrei durch den Verlag des „Traducteur“ in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen, respektive Zahlstellen haben bis zum 27. Juni mit der Zentrale noch nicht abgerechnet gehabt, obwohl bis längstens 10. eines jeden Monats die im vergangenen Monat einfassierten Beiträge zur Abfuhr fällig gewesen sind. Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht verkürzen zu müssen, bitten wir die

rückständigen Ortsgruppen um ehebaldigste Einsendung des Betrages und künftighin um eine rechtzeitige Abrechnung.
Per Mai: Pärtingen, Wägnisch-Trüben, Wozkow, Branowitz, Brud a. d. L., Budigsdorf; per März, April und Mai: Chyrow; per Mai: Diwacz; per April und Mai: Domazlit; per Mai: Friedland, Wolfen, Girs I; per April und Mai: Groß-Weikersdorf, Gaidensdorf; per Mai: Gieslau; per März, April und Mai: Dinter-Treban; per April und Mai: Horadzowicz-Babin; per Mai: Kanik, Kojetein, Korszow, Micheloh, Neuen, Nowy Targ, Pilsen, Podgorze II; per April und Mai: Podwoleczyska; per März, April und Mai: Radymno; per April und Mai: Rudolfswert; per Mai: Sanban, Schwarzenau, Sebenico, Trient I, Wien-Favoriten II, Wien-Favoriten IV; per April und Mai: Wochener-Teisritz; per Mai: Zablutow, Zell am See.

Sprechsaal.

In die gechehen Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

(Betrifft die Nachsendung der Zeitungen.)

I.

Wir bringen allen Ortsgruppenfunktionären und Mitgliedern zur Kenntnis, daß wir von nun ab die Nachsendung des „Eisenbahners“ etc. an jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen länger als sechs Wochen im Rückstande sind, nicht mehr besorgen. Von Expedition zu Expedition müssen gegen 2000 Exemplare extra nachgeschickt werden. Diese besondere Manipulation kostet durch die Saumseligkeit der betreffenden Mitglieder, die sich ein Gewohnheitsrecht daraus gemacht haben, Tausende von Kronen. Es wird künftighin solchen Mitgliedern nur das letzte Exemplar, von wo ab die Zahlung wieder beginnt, nachgeschickt. Damit neue Mitglieder von einer Abrechnung zur anderen nicht auf ihr Fachblatt warten brauchen, empfiehlt es sich, daß die Aufnahmscheine der Neuaufgenommenen sofort an uns eingehend werden. Um Störungen in der Zusendung zu vermeiden, bringen wir allen Mitgliedern zur Kenntnis, nach jeder Uebersiedlung sofort die Adressänderung an uns bekanntzugeben.

II.

(Betrifft Vereinsabzeichen.)

Wie auch schon durch Zuschriften als auch durch den „Eisenbahner“ bekannt ist, hat unsere Organisation anlässlich der zwanzigjährigen Jubelfeier unseres Vereines ein für alle Zeiten feststehendes Vereinsabzeichen für ihre Mitglieder anfertigen lassen. Die Abzeichen werden vorläufig in deutscher, tschechischer und polnischer Sprache angefertigt. Wir ersuchen nun, für dieses Abzeichen, welches für sich selbst schon propagiert, die nötige Agitation einzuleiten. Die Bezugs- und Verkaufsbedingungen sind in dem Ihnen zugegangenen Zirkular enthalten.

III.

(Betrifft Regulativ zum Hinterbliebenen-Unterstützungsfonds.)

Außerdem machen wir unsere Ortsgruppenleitungen abermals aufmerksam, jenen Mitgliedern, welche dem Hinterbliebenenfonds angehören, in ihr Mitgliedsbuch ein Regulativ beizulegen.

Die Verwaltung.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Triest!

Als die Personalfhäuser mit Bediensteten gefüllt werden sollten, da wurden sogenannte Hausvertrauensmänner gewählt. Nachdem nun die Häuser gefüllt sind, kommt die k. k. Staatsbahndirektion diese Institution nicht mehr. Der Mann hat eben seine Schuldigkeit getan. Die Befehlshaber eruchen um Bekanntheit der Statuten, nach welchen sich diese Gewählten richten können. Ist es der k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß dem Personal seinerzeit die Haltung von beliebigen Afermierten bewilligt wurde? Wenn dagegen wirklich ein Ministerialerlass erlassen ist, ersuchen wir um dessen Verurteilung, damit die Betroffenen nicht über Nacht auf der Straße stehen müßten. Solange die Verlautbarung dieses Erlasses nicht erfolgt, müßte man die Einbildungen als eigenmächtige Handlungen des Administrators, Herrn Adjunkten Kobal, betrachten, dessen Verlautbarungen auf den Anschlagtafeln ohnehin zu dem Gedanken zwingen, daß der Eisenbahner selbst im Privatleben sich eine Oberaufsicht gefallen lassen muß. Um Beantwortung der beiden Fragen sowie um Abänderung der Vorgangsweise des Herrn Administrators ersuchen

die Mieter der Personalfhäuser in Triest.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Triest!

Die Badehütten in Pola zur Benützung der Meerbäder sind unseres Wissens seinerzeit von der Krankenkasse des hiesigen Personals errichtet worden.

Wie kommt der Stationsvorstand der Station Pola, Herr Inspektor Anton Mezzar, dazu, für sich und seine Frau eine Kabine abzusperrn und das Absperrn anderer Kabinen durch Beamte zu dulden? Ist die von der Krankenkasse errichtete Badehütte das Eigentum des Inspektors Mezzar und des Assistenten Feichtmann?

Die Bediensteten hoffen, daß die löbliche Staatsbahndirektion diesen Unfug, welcher noch niemals geübt worden ist, gütigst abstellt und die genaue Einhaltung der Badestunden anordnet. Der zur Badehütte gehörige Schlüssel wolle im Verlehrs-bureau wie früher deponiert werden.

Versammlungsanzeigen.

Friedland. Am 7. Juli um 9 Uhr vormittags öffentliche Versammlung in Arbeiterheim.

Graz. Am 7. Juli um 2 Uhr nachmittags Versammlung in Patrosch's Gasthaus.

Gaisbach-Barbiera. Am 7. Juli öffentliche Versammlung in Vergleithner's Gasthaus.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Teplitz. Am 7. Juli um 8 Uhr abends im Restaurant „zum Spaten“.

Ferzogenburg. Am 7. Juli um 4 Uhr nachmittags in der Bahnhofrestauration.

Barshnit. Am 7. Juli um 2 Uhr nachmittags im Gasthaus Scholz in Königshaus.

Furth im Walde. Am 7. Juli um 3 Uhr nachmittags im „Goldenen Stern“.

Prütz. Am 7. Juli: Ausflug nach Dury (Abfahrt 1 Uhr 30 Minuten, Prütz, A. T. C.). Am 14. Juli um 8 Uhr abends Monatsversammlung im Vereinslokal.

Lurau. Am 7. Juli um 8 Uhr abends Mitgliederversammlung in Ohrazenitz (Vereinslokal).

Lositz. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat um 3 Uhr nachmittags, Gasthaus Traube, statt.

Subweiss. Am 7. Juni Versammlung im Vereinslokal. Prohnik. Jeden Montag, Donnerstag und Samstag gesellschaftliche Zusammenkunft im Vereinslokal.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschussung am 19. Juni 1912. — Referat und Beratung über das Wesen und die Bedeutung der Konsumtenorganisationen, und über die notwendige Reformierung der Lebensmittelmagazine auf den Eisenbahnen. — Beschlußfassung über die Veranstaltung einer Protestversammlung in Wien aus Anlaß der Ablehnung der Forderungen der Eisenbahner im Budgetanschluß. — Erledigung der von den Ausschussmitgliedern gestellten Anfragen.

Inhalt der Nummer 18 vom 20. Juni 1912.

Artikel: Der neueste Verrat an den Eisenbahnern. Christentum, Nationalismus und Gewerkschaft. Die Eisenbahn als Politikum. Solidarität, Opferfreudigkeit, und Disziplin. Eine Angebeurteilung.

Revue: Feuilleton. Inland. Ausland. Aus dem Gerichtssaal. Streiflichter. Korrespondenzen. Versammlungsberichte. Aus den Organisationen. Verschiedenes. Literatur. Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“. Mitteilungen der Administration. Sprechsaal. Allgemeiner Rechtsrat und Gewerkschaftsverein.

Briefkasten der Redaktion.

Langjähriger Abonnent. Sie müßten sich im Dienstweg unter der Angabe des Grundes zur Kündigung anmelden. — Tavis. Bitte uns den neugewählten Vorstand nochmals bekanntzugeben, die Redaktion hat keinerlei Zuschrift betreffs dieser Veröffentlichung erhalten. Es empfiehlt sich für den Eisenbahner, bestimmte Mitteilungen auf ein separates Blatt zu schreiben und dieses oben mit der Aufschrift: „An die Redaktion“ zu versehen. — J. M. Nichts gezogen. — M. M. Alle Einwendungen, die zur Veröffentlichung gelangen sollen, müssen den Ortsgruppenstempel und die Unterschrift eines Funktionärs tragen. — J. A. in Kl. Wenn Ihre Angaben zutreffen, werden Sie am 1. Juli 1912 in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. vorrücken. (Siehe den Eisenbahnermaterialien im „Eisenbahner“ Nr. 81/1909.) — W. 89. Falls Ihre Angaben richtig sind, müssen Sie am 1. Juli 1912 in die Gehaltsstufe von 1100 Kronen und am 1. Juli 1914 in die Gehaltsstufe von 1400 Kr. vorrücken. — M. A., Graz. Das Protokoll, dessen Erscheinen urgirt wird, ist bei uns noch nicht eingelangt.

Inferate
Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. — Immer geartete Ver- o o antwortung. o o

MAGGI's Würfel
Im Dienste
geht nichts über eine wärmende und anregende Rindsuppe. Eine solche ergibt — nur durch Übergießen mit ¼ Liter kochendem Wasser —
MAGGI's Würfel
(fertige Rindsuppe)
à 5 h.
Allein echt mit dem Namen MAGGI und der Schutzmarke Kreuzstern.

Bilke's Bettfedern und Daunen
1 Kilo graue geschlossene K 2.—, bessere K 2.40, halbweiße prima K 2.90, weiße K 4.—, prima baunene weiße K 6.—, hochweiße K 7.—, 8.— und 8.60, Daunen, graue, K 6.—, 7.—, weiße prima K 10.—, Graustamm K 12.— von 5 Kilo an franco.
aus höchstem, rotem, reinem, gelbem oder weißem Gänse (Nanking), 1 Tugend, ca. 150 Cm. lang, 130 Cm. breit, laut 2 Stück, polieren, jeder ca. 60 Cm. lang, 60 Cm. breit, genügend gefüllt mit reinem, grauem, kammigen und bauchartigen Bettfedern K 16.—, hochweißen K 20.—, Langeniedern K 24.—, Einzelne Tugend K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Einzelne Kopfpolster K 3.—, 3.50, 4.—, Tugend, 200 x 140 Cm. groß, K 18.—, 18.—, 20.—, 20.—, Kopfpolster, 80 x 70 Cm. groß, K 4.50, 5.—, 5.50. Unterstücke aus bestem Bettgabl, 190 x 110 Cm. groß, K 15.— und K 15.—, versendet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.
Mag Berger in Dejenitz Nr. 423a, Böhmerwald.
Kein Risiko, da Austausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illust. Preisliste aller Bettwaren gratis. 15

Moderner Anzug . . 24, 36, 44 K
Englischer Schliefer . . 30, 40 „
Eleg. Ueberzieher . 20, 30, 40 „
Steireranzug . . . 24, 30, 40 „
Knaben- und Kinderkleider überraschend billig.
Eigene Abteilung für Maßbestellungen.
Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Bahnpersonal und beschäftigten Personen der Werkstätten 5 Prozent Rabatt von den selbsteigsten existierenden Preisen. Illust. Kataloge und Muster gratis.
Kleiderhaus Albert Kern. Graz, Annenstr. 28.

Heuriger Sommer im Zeichen des Bata-Schuh



Überall zu haben.

Um meine Waschmaschinen zu 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselbe zu obigem billigen En-gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! 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 unverwundlich! Größte Arbeitsleistung! Schon die Wäsche wie bei der Handarbeit! Zahlbar innerhalb 3 Monaten. Schreiben Sie sofort an Paul Alfred Goebel, Wien VIII/2, Albertgasse 3.

Nebenerwerb oder Existenz

sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltsgegenstände. Riesenergebnis zu gesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9.

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97 liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulanten Bedingungen. Telephone 2364

DANKSAGUNG. Für die mir aus Anlass des Ablebens meines Gatten, des Herrn **Johann Henkel** Kondukteur der k. k. Nordbahn (Floridsdorf) ankommenden Beweise inniger Anteilnahme, spreche ich allen meinen Dank aus. Besonders danke ich der P. T. Arbeiterschaft, den Freunden und Bekannten sowie den Verkehrsbediensteten der k. k. Nordbahn für die schönen Kranzspenden und die zahlreiche Beteiligung am Leichenbegängnisse. Die Hinterbliebenen.

1912 er Junggeflügel Garantiert lebende Ankunft, franko jeder Station. 20 St. grosse, fette Brathühner K 19.—, 12 St. grosse, fette Hiesententen K 20.50, 6 St. grosse fette Hiesententen K 21.— per Nachnahme liefert J. MAGER, Skalot 507 (Oest.).

1000fachen Dank

für Ihre vorzügliche Pohl-Seife (Stück Nr. 120), durch welche ich nach kurzem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich beinahe 24 Jahre an Gicht und Rheumatismus litt. Ich spreche Ihnen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus. Leopold Böheim, Fleischhauer, Wien III, Fleischgasse 12.

Pohl-Seife Sie sich auch bei Weissen, Stechen, Jucken, Rheuma und Hautausschlägen vorzüglich bewährt, sie zu haben in Kartons à 4 Kr. direkt beim Fabrikanten J. G. Pohl, Brunn am Inn, Nr. 6, Depot in Wien Appellstr. 1, Plantengasse 6, K. Graben 7, I. Fleischmarkt 1, I. Hoher Markt 8, XII, Weidinger Hauptstrasse 45.



Beste böhmische Bezugsquelle! **Billige Bettfedern!** 1 kg graue, gute, geschliffene 2 K, bessere 2 K 40; prima halblweiße 2 K 80; weiße 4 K; weiße, flaumige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschliffene 6 K 40, 8 K; 1 kg Damen (flaum), graue 6 K, 7 K; weiße, reine 10 K; allerfeinster Dattflaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franco.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtem roten, blauen, weissen oder gelben Flanell, 1 Zucht, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern 10 K; Halbdaunen 20 K; Daunen 24 K; einzelne Zuchten 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 3 K, 4 K 50, 4 K; Zuchten, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kopfkissen, 60 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Unterfedern aus flaum, gefüllten Gradl, 180 cm lang, 115 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Rücknahme des Geld retour.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen. Reichillustrierte Preisliste gratis und franco.

Achtung, Eisenbahner!! Viel Geld ersparen Sie beim Einkauf!

Von Verschämtern eleganteste Herrenanzüge von K 14.—, Hüter von K 10.—, Bodenvöde, Wettertragen von K 8.50, Wobehosen von K 4.— aufwärts. Großes Lager Bettwäsche, weiß oder färbig, nur K 5.—, Leintücher K 1.50, schwere Bettzüge, Damastgrübel, Bettuch, Reinen, Chiffone, Angine, per Stück nur K 9.50, Handtücher, Tischtücher, Vorhänge K 9.—. Garantiert nur gediegene Ware, alles erstaunlich billig. Einzlig in Wien nur bei Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.

Wertheim-Nähmaschinen

30 Tage zur Probe! Versand nach allen Orten der Monarchie. Wertheim-Elektra K 85.—, Wertheim-Schwingschiff, Wertheim-Zentral-Bobbin. Bekannt als vorzügliche Maschinen für Haushalt und Gewerbe. Jede Maschine, die sich in der Probezeit nicht ausgezeichnet bewährt, nehmen wir anstandslos auf unsere Kosten zurück. Viele tausend an Beamte, Lehrer, Förster und Privatpersonen gelieferte Maschinen können überall besichtigt werden. Verlangen Sie neueste Preisliste Nr. 132. Auf Wunsch bequeme Teilzahlung. Nähmaschinen-Versandhaus Strauß, Wien VII, Siebensterngasse 13.

MÖBEL Ausnahmeverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer. Fünfhauser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142 Wien XV, Mariahilferstrasse (neben der Löwendrogerie Schawerda).

Vollstielte Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufw., Kücheneinrichtungen von 34 Kr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisestimmer, altdeutsch und modern, Sezession von 250 Kr. aufwärts. Moderne Küchen, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. Alle Gattungen Möbel, Matragen und Bettelagen billigst. Kleiner Preis-Katalog für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko. Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlichem Auswahle. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bestellen Wiens kostenfrei. **Warnung!** Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Irrföhrung zu bewahren, achte Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Drucknummer als Preis misbraucht, um meine P. T. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelbe Tafel vor dem Geschäftsorte. Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahnerkondukteur“ in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen. **Einzig** in der Provinz! Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind wir sehr zufrieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste Beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und wolle Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen. Hochachtungsvoll Johann Gaisch, Kondukteur.

Ein Kondukteur des k. k. Bahnbetriebsamtes Triefst, Staatsbahn, wünscht mit einem Kollegen des k. k. Bahnbetriebsamtes Villach, Staatsbahn, zu tauschen. Zuschriften sind an die Ortsgruppe II, Via Aldo-Magnuzio 4, 2. Stod, Tür 10, zu richten.

Warum taufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten? Weil keine Anzahlung, kein Risiko, keine Kosten bei ausständlichen im Breille mitbezahlen, jede Maschine bis zur kleinsten Anzahlung vaterländisches Fabrikat ist, den Anforderungen sparen. Weil zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Plattenfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gestern gegründet wurde, sondern seit 1899 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt. Weil ich an solchente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an letzere und 20 Monate Kredit gewähre. Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. Katalog gratis. Kein Cassenladen. Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs 65 Leop. S. Kimpink, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

Begünstigung.

Achtung! Allen Kollegen und deren Angehörigen empfehlen wir auf ihrer Reise nach Triefst das „Hotel Balkan“ in nächster Nähe der Südbahn auf das wärmste. Bei Vorweisung der Legitimation von den Zimmerpreisen ein 20-prozentiger Nachlaß. Vorzügliche Wiener-Küche, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telephone 1253.

Schutzmittel „OLLA“

Beste existierende Marke für Herren und Damen. Per Dutz. K 4.—, 8.—, 8.— und 10.—. Von mehr als 2000 Aerzten begutachtet und empfohlen. Frauenschutz, ein Ideal für jede Frau, jahrelang brauchbar, per Stück K 3.—, 5.— und 10.—. Neuheit für Herren, dauernd verwendbar, per Stück K 2.—. — Versand diskret. — Preisliste mit vielen Neuheiten gratis. (Verschlossen nur gegen 20 Heller-Marke.) J. Gruner, hygien. Fabriklager, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E. Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolombus Amerika entdeckt zu haben. (Adressa beachten.)

Erlaube mir hiermit, den P. T. Eisenbahndiensteten bekanntzugeben, daß ich ab 1. Juli die

Bahnhofrestauration in Gloggnitz

übernommen habe. Gestützt auf meine langjährige Geschäftspraxis und Tüchtigkeit in meinem Fache, werde ich stets bestrebt sein, mir das geschätzte Wohlwollen der P. T. Eisenbahner zu sichern, indem ich jederzeit für gute Speisen und Getränke sowie für exakte Bedienung sorgen werde. Um zahlreichen Zuspruch bittet Achtungsvoll Karl Brta, Bahnhofrestauration.

Billige Bettfedern

5 Kilo: neue geschliffene K 8.50 bessere K 12.—, weiße daunenweiße geschliffene K 18.—, K 24.—, schneeweiße daunenweiße geschliff. K 30.—, K 36.—, K 42.—. aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Zucht ober 1 Unterbett 180 cm lang, 116 cm breit K 10.—, K 12.—, K 15.— und K 18.—, 2 Meter lang, 140 cm breit K 13.—, K 16.—, K 18.—, K 21.—, 1 Kopfkissen 80 cm lang, 68 cm breit K 9.—, K 8.50, und K 4.—, 90 cm lang, 70 cm breit K 4.50 und K 5.50. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßangabe 3-teilige Ganz-Matragen auf 1 Bett à K 27.—, bessere K 33.—. Versand franco per Nachnahme von K 10.— aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Vorübergütung gestattet. Wendt & Söhne, Löwstr. 170 bei Pilsen, Böhmen.

Wilhelm Beck & Söhne

h. u. k. Hoflieferanten 2 Wien VI, Hirschengasse 25 Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungssorten. Preiskurante gratis und franko. Tuchfabrik: Kumpolec (Böhmen)

Parteigenossen!

Bestellen auch jeder für eure Familie ein Paket fehlerfreier Reste, enthaltend: Prima Kanegas für Bettüberzüge, starken Embdenstoff, Best für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität, 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruß Leopold Wicel, Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen. Mitglied der politischen Orts- und Gdoworganisation.

Hammerbrofwerke und Dampfmühle

Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher

Haben Sie Schmerzen? Rheumatische, gichtische, Kopfschmerz, Zahnschmerzen? Haben Sie sich durch Luftzug, Erkältung was angezogen? Versuchen Sie doch den schmerzstillenden, heilenden, stärkenden Keller's Fluid m. d. M. „Eflafluid“. Der ist wirklich gut! Das ist nicht bloß Neffame! Probedugetend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker Keller in Subica Chaplay Nr. 191 (Kroatien).