

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

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



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernest
Dass Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,
Und unsere Weise nicht mehr betteln gehen.
O. Hermann.

Die Aktion für die Eisenbahner im Parlament.

Der Antrag des Staatsangestelltenausschusses angenommen. — Zugeständnisse der Regierung im Ausmaß von 21 Millionen Kronen.

Das Plenum des Abgeordnetenhauses hat am Samstag den 16. d. M. dem Beschluss des Staatsangestelltenausschusses, der bekanntlich für die Verbesserung der Bezüge der Eisenbahner 38 Millionen Kronen verlangt, durch die Seltenheit eines einstimmigen Votums seine Zustimmung erteilt. Zu diesem Beschluss kommt nun die durch den Eisenbahnminister abgegebene Erklärung der Regierung, nach der diese bereit ist, mit Rücksicht auf die staatsfinanziellen Verhältnisse, zwar nicht den ganzen angesprochenen Betrag, sondern lediglich über 21 Millionen Kronen zur Verbesserung der Lage der Eisenbahner zu verwenden. Mit der Summe von 21 Millionen Kronen jährlich will also die Regierung vorläufig das Eisenbahnbudget belasten, wobei sie, wie Herr v. Forster sagte, aber auch weiterhin ihrem Personal „wohlwollende Aufmerksamkeit“ zu schenken gedenkt.

Es braucht wohl kaum erst betont zu werden, daß die soziale Einsicht, zu der sich die Regierung unter dem Drucke der Bewegung der letzten Wochen durchgerungen hat, in keiner Richtung eine Befriedigung schaffen wird. In ihrer Totalität sind 21 Millionen Kronen ja sicherlich eine recht respektable Summe, aber die Wirkung, die sich damit erzielen läßt, verpufft, wenn man das ganze große Heer des Staatsbahnpersonals in Betracht zieht, deren dringendsten Wünsche damit befriedigt werden sollen. Mit 21 Millionen Kronen jährlich kann das Auslangen nicht gefunden werden, und die sozialen Maßnahmen, die damit zur Verbesserung der Lage des Staatsbahnpersonals durchgeführt werden können, erschöpfen auch nicht annähernd die Bedürfnisse und Wünsche, die die Not der letzten Jahre geschaffen hat. Und so wird die Regierung wohl bald genug sich zu der Erkenntnis bekennen müssen, daß mit dieser Summe keine Befriedigung geschaffen wurde, und daß damit die Ruhe unter dem Staatsbahnpersonal nicht hergestellt werden kann. Aber auch die bürgerlichen Mehrheitsparteien, die durch den einstimmig gefassten Beschluss des Hauses der Regierung die Direktive gaben, daß sie eine Aufwendung von 38 Millionen Kronen wünschen, werden sich für die nächste Zukunft der Verpflichtung nicht entziehen können, auf die restliche Durchführung der von ihnen selbst anerkannten und beschlossenen Minimalforderungen zu dringen. Was die Regierung gibt, kann nur als die erste Rate betrachtet werden von dem, was das Parlament als unbedingt nötig verlangt hat. Die Schuld von 17 Millionen Kronen, mit der die Regierung im Rückstand bleibt, wird unausweichlich eingefordert werden müssen, wozu heute schon der Beschluss des Hauses als bindende Zusicherung betrachtet werden muß.

Von diesem Gesichtspunkt geht auch der Beschluss aus, den die am Sonntag in Wien tagende Konferenz des Aktionskomitees gefasst hat. Er sieht in der Zuwendung von 21 Millionen Kronen für die Staatsbahner lediglich eine Abschlagszahlung, die unter dem ausdrücklichen Vorbehalt auf der restlichen Erfüllung des Beschlusses des Parlaments zu beharren, als der einstweilige Erfolg unserer Aktionen entgegenkommen wird. So wenig jemand im Zweifel sein kann, daß das, was die Regierung jetzt gibt, als Befriedigung zu betrachten ist, so verfehlt wäre es, den Erfolg zu leugnen oder gar von einem Mißerfolg zu sprechen. Gewiß wird es auch

jetzt an Zweiflern und Mörglern nicht fehlen, die als Bessermacher mit weisen Ratschlägen hintennach kommen. Aber wie stark immerhin auch die Unzulänglichkeit des momentan Erreichten betont werden mag, über die Tatsache kommt auch der ärgste Skeptiker nicht hinweg, daß ohne Organisation heute so wenig ein Heller erreicht worden wäre als früher, wo man Schritt für Schritt nur durch den latenten Druck der eigenen Kraft die Zugeständnisse erreicht hat. Wie sah es noch vor wenigen Monaten aus? Niemand hatte sich wohl mit dem Gedanken vertraut gemacht, daß bis zum Jahreschluss die Regierung werde auch nur mit dem bescheidensten Zugeständnis herauskommen müssen. Als dann die Aktion mit der imposanten Reichskonferenz am 3. September in Wien einsetzte und der gewaltigen Versammlung beim Wimberger weitere solche in der Provinz folgten, kam nicht nur Leben und Bewegung in die gegnerischen Organisationen, auch in den Kreisen der Regierung begriff man nunmehr, daß irgendwelche neuerliche Konzessionen werden gemacht werden müssen. Unter dem Drucke dieser Bewegung kam zunächst die Vorlage der Regierung, die 14 Millionen Kronen für die Eisenbahner vorgesehene hatte, und das nur mit dem Junktim, das diesen Betrag ausdrücklich von der Bewilligung neuer Steuervorlagen abhängig machte. Daß die Regierung nicht nur mit dem Zugeständnis auf 21 Millionen Kronen hinaufging, sondern auch auf das Junktim verzichtete, wird heute kaum jemand auf ein über Nacht gekommenes höheres soziales Pflichtgefühl zurückführen. Aber nicht bloß die Regierung hat auch diesmal mit der organisierten Macht des Personals gerechnet. So kurz ist wohl auch kein Gedächtnis, daß wir nicht alle wüßten, daß dieselben bürgerlichen Parteien, die heute für 38 Millionen gestimmt haben, noch im Herbst 1908 20 Millionen Kronen und im Mai 1910 gar noch 8.8 Millionen Kronen als zu viel für die Eisenbahner betrachteten, und die diese damals geforderten Summen ablehnten. Es mag ja sein, daß diese bürgerlichen Parteien diesmal für die 38 Millionen stimmten, weil sie meinten, die Regierung brauche sich an diesen Beschluss nicht zu halten. Allein über die Vergangenheit und die Demagogie dieser Parteien kennt der wird kaum daran zweifeln, daß sie auch diesmal den Antrag todsicher abgelehnt hätten, wenn nicht die durch unsere unablässige Aufrollung ihres Sündenregisters bewirkte blasse Furcht diesmal ihre Haltung bestimmt hätte. Wir dürfen es ohne Ueberhebung sagen, daß auch in dieser Frage die sozialdemokratische Organisation erzieherisch gewirkt hat. Und unsere nächste Aufgabe, die wir den Herren heute schon ankündigen, wird die sein, sie zu zwingen, daß sie als bürgerliche Majorität von ihrer bürgerlichen Klassenstaatsregierung die Einhaltung des 38 Millionen-Beschlusses auch fordern!

Mer geschichtlicher und aller Kulturfortschritt brückt sich darin aus, daß er etappenweise erobert wird. Und wer von den Eisenbahnern nicht blind den Tatsachen gegenübersteht, der sieht auch uns selbst von Etappe zur Etappe schreiten. Und jeder kleine Fortschritt, und sei seine Wirkung auf den einzelnen auch noch so unbedeutend, sein materieller Effekt auch noch so winzig, ist schließlich eine Wirkung unserer Macht, weil er gegen den bürgerlichen Staat und die Gesellschaft überhaupt errungen werden muß. Und daß dieser bescheidene Fortschritt diesmal gerade ohne eigentlichen Kampf und ohne Einsatz an Opfern erzielt wurde, daß die Organisation ungeschwächt aus der Aktion hervorgeht, ist nur ein besonderer Grund mehr, mit gerechtem Maßstab zu messen. Die ganze bisherige Geschichte der Eisenbahnerbewegung ist ein Dokument für die Tatsache, daß kein Erfolg, den die Arbeiterklasse er-

reicht, größer sein kann, wie ihre reale Macht. Und so lehrt uns auch diese Bewegung, daß wir nun die Organisation, die uns so viele Erfolge schon gebracht hat, erst recht brauchen. Nun gilt es, alle Kräfte zu einen und zu sammeln, um im Laufe der Zukunft das zu vervollständigen, was uns heute noch fehlt. Hineinjekt in die Organisation, die wir zu einer Macht gestalten wollen, mit der wir von Erfolg zu Erfolg schreiten!

Die Aktion für die Eisenbahner.

Es wird in die Tagesordnung eingegangen, das ist die Verhandlung über den Bericht des Staatsangestelltenausschusses betreffend Maßnahmen zugunsten der materiellen Vesserstellung der Eisenbahner. Als Berichterstatter referiert Abgeordneter Heine, der die Annahme des Beschlusses des Staatsangestelltenausschusses empfiehlt.

Rejn (Tscheche) hält eine Rede in tschechischer Sprache. Rejn (Deutscher Nationalverband) bemerkte, über das Kampfmittel der passiven Resistenz könne man urteilen, wie man wolle, jedenfalls aber müsse man feststellen, daß die Regierung schuld daran trage, wenn die Eisenbahner zur passiven Resistenz greifen. Denn der Staat müsse, ohne die Drohung der passiven Resistenz abzuwarten den Eisenbahnern geben, was sie notwendig brauchen.

Dr. Körner (Tscheche) erklärt, die Jungtschechen und die tschechischen Agrarier werden für den Ausschussbericht stimmen. Rejner beantragt und begründet eine Resolution, in der er die Forderungen der Lokomotivführer und der Bahnärzte empfiehlt und die Ausgleichung der Differenzen, die sich bei der Einreichung der verjahrten Bahnen ergeben haben, verlangt. (Beifall.)

Josef Neumann (Tscheche) befürwortet die Erhöhung der Quartiergelder angesichts der Teuerung und empfiehlt die Wünsche einzelner Kategorien. Er verlangt die Revision des Zertifikatistengesetzes und schließt: Wenn die Regierung nicht alles bewilligen könne, möge sie wenigstens nicht zu sehr hinter den Vorschlägen des Ausschusses zurückbleiben.

Remetter (Christlichsozial) tritt für die Beschlüsse des Ausschusses ein.

Rede des Abgeordneten Josef Tomshil.

Abgeordneter Tomshil: Meine Herren! Mit Rücksicht auf das Uebereinkommen, welches getroffen wurde, damit die Eisenbahnerangelegenheiten heute erledigt werden können, muß ich mich kurz fassen, obwohl es sehr verlockend wäre, auf die gesamten Verhältnisse einzugehen und die einzelnen Punkte, die sowohl in den ersten Anträgen als auch in dem gemeinsamen Antrag enthalten sind, näher zu besprechen. Ich muß mich also darauf beschränken, einzelne wichtige Punkte zu erwähnen, die zur Unterstützung dieses gemeinsamen Antrages notwendig sind. Der Bericht des Staatsangestelltenausschusses, der hier vorliegt, stellt einen gemeinsamen Antrag dar, der, wie bereits von einem der Herren Vorredner erwähnt wurde, so zustande gekommen ist, daß man von dem Grundabstausgegangen ist, zu trachten, einen gemeinsamen Antrag zu schaffen, der der Regierung nicht den Vorwand bietet, ihn als demagogisch bezeichnen zu können oder zu erklären, daß sie ihn nicht durchführen könne. Es muß aber hier auch betont werden, daß die Regierung dem Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses bei den Arbeiten für die Schaffung dieses gemeinsamen Antrages große Schwierigkeiten bereitet hat, daß sie nicht klipp und klar erklärt hat: das will ich geben, zu dem erkläre ich mich bereit; die Regierung hat immer nur davon gesprochen sie sei bereit, nicht unwesentlich über den 14 Millionen-Betrag, der in der Regierungsvorlage genannt ist, hinauszugehen. Schon dieses

Einfließen in eine nebulöse Sphäre,

daß die Regierung nicht sagt, was sie will, zeigt, daß auch die Regierung ganz genau weiß, wie dringend notwendig die Verbesserung der Lage der Eisenbahner ist und daß sie nicht wagt, zu erklären, daß sie das, was im 38 Millionen-Antrag steht, nicht durchführen will, sondern sie erklärt nur immer, sie werde nicht unwesentlich über die 14 Millionen, die sie nach ihrer Vorlage für die Verbesserung der Lage der Eisenbahner verwenden will, hinausgehen. Andererseits sagt sie, daß sie diese 38 Millionen Kronen nicht durchführen könnte. Nun muß hier betont werden, daß alle Parteien im Staatsangestelltenausschuss mit seltener Einstimmigkeit klipp und klar erklärt haben, daß der Betrag von 14 Millionen Kronen zur Verbesserung der Lage der 220.000 Eisenbahner, um die es sich gerade bei der Verbesserung handelt, entschieden zu wenig ist.

Die Regierung fühlt es also, daß ihr passives Verhalten

und ihre Erklärung, daß sie eventuell diese 38 Millionen Kronen nicht durchführen will, eine große Entrüstung unter dem Eisenbahnerpersonal hervorrufen muß um so mehr, als sie die Notwendigkeit der Verbesserung der Lage der Eisenbahner anerkennen muß und sie nicht bestreiten kann, daß die in dem

38 Millionen Kronen enthaltenen Zuwendungen für die Eisenbahnen berechtigt sind.

Nun muß aber die Haltung der Regierung großes Mißtrauen hervorrufen, denn im Staatsangelegenheitenausschuss erklärt sie, sie werde nicht unwesentlich über die 14 Millionen Kronen hinausgehen, und vor einigen Tagen hat sie in der Budgetkommission des Herrenhauses, als an den Ministerpräsidenten und an den Finanzminister die Anfrage gerichtet wurde, was die Regierung hinsichtlich der Staatsangelegten und der Eisenbahnen tun wolle, erklärt, daß sie gegenüber den Forderungen der Parteien des Abgeordnetenhauses nicht unwesentlich zurückbleiben werde.

ein schwerer Fehler der Regierung

wäre, den einstimmig zustande gebrachten Antrag des Staatsangelegenheitenausschusses zu regieren, darin Abstriche zu machen und wichtige Dinge wegzulassen. Die Regierung soll uns erklären, was sie eigentlich mit diesem 38 Millionen-Antrag weglassen will. Das wird ihr aber große Verlegenheiten bereiten, denn sie will ja auch ein zufriedenes Personal haben und muß wissen, daß zur Vollbringung einer günstigen Arbeitsleistung ein zufriedenes Personal notwendig ist. Man behauptet zwar immer, ein zufriedenes Personal werden wir nicht erreichen, und wenn wir auch die 38 Millionen geben werden, wird das Personal doch nicht zufrieden sein. Da muß ich schon sagen, daß die Regierung selbst eine große Schuld daran trägt; denn sie hat die Aufbesserungen, welche bis heute für die Eisenbahner durchgeführt worden sind immer nur dem Drucke und dem Zwange gehorchend durchgeführt. Es wäre viel besser gewesen, die Regierung hätte sich einmal ein Programm zurechtgelegt, wäre hergegangen und hätte gesagt, in dieser und jener Weise will ich eine Aufbesserung der Eisenbahner vornehmen. Selbstverständlich wäre es dann vor allem anderen notwendig, daß die Regierung dieses Programm auch einhält.

Man beklagt sich darüber, daß die Eisenbahner, die Beamten sowie die Bediensteten in den Versammlungen eine Sprache führen, welche

die Disziplin schädigt.

Ich glaube am allermeisten schädigt die Disziplin die Haltung der Regierung selbst, nachdem sie wiederholt Versprechungen gemacht, dieselben aber nicht eingehalten hat, das Personal daher einfach das Vertrauen zu ihrer Verwaltung verloren hat. Die Folge davon ist auch ein großes Mißtrauen und die Erkenntnis, daß den Eisenbahnern das sogenannte Wohlwollen, von dem immer die Sprache ist und auf welches sie sich verlassen sollen, nichts nützt, sondern daß sie sich auf eigene Füße stellen und trachten müssen, aus eigener Kraft das zu erreichen, was sie sonst, auf dieses Wohlwollen sich verlassend, nicht erreichen können.

Die Regierung hat sich im Ausschuss gegen einzelne Punkte dieses Antrages gewendet. Der Grundgedanke des Subkomitees ist dahin gegangen, die untersten Kategorien besonders zu berücksichtigen, das heißt bei den Angestellten besonders die Diener. Nachdem bei der letzten Regelung die Unterbeamten mehr berücksichtigt wurden, sollen diesmal die Diener mehr berücksichtigt werden. Zu diesem Behufe wurde der Antrag gestellt, die Vorrückungsfrist für die Diener mit zwei Jahren festzusetzen und den Endgehalt auf 2000 Kronen zu erhöhen. Das Avancement der Diener beträgt 100 Kr. Nun erklärt die Regierung, daß sie dies

aus prinzipiellen Gründen

nicht durchführen könne. Warum? Nicht vielleicht deshalb, weil die Diener, wenn sie diese Verbesserung der Vorrückungsfristen erhalten, übermütig werden könnten, sondern weil

dies auf die übrigen Staatsbediensteten sehr aufreizend wirken würde und diese dann auch verlangen würden, ebenso gestellt zu werden, wie die Eisenbahner. Nun ist aber das Verhältnis zwischen den Eisenbahnern und den übrigen Bediensteten doch ein anderes, nachdem beim Dienste auf den Eisenbahnen an die Bediensteten größere Anforderungen gestellt werden und gleichzeitig auch ihre Dienstverrichtung mit der Sicherheit des Lebens zusammenhängt, daher schon deshalb das Personal besser entlohnt werden muß. Nun macht aber

das Finanzministerium Schwierigkeiten,

weil es sich bezüglich der anderen Staatsbediensteten fürchtet. Das ist aber eine dringende Forderung des Dienstpersonals der staatlichen Bahnen, weil dadurch wenigstens verschiedene Gärten, die sonst entstehen beseitigt werden; denn die Vorrückung zum Unterbeamten wird nicht in allen Fällen eingehalten, weil die Systemisierung, die Normierung maßgebend ist, so daß der Bedienstete, auch wenn er den Gehalt von 1200 Kr. erreicht hat, nicht automatisch Unterbeamter wird. Es hat auch schon der Herr Abgeordnete Dr. Feerner erwähnt, daß

die automatische Ernennung der Lokomotivführeranwärter zu Unterbeamten dringend notwendig wäre. Ich mache darauf aufmerksam, die große Zahl der Angestellten wünscht die automatische Ernennung zu Unterbeamten — nicht wegen der Uniform, sondern wegen der besseren Vorrückung und materiellen Besserstellung. Auf die Uniform würden sie selbstverständlich verzichten, sie wären schon mit der besseren Vorrückung zufrieden. Wir müßten uns im Staatsangelegenheitenausschuss sagen, daß, wenn man das der einen Kategorie einräumt, man es natürlich auch der anderen einräumen muß, so schwer es uns auch angekommen ist, müßten wir doch die Anträge restringieren und uns auf einen sogenannten gemeinsamen Antrag einigen.

Nun erfordert der gemeinsame Antrag 38 Millionen Kronen. Der Abgeordnete Reumann hat heute etwas ganz Neues erzählt — wenigstens ist es mir ganz neu — daß nämlich in der letzten Zeit Aufbesserungen gewährt worden sein sollen, die einen Betrag von 107 Millionen Kronen und dann noch einen Betrag von 30 Millionen Kronen erfordert haben.

Ich glaube, wenn der Herr Eisenbahnminister diese Beträge zur Verfügung gehabt hätte, würden wir heute nicht so schreien müssen, daß die Regierung wenigstens die 38 Millionen endlich einmal bewilligt. Leider ist das nicht der Fall gewesen. Mit Ausnahme eines ganz geringfügigen außertourlichen Avancements im Jahre 1889 hat die Durchführung der Aufbesserungen im Eisenbahnministerium vollständig gescheitert.

Von einer Aufbesserung kann man erst seit dem Jahre 1905 sprechen, und zwar von einer sehr bescheidenen. Die erste Aufbesserung im Jahre 1905 hat fünf Millionen Kronen erfordert, die weiteren Aufbesserungen, die im Jahre 1908 durchgeführt worden sind, 14 Millionen Kronen. Wenn man noch die Beträge für die Aufbesserungen dazurechnet, welche die Verstaatlichung dem Staate gekostet hat, so ergibt sich, wenn man sehr weit geht, in Summa Summarum ein Betrag von ungefähr 245 Millionen Kronen. Die Regierung hat allerdings 35 Millionen Kronen angegeben, sie hat aber unter die Aufbesserungen auch den Bau von Personalauswärtigen ausgenommen, was als Aufbesserung in dem Sinne, daß das Geld dafür verbraucht wurde, gar nicht betrachtet werden kann, denn dieses Geld ist ja in den Häusern investiert, also nicht verloren gegangen, es kann daher auch nicht gefagt werden, daß dieser Betrag für Aufbesserungen verwendet worden ist.

Nun ist ja

die Lage unserer Eisenbahnarbeiter

eine sehr triste, eine miserable. Wir haben bei den Staatsbahnen Löhne von Kr. 1.30 per Tag; das ist in dem galizischen Bezirk Stanislaw. (Abgeordneter Hanusch: für männliche Arbeiter!) Jawohl, für männliche Arbeiter Kr. 1.30. Der höchste Lohn eines Hilfsarbeiters beträgt Kr. 3.20. Für einen

Professionisten ist der niedrigste Lohn Kr. 2.10 und der höchste Kr. 8.50, während zum Beispiel — man sieht das am deutlichsten bei den Anschlußbahnen in Passau und Simbach — auf den bayrischen Bahnen der niedrigste Lohn eines Hilfsarbeiters Kr. 3.12, der höchste Kr. 4.08 beträgt. Sie sehen also die bedeutende Besserstellung gegenüber den österreichischen Verhältnissen. Es stehen also die Löhne noch weit zurück hinter den sogenannten ortsüblichen Löhnen, die ohnehin für jeden Arbeiter berichtigt sind. (Lebhafte Zustimmung.) Es ist also schon die Erhöhung der Grundlöhne dringend notwendig. Natürlich erfordert das bei einem Arbeiterstande von 120.000 Personen eine ziemlich große Summe, so daß bei den vorhergegangenen Aufbesserungen, wo man einen Betrag von 3 Millionen Kronen für 120.000 Arbeiter gewährt hat, was natürlich nicht einmal zur vollständigen Regelung des Grundlohnes, geschweige denn zur Aufbesserung der Löhne der älteren Arbeiter gelangt hat, dieselbe 10 und 5 S. per Tag betrug. (Hört! Hört!) Da sollen sich dann die Leute einbilden, sie sind besonders reguliert worden und sollen jetzt Ruhe geben. Und da wird immer gesagt, daß die Eisenbahner nie zufrieden sind. Weil er im Jahre 1908 10 S. bekommen hat, heißt es: Schweige, Wagen, du kannst dich mit diesen 10 S. zufrieden geben! (Abgeordneter Seih: Und das ist mindestens für ein Jahrzehnt, also per Jahr ein Heller.) Ja.

Wie aus den wenigen angeführten Ziffern schon hervorgeht, ist die Lage der Eisenbahner keine rosige. Das Eisenbahnministerium hat ja selbst eine Statistik verfaßt und da scheinen ihm

die Durchschnittslöhne,

wenn sie genau ausgerechnet werden, zu gering zu sein. Darum hat es als Grundlage eine Arbeiterzahl von 27.000 genommen — das sind die Bessergestellten — und hat als das Durchschnittseinkommen eines Arbeiters im Jahre 1910 1032 Kr. herausgerechnet. Wir haben aber eigentlich 160.000 Arbeiter, davon sind 120.000 faktisch ständig, wenn auch nur 27.000 als ständig geführt werden. Auf Grundlage einer Zahl von 120.000 ständigen Arbeitern würde man wahrscheinlich auf ein Durchschnittseinkommen von höchstens 800 Kr. kommen. Das erschießen aber dem Eisenbahnministerium als zu gering und darum hat es sich eben die kleinere Anzahl der besser entlohnten Arbeiter herausgenommen.

Nun haben wir zum Beispiel im Jahre 1910 nach der Statistik des Eisenbahnministeriums für die Diener einen Gesamtverdienst — Gehalt und Quartiergehalt zusammen genommen — von 1200 Kr. Im Jahre 1899 betrug dieser Gesamtverdienst — das heißt ohne diese Nebengebühren — 1004 Kr. Nach mehr als zehn Jahren hatten sie also einen Mehrverdienst von 232 Kr. Dabei muß man bedenken, daß die Lebensmittel- und Wohnungspreise in dieser Zeit enorm gestiegen sind, so daß diese 232 Kr. infolge

der Lebensmittelerhöhung

wieder vollständig verschwinden und man also sehr gut begreifen kann, daß der höchste Unwille unter den Eisenbahnern herrscht und daß entschieden etwas getan werden muß.

Ich habe ja bereits vorher betont, daß es ein schwerer Fehler seitens der Regierung wäre, wenn sie jetzt Abstriche vornehmen wolle, und ich mache noch besonders darauf aufmerksam, daß es auch ein schwerer Fehler wäre, wenn die verschiedenen Parteien, die jetzt für diesen Antrag stimmen werden, dies nur deshalb tun, weil sie sich einbilden, das schadet nichts; für die Resolution können wir stimmen, die Regierung wird dann schon Abstriche machen und wird sich die Geschichte schon einrichten, aber wir haben dafür gestimmt. Das wäre ein schwerer Fehler und würde ein Zum-Varren-Gallen der Eisenbahner bedeuten. (Zustimmung.) Ich glaube, es wäre viel besser, wenn die Parteien schon nicht dafür sind, daß das ausgegeben werden soll, wenn sie innerlich eigentlich dagegen sind, dann sollen sie auch gegen diesen Antrag stimmen. Ich sehe aber voraus — und das geht schon daraus hervor, daß niemand den Mut hat, dagegen zu stimmen — daß Sie auch davon überzeugt sind, daß das notwendig ist, und eine solche Aufbesserung gegeben werden muß. (Abgeordneter Kuranda:

Feuilleton.

Der letzte Gang.

Ein Winterbild von der Straße.

Bedächtigen Schrittes trat er den Rückweg an, die Dienstmütze tief in die Stirn gerückt. Die Pfeife war ihm ausgegangen. Von den Mythen herunter blies der Wintersöhnsturm mit Schnee auf den Bierwaldstättersee.

„Ist das ein Hundewetter!“ knurrte er in den struppigen, vereisten Bart hinein. Er redete gern laut vor sich hin, als hielt er mit einem unsichtbaren Kameraden Zwiesprache.

Der Schein der Laterne hüpfte wie ein Zerrbild über das Bahngelände. Tag für Tag beging er seit Jahren dieselbe Strecke der Agensstraße, mit fast stumpfsinniger Gewohnheit. Er kannte jeden Markstein, jeden Felsen, jeden Baum im dunklen Tann und versah seinen Dienst mit peinlicher, gedankenloser Genauigkeit.

Er schritt über die Bahnbrücke. Der Milchbach sprang donnernd von einem wilden Tobel im Voralp. Die eisernen Bogen bebten unter dem Anprall der vom Sturm gepörschten Fluten. Der Selm beugte sich und stemmte sie, gegen die Gewalt des Windes, der sich ihm wie ein Feind in den Weg legte. Ein fast höllischer Sturmchor erklang aus dem starrenden Teufelsmünster jenseits des hochgehenden Sees. Er blidte sich nicht um; die Bahn lag frei, für heute war der Dienst aus. Es ging gegen Mitternacht, ihm verlangte heim nach dem langen Spieghelntausen in dem peitschenden Unwetter. Dort dicht am Bahngelände winkte ein flackerndes Lichtlein. Dort war Ruhe, dort war Weib und Kind. Die kleinen schliefen wohl längst, aber das Bethl wartete immer, bis er heimkehrte. Und war der letzte Zug vorbeigefahren, so senkte sich für einige Stunden traumloser Schlaf auf das Häuschen des Bahnwärters. Ein Hund kläffte im nahen Bauernhof. Vom Agensberg herunter lönte ein dumpfes Rollen, wachsend wie ein feineres Heulen und Stöhnen. Jäh hielt der Mann im Schritt inne und hob das Haupt, als könne er durch die Finsternis die Art des Unheils erkennen, das da drohend vom Berggang herunter donnerte.

Er prüfte nicht weiter; donnernd, vernichtend erscholl die Antwort, und ein Leben durchlief den erschütterten Grund. Das war's! Dann trat unheimliche Stille ein; nur das Tosen der Fluten vom See her verstärkte sich.

Der Domini zauderte nicht. Mit einem Rud machte er kehrt und eilte die Bahnstrecke zurück. Vergessen war das flackernde Lichtlein, wo die Ruhe winkt. Lag die Bahn noch frei?!

Bei der Brücke stockte sein wegwandiger Fuß — er kannte den Weg nicht mehr. Fremd und zerstückt lag das Gelände, weder

Damm noch Schienenstrang war mehr sichtbar, Schutt und Schlamm türmten sich mannshoch vor ihm auf!

„Jesus, Maria!“ stöhnte er mit starrem Grauen. Ein entsetzliches, nie gefanntes Gefühl würgte ihm die Kehle — wie ein Blitz zuckte der Gedanke durch sein Hirn: der Nachtzug ist unterwegs und seine Strecke, Domini Selms Strecke, liegt verschüttet!

Wie ein angeschossenes Wild rannte er die schroffensteigende Böschung hinan, um die höher gelegene Fahrstraße zu erreichen. Es gab kein anderes Hinüberkommen. Er kletterte eilig über den Gang, durch dorniges Gestrüpp und Geäst, indem er sich an den niederhängenden Ästen der Weiden festhielt. Oben auf der Straße angelangt, atmete er freier. Der Wind, der sich ihm vorher feindselig in den Weg gelegt hatte, stieß ihn nun mit rauher Faust vorwärts, der Sturm selbst trieb ihn zur Eile, alles raste mit ihm dem gefährdeten Zug entgegen.

Ausgehend, stolpernd ging es wieder die Böschung hinab auf das Bahngelände hinter der verwüsteten Strecke. Und nun fing er mit seinen langen Beinen so grimmig an auszuspringen, daß sich sein Atem keuchend durch die festverschlossenen Lippen zwang. Heiß wie Nadelstiche brannten die Schneeflocken auf seinem Antlitz. Im Laufen griff er nach der Tasche in der Dienstjoppe: die Platzpatronen waren da. Eine wilde Wut packte ihn gegen das blinde Unheil, das da durch die Nacht herangesaust kam. Nur eines war zu tun: eine möglichst lange Strecke zurückzulegen und so viele Explosionsstapeln auf die Schienen zu legen, daß der Schnellzug, aufmerksam gemacht wurde durch die knallenden Mahner, noch Zeit fand, seine verderbbringende Schnelligkeit vor der Unglücksstätte zu mäßigen.

Dies alles freilich in tollem Wirbel durch den verwirrten Geist des Wärters. Jetzt drang er in den Oelbergtunnel ein. Der Föhn ließ ihn los, aber grußähnlicher Nebelgeruch umhüllte ihn. Wasser troff von den Wänden. Sein Schatten glitt gespenstisch an der steinernen Wölbung neben ihm her. Seine Laterne warf einen düstern Schein über die gleitenden Schienen... heiß rann ihm der Schweiß unter der Mütze hervor. Er glühte vor Hitze und innerlich schauerte ihm unter der Last der schweren Verantwortung. Sein Atem flog. Eine Sekunde mußte er sich an die Mauer lehnen; ihm war, als berste seine Brust. „Es muß!“ keuchte er, sich vorwärts treibend. „Und wenn's mich zu Fetzen zerrisse!“

Der Weg zog sich entsetzlich in die Länge. In seinen Schläfen war ein Hämmern, daß er lauschend innehielt... War's der Zug... der Mitternachtszug der von Arich-Goldau aus an allen Stationen vorbeieilte und nur in Ersfelde hielt. Heute mußte er vor Siffon zum Stehen gebracht werden, so wahr er Domini Selm hieß... sonst! Eilig fuhr es ihm durch die Glieder. Entgleiste der Zug an dieser Stelle, so stürzten die Wagen zum nahen See hinab, und die Wellen schlossen sich rauschend über dem Wassergrab.

In endloser Länge dehnte sich der Oelbergtunnel, als stecke er voll Gespenster. Wäre er erst danken! Dort war doch der Wind, der wie lebende Menschen heulte und brängte. Vorwärts! — um die offene Strecke zwischen dem Franziskus und dem Oelbergtunnel zu erreichen. Dort sollten die warnenden Schiffe krachen. Innerhalb des Felsenganges würde ihr Schall im donnernden Getöse ungehört verhallen.

Als Domini Selm im Eilschritt aus dem Gang der Hochflut trat, sah er einige Lichtlein am kalten, hell gewordenen Himmel flimmern. Der frische Luftzug zog ihm über das erblühte Gesicht. Er beugte sich und legte behutsam die kostbaren Kapseln auf den schmalen Schienenweg. Dann redete er sich mit einem Stöhnen: „Jesus, wenn es nur nicht zu spät ist!“

Seine Arme schlotterten. Er lehnte sich erschöpft an einen Pfeiler und beugte sich spähend und horchend vor — nichts wie das laute Tosen in seinen Ohren und das Lärmen des Wildbaches. Er zog seine Uhr — er sah nichts, kalter Dunst lag auf dem Zifferblatt. Er rieb sie an seiner wollenen Jacke und hob die Laterne, die in seiner Hand klirrte: zwanzig Minuten vor Mitternacht!

Domini Selm schloß die Augen... Ausschauen! Nur einen kurzen Augenblick!... Und nachher? Immer weiter nach Brunnen? Nein, das war nicht mehr zu erlangen. Also zurück gegen Siffon, um, wenn möglich, doch vor dem Zug die gefährdete Stelle zu erreichen.

Er horchte auf: ein dumpfes, fernes Grollen zog in der Stille den Berg entlang, von Seelberggerwall widerhallend. Er kannte es wohl! Wie anders klang es heute! Wie die tobbringende Verkündigung eines unabwendbaren Schicksals. Er schlugte auf. Das gab ihm wieder Weine und neue Kraft.

„Er kommt! Er kommt!“ Und in wilder Hast ging es wieder durch den Felsengang, der voll von Gespenstern steckte. Die sprangen hinterdrein und trieben ihn, daß der Boden unter seinen Sohlen glühte. Um keine Welt hätte er sich umgedreht, so sehr lastete auf ihm das Gefühl, daß zwei ungeheure Feuer- augen ihn hämisch anstarrten würden. „Jesus! Jesus!“ Wie ein geängstliges Bild leuchtete er in halbunterdrückten Klage- lauten. Jetzt war der Ausgang erreicht. Da erscholl ein gellender kurzer Pfiff: der Nachtzug fuhr in den Oelbergtunnel ein. Die Annullsignale hatten versagt! Noch einige Minuten, und aus der unterirdischen Gruft tretend, würde der Zug mit jauchzender Schnelligkeit ahnungslos dem Verderben zurasen. Eine läche Stille herrschte, als hätte der Berg mit seiner Miesenfaut das donnernde Ungetüm unter der Wucht seiner Felsen erwürgt.

Der Domini starrete wie festgebarrnt nach der Mündung der Höhle, aus der ein entsetzliches Verhängnis drohte. Ein Flimmern wie von unglücklichen Totenkerzen umgaulte ihn und ihm schwindelte, als wäre der Grund, der ihn trug, eine Stau auf dem See in Föhnsgewalt... Er griff sich an die Stirn und tastete im Dunkeln nach einem Halt.

Seit kein ziffermäßig differenzierter Antrag vorliegt, können sie nicht dagegen stimmen! In dem Antrage sind die Ziffern vollständig ausgerechnet! (Zwischenruf des Abgeordneten Rucanda.) Die Regierung meinen Sie? Das ist ein schwerer Fehler, weil die Regierung bis heute überhaupt nicht erklärt hat, was sie tun wird, sondern nur von einer „nicht unwesentlichen“ Erhöhung gesprochen hat, statt uns klipp und klar zu sagen, was sie geben wird. Wir glauben also, daß das ein schwerer Fehler wäre, nur allein dafür zu stimmen, sondern setzen voraus, daß die Parteien, wenn sie für den 88 Millionen-Antrag stimmen, auch

auf die Regierung einen Druck ausüben

werden, daß diese 88 Millionen auch hergegeben werden. (Lebhafte Zustimmung.) Ich muß aber besonders betonen — ich habe nicht den Auftrag und auch nicht die Absicht, zu drohen, aber die Regierung kann es sich gesagt sein lassen —: Wenn die Regierung meint und sich einbildet, daß sie, wenn dieser Antrag auf 88 Millionen Kronen, wenn auch nur in Form einer Resolution angenommen wird, Streichungen machen wird... (Abgeordneter Daszynski: Mit dem Herrenhaufe!) ... oder mit dem Herrenhaufe aufmarschiert, obwohl ja diese Sache nicht ins Herrenhaus kommt, weil es keine Gesetzesvorlage, sondern nur ein Resolutionsantrag ist, so möge sie zur Kenntnis nehmen, daß dieser Resolutionsantrag kein gewöhnlicher Resolutionsantrag ist, sondern daß 220.000 Menschen auf die Durchführung dieses Antrages warten, die nicht auf das Wohlwollen des Parlaments allein angewiesen sind, sondern auch imstande sind, durch eigene Kraft das zu erreichen, was ihnen gebührt, wenn ihnen das ungerechterweise verweigert wird. (Lebhafte Beifall und Handklatschen.) Ich kann also damit schließen, daß wir Sozialdemokraten selbstverständlich für diesen Resolutionsantrag stimmen werden, aber auch trachten werden, daß davon nichts abgestrichen werde. (Lebhafte Beifall und Handklatschen.)

Die Rede des Eisenbahnministers.

Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster: Hohes Haus! Es liegt dem hohen Hause der Staatsangelegenheiten ein beschlossener Bericht in Betreff der materiellen Verbesserung der Lage der Staatsbediensteten vor. Mir als Eisenbahnminister obliegt es, zu diesem Bericht namens der Regierung Stellung zu nehmen, und da sei es mir zunächst gestattet, verehrte Herren, einen Augenblick bei den Motiven des Berichtes und speziell bei jener Partie desselben zu verweilen, welche auch in der heutigen Debatte besonders hervorgehoben worden ist: ich meine die Tabelle auf Seite 5 des Ausschuhberichts. Diese Tabelle entstammt, wie ich aus den Motiven ersehe, der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen“, eines in Fachkreisen und auch außerhalb derselben überaus angesehenen Organs, und ich finde es vorweg ganz begreiflich, daß man den in dieser Tabelle enthaltenen Angaben authentische Bedeutung beigemessen hat. Andererseits muß ich aber gestehen, daß, wenn die in dieser Tabelle angeführten Ziffern richtig wären, sie geeignet wären, die bisherige Tätigkeit der staatlichen Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiete der Personalfürsorge in einem sehr schiefen Licht erscheinen zu lassen. Die Tabelle enthält — um die Herren nur in kurze damit bekanntzumachen — einen Vergleich der Steigerung der Bezüge, welche sich bei uns in Oesterreich in Bezug auf die Staatsangestellten und in den Nachbarstaaten in der Zeit von 1893 bis 1908 vollzogen hat. Aus dieser Tabelle ginge nun hervor, daß in Oesterreich die Steigerung in dieser Zeit, auf den Kopf des Bediensteten gerechnet, 16 Prozent, in Preußen 28 Prozent, in Sachsen 33 Prozent und in Ungarn sogar 65 Prozent betragen würde. Ich habe beim ersten Anblicke die Richtigkeit dieser Tabelle, soweit sie unsere Verhältnisse betrifft, in Zweifel ziehen müssen und habe bei uns im Eisenbahnministerium eine Berechnung auf amtlichen Grundlagen aufstellen lassen. Die nun ein ganz anderes Bild ergibt. Es erweist sich nämlich an der Hand authentischer Daten, und zwar an der Hand des Budgets der Jahre 1893 und 1908, die den Herren ja immer zugänglich sind, daß

die Zunahme der Bezüge der Staatsbediensteten in der dieser Tabelle zugrunde liegenden Epoche, vom Jahre 1893 angefangen, nicht 16 Prozent betragen hat, wie hier gerechnet wird, sondern 27 Prozent, daß man also ungefähr bei derselben Ziffer angelangt ist, auf welcher nach Angabe der Tabelle die preussisch-sächsische Staatsbediensteten-Gesellschaft sich bewegt.

Abgeordneter Tomshil: Mit höheren Ansätzen!

Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster: Ich bitte, ich gehe von dieser Tabelle aus, die einen Vergleich gibt, und mein Bemühen ist nur dahin gerichtet die Unrichtigkeit dieses Vergleiches, soweit es unsere Verhältnisse anbelangt, zu zeigen. Ueber die Verhältnisse anderer Staaten bin ich nicht informiert.

Abgeordneter Tomshil: Von einem Vergleich haben die Eisenbahner nichts!

Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster: Davon bin ich überzeugt, aber die Sache ist insofern von Bedeutung, als die Tabelle hier im Berichte so plastisch ausgeführt ist, daß sie unwillkürlich zu Fehlschlüssen verführt. Ich konstatiere also nochmals, daß in der bewußten Periode die Erhöhung der Bezüge der Staatsbediensteten bei uns 27 Prozent betragen hat und daß dieser Bezugserhöhung von 1908 bis 1911 weitere Erhöhungen gefolgt sind, welche 12 Prozent, also auch ein weiteres, nicht unbeträchtliches Plus ausmachten.

Die Regierung hat — es ist im Laufe der Debatte bereits hier erwähnt worden — für die Staatsbahnangestellten einen Betrag von 14 Millionen ausgeworfen. Auch die gegenwärtige Regierung ist mit sich zu Räte gegangen, hat die ihr zugrunde liegenden Maßnahmen einer neuerlichen Erwägung unterzogen und ist nun tatsächlich

zu einer erheblichen Erhöhung dieses Betrages

gefangt. Aber, auf die Gefahr hin, auch eine minder populäre Seite der Frage anzuschneiden, kann ich in diesem Zusammenhang die Frage der Bedeckung nicht unerwähnt lassen. Der Ausschuhbericht setzt sich — ich möchte sagen — eigentlich ziemlich leicht über diese Frage hinweg, indem er die Ansicht ausspricht, daß durch eine weitgehende Einschränkung der Rekruten ein Teil, ja sogar der Großteil dieser Ausgaben bedeckt werden könne und daß ebenso durch eine Reduktion des Personalstandes bei den Staatsbahndirektionen und im Eisenbahnministerium Ersparnisse erzielt werden können, welche ausreichen, das Erfordernis zu decken.

Was nun die Personalsparnis anbelangt, so kann ich nur erwähnen, daß der Gedanke selbst, soweit er praktisch realisierbar ist, vollständig meinen Intentionen entspricht. Es ist aber ein großer Irrtum, zu glauben, daß durch die Personalsparnis Beträge in Ersparung gebracht werden können, welche nur halbwegs diejenige Summe erreichen, welche vom Ausschuh als notwendig bezeichnet wird.

Ähnlich sieht es auch

mit den Rekruten.

Ich habe Gelegenheit gehabt, an anderer Stelle über die Rekruten der Staatsbahnen zu sprechen, und habe bei diesem Anlaß hervorgehoben, daß im Laufe der letzten Zeit, namentlich seit Einführung unseres neuen Tarifs, auf dem Gebiete des Rekrutenwesens wesentliche Reduktionen stattgefunden haben, und dasjenige, was heute von Rekruten und Ausnahmestellungen übrig geblieben ist, ist eigentlich in unabweisbaren wirtschaftlichen Umständen begründet, und ich glaube nicht, daß man wesentliche Reduktionen auf diesem Gebiete vornehmen könnte, ohne entweder schwere wirtschaftliche Schäden herbeizuführen oder aber, was ich von meinem Standpunkte aus, namentlich im gegenwärtigen Augenblicke, ganz besonders bedauern würde, direkt einen Einnahmeverlust zu verursachen.

Daß das Eisenbahnministerium bei der Erhöhung der Einnahmen, um es aufrichtig zu sagen, bei der Erhöhung der Tarife, mit großer Vorsicht vorgegangen hat, dessen ist es sich bewußt, es wird ihr aber jedenfalls nicht ausweichen können.

Er sah den Zug, dem er lässlich mit blöden Augen nachstarrte, ja jetzt in seinem Geiste, als wären die Wagenwände von leuchtendem Kristall, als sähen die Menschen da in strahlender Heiligkeit. Die meisten lagen, halb hingestreckt, mit schlaffen Gliedern, von langer Reise ermüdet, hin und hergerüttelt, mit trägen Mienen. Andere blickten in die Nacht hinaus, die Sterne an die Scheiben gedrückt, und Bilder vergangener Stunden und künftige Hoffnungen tauchen ihnen aus der gespenstlichen Finsternis auf, wie die flimmernden Lichter der vorbeigleitenden Weiler und Gehöfte. Viele auch saßen im Speisewagen und tranken sich über die Nachstunden hinweg mit erhitzten Gesichtern und feuchten, lachenden Lippen oder sorgenden, umflorten Mienen. Auf den harten Bänken der dritten Klasse saßen sie eingepfercht wie Herden, den Kopf an die Schulter des fremden Kameraden gelehnt, von Müdigkeit übermannt: Arbeiter und Leute aus dem niedrigen Volke, die lange Habe in Bündel geschnürt, Auswanderer und Tagelöhner. Dazwischen lagen Kinder hart gebettet und mochten nicht schlafen bei dem dröhnenden Schlummerlied ihrer eisernen Hüterin.

Und alle, die Schläfer und die Träumer, die Prasser und die Arbeiter, die Kinder und die Heimatlosen, die der Zug einem unbekannten Ziele entgegenführte — sie hingen alle am Leben mit derselben heißen Gier, sie klammerten sich an das freudlose Tafeln mit allen Fasern ihres Seins und waren nicht gefast auf den würgenden Tod, der wie ein Dieb in der dunklen Nacht heranrückte und auf sie lauerte. Ahnten sie ihn, sie würden winnern und beten und heulen und rufen, daß ihr Jammer zum Duggisgrat und zum Urrotstod steigen und das Tal mit Entsetzen füllen würde.

Dies alles sah der Domini, der in seinem Leben noch nicht viel gesehen hatte; er sah es, ohne sich recht bewußt zu werden, was dies alles bedeute und warum sein Geist diese Dinge in der Not heraufschwor. Er war wie gelähmt an seinem Körper, aber in seinem Hirn löste sich der Nebel, getroffen vom grellen Licht der Gefahr. Wihartig zogen die Bilder an ihm vorüber. Zum ruhigen Denken war keine Zeit in der lebenden Erwartung des wie eine Lawine heranstürzenden Unheils.

Jetzt schrak er auf. Ein Ruck ging durch seinen Körper, als rüttle ihn eine unsichtbare Hand und stoße ihn vorwärts. Der unterirdische Donner wachte wieder auf, wuchs an, näherte sich groß und leuchtend, rollte wie ein schweres Geschütz durch die Felsenwände und wand sich mit einem jubelnden Erlösungsgeschrei aus der rauchspendenden Höhle heraus... Noch ein schriller, langgedehnter Pfiff erkante, der die Nacht wie ein Silberfaden zerriß, als wäre der Zug flüchtig geworden ob eines unerwarteten Hindernisses, und zwei glühende Augen glühten den Domini Selm freudig an: Ist die Bahn frei?

Der Bahnwärter jagte dem Zuge entgegen, die Signallaterne schwenkend. Bei allen Heiligen! Er raste ja noch in

vollem Dampf daher... Was nun? Was nun? War denn alles umsonst gewesen? Er wollte rufen, wettern, schreien, die ermattete Kehle versagte im lähmenden Gefühl des Entsetzens... Nur die glühenden Augen der Lokomotive, die nichts sahen, rüdten immer näher.

Der zu Tode erschöpfte Mann sah, daß der Zug an ihn vorüberziehe, und der Lustdampf fuhr ihm in die Haare mit tödlicher Kälte. Ein Geräusch von heißen Dämpfen, ein Geräusch, als ob Niesen mit Felsen kämpften... Räderdröhnen und lodender Qualm... Der Selm machte kehrt wie ein Wirbelwind, Kopf dem Zuge nach, weiterte mit ihm in rasender Anstrengung, ohne in seiner Angstverwirrung zu merken, daß der Kolof dampfpeinend, zaudernd in die Nacht spähte und seine Geschwindigkeit mähigte. Sein Atem ging kürzer, in Pausen, aber Tokimi lief und lief, schwenkte die Signallaterne, schwang sie freijend ob seinem Haupte und schrie unverständliche Laute, die in dem tosenden Lärm untergingen.

Er erreichte die Lokomotive: „Halt! Halt!“ Lechzend kam's von seinen Lippen, er warf die Laterne im Bogen vor sich —

„Halt! Um aller Heiligen will...“

Seine Arme griffen suchend umher, streckten sich aus, in ausgedehnter Haltung, als könne er den Zug aufhalten, dann fiel er widerstandslos um, den gläsernen Blick starr auf den anscheinend enteulenden Zug gerichtet...

Da ging ein Ruck jäh durch alle Wagen. Der Dampf schoß zischend aus den eisernen Klanten, die Bremse griff hemmend in die Bewegung ein, und zwanzig Meter vor dem hochgetürmten Schuttwall des Wildbaches, hart am heißen Rain, über dem Abgrund des Sees hielt der Nachzug. Schaffner und Zugführer stiegen aus; erregte Zurufe klangen, Laternen eilten wie Irrlichter hin und her. Die Lage wurde rasch erkannt. Schauer des Grauens zogen über die Mäden der wetterfesten Männer. Voten wurden nach der nächsten Signalstation ausgesandt...

Wagenfenster wurden heruntergelassen, ungeduldig Köpfe drängten sich im hellen Rahmen und spähten ängstlich umher. Was gab's nur? War es schon wieder eine Station? Auf den Gang der ersten Klasse traten verdrießliche Reisende heraus und schimpften in hochfahrendem Ton: „Se! Schaffner, was will das bedeuten? Natürlich wieder eine Verspätung. Höchste fatal!“

Da meldete ein Bahnangestellter, der Wärter liege tot an der Schiene.

„Ach, nun verpassen wir noch den Anschluß nach Genua... Elende Geschichte!“

Die Tariferhöhungen.

die ich ins Auge gefaßt habe und die im Prinzip eigentlich als beschlossene Tatsache gelten können, müssen um so zarter angefaßt werden, als auch hier eine Belastung der produzierenden Gläubiger beabsichtigt und die Befürchtung nicht abzuweisen ist, daß eine sehr weitgehende und die großen Massen der Staatsbediensteten umfassende Gehalts- und Lohnregulierung auch auf die Lohnverhältnisse der Privatbetriebe zurückwirken muß, so zwar, daß diese Betriebe unter Umständen sogar zweimal von einer und derselben solchen Aktion getroffen werden können. Dies ist eine Erwägung, welche sich die Regierung vorbehalten hat, und eine zweite ist — ich kann auch sie nicht unberührt lassen — die Rücksicht auf unsere, wie die Herren ja wissen, nicht in sehr erfreulichem Zustand befindlichen Staatsfinanzen und speziell die Finanzen des Staatsbahnbauwesens, dessen ungünstige Ergebnisse den Herren ja geläufig sind.

Abgeordneter Röm: Die Arbeiter können nichts dafür!

Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster: Das habe ich auch nicht behauptet.

Was nun die Aktion selbst betrifft, so möchte ich als die Kardinalpunkte derselben vor allem zwei Punkte bezeichnen. Der eine davon ist die Erhöhung der Quartiergelder zugunsten der Beamten Unterbeamten und Diener, und der zweite, mindestens ebenso wichtige Punkt der der Lohn-erhöhungen.

Wenn ich mich nun über das Detail der Absichten der Regierung verbreiten darf, so möchte ich folgendes hervorheben: Was

die Quartiergelder der Beamten

anbelangt, so nimmt die Staatsbahnbauverwaltung in Aussicht, dem Resolutionsantrag des Ausschusses möglichst Beachtung zu tragen und eine Verbesserung der ursprünglich gedachten Ansätze, namentlich hinsichtlich der Beamten der achten und siebenten Dienstklasse — ich möchte diese Beamten eigentlich als die Familienväter par excellencen bezeichnen — von 20 auf 25, beziehungsweise 28 Prozent herbeizuführen.

Auch hinsichtlich der

Quartiergelder der Unterbeamten und Diener

ist die Staatsbahnbauverwaltung bereit, den Anträgen des Ausschusses näherzutreten, sie kann aber, nachdem es sich hier um eine außerordentlich tief in die Wegschale fallende Auslage handelt, den Wünschen des Ausschusses nicht im vollen Umfang gerecht werden. In dieser Hinsicht ist eine Erhöhung von 25 und 20 Prozent des Quartiergeldes gegenüber den ursprünglich projektierten 20 Prozent in den vier niederen Gehaltsstufen, und von 20 bis 10 Prozent gegenüber den ursprünglich geplanten 16 bis 8 Prozent in den höheren Gehaltsstufen vorgesehen. Die Staatsbahnbauverwaltung erklärt es nämlich für zweckmäßig — und sie glaubt in dieser Richtung auch der Zustimmung des Hauses sicher zu sein — statt eine gleichmäßige Erhöhung der Quartiergelder eintreten zu lassen, den gerade in minder günstigen Gehaltsverhältnissen stehenden Bediensteten eine entsprechend weitergehende Berücksichtigung zuteil werden lassen zu sollen. Es ergibt sich übrigens auch bei diesem Anlasse die, wie ich glaube, in der Debatte bereits gestreifte Notwendigkeit, für die Diener in ausgiebigerem Maße zu sorgen, als dies hinsichtlich der Unterbeamten möglich ist, weil die Unterbeamten ja vor nicht zu langer Zeit eine erhebliche Aufbesserung ihrer Bezüge erfahren haben.

Bezüglich der

Bahnoffiziantinnen und Manipulantinnen,

von denen auch der Bericht handelt, sind die gleichen Vorsorgen in Aussicht genommen, die der Staatsangelegenheitsausschuh ins Auge faßt, es sollen nämlich bei den Bahnoffiziantinnen die Zulagen um ungefähr 15 Prozent, die Tagelder der Manipulantinnen dagegen in einem geringeren Umfang erhöht werden.

In den Resolutionsanträgen des Ausschusses wird übrigens auch die Durchführung eines Härteausgleiches, und zwar sowohl für die Beamten als auch für die Unterbeamten und Diener zum Zweck angeregt, um gewisse Ungleichheiten, welche durch die vielfachen Umwälzungen, die die Bediensteten im Laufe der letzten Jahre durchgemacht haben, entstanden sind, zu beseitigen. Die Staatsbahnbauverwaltung ist bereit, auch diesem Wunsche entgegenzukommen, allein eine Rückrechnung der gesamten Dienstzeit, so wie sie hier als Wunsch angedeutet wird, ist und kann seitens der Regierung nicht in Aussicht genommen werden, weil sie zu Auslagen führen würde, welche gegenwärtig nicht zu erschwingen sind, und weil sie — und darauf möchte ich eigentlich das Hauptgewicht legen — wieder eine Verschiebung der Rangverhältnisse, das heißt in gewissem Sinne wieder eine Härte im Gefolge haben würden, welche ihrerseits wieder einen neuen Ausgleich bedingen würde. Wenn also die Staatsbahnbauverwaltung in diesem Umfange den Wünschen des Ausschusses nicht zu folgen vermag, so glaubt sie, was die Beamten anbelangt, diesen Wünschen doch insofern Rechnung tragen zu können, als für einzelne Gruppen, besonders berücksichtigungswerter Beamter — und sie sind auch hier im Berichte besonders erwähnt — nämlich für die Adjunkten des Status III und für die älteren Residenten und Offiziale des Status II b eine solche ausnahmsweise Begünstigung eintreten wird.

Weniger gut steht es mit dem Härteausgleich für die Unterbeamten, und zwar glauben wir, daß sich in diesem Belange die Notwendigkeit nicht in dem vom Ausschuh angenommenen Grad einstellt, weil zufolge der erst im Jahre 1909 getroffenen Verfügungen alle bis zum 1. Jänner 1909 angestellten und jene Unterbeamten, welche aus dem Dienerteinde hervorgegangen sind, eine sehr weitgehende Erhöhung ihrer Bezüge um 200 bis 300 Kr.

Abgeordneter Ruffwal: Sehr weitgehend ist das nicht!

Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster: ... also gut, eine relativ weitgehende Erhöhung ihrer Bezüge von zwei zu zwei Jahren erfahren haben.

Abgeordneter Ruffwal: Sie haben aber mit 576 Kr. angefangen und sind fünf bis sechs Jahre in einer Gehaltsstufe verblieben!

Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster: Wir haben getrachtet, das Uebel gutzumachen, berechtigter Herr Abgeordneter, das war auch einer der Hauptgründe, aus welchen man sich der Automatik dieser Bediensteten zugewendet hat, die nicht als eine unbefriedigende bezeichnet werden kann.

Als billig erachtet es dagegen die Staatsverwaltung, für die älteren Diener eine besondere Begünstigung eintreten zu lassen, und zwar in der Weise, daß solchen Dienern, deren gegenwärtiger Gehalt gegenüber dem

Vorrückungsschema,

dem sie angehören, um fünf bis zehn Jahre zurücksteht, die nächste, beziehungsweise die zweitnächste Vorrückung gutgebracht werde.

Und nun komme ich noch speziell zu den Arbeitern, von welchen ich zu sagen habe, daß es in jedem Sinne des Wortes eines der wichtigsten Kapitel ist, von welchem die Reform handelt, und zwar ist es wichtig, weil es die am wenigsten gut dotierten Bediensteten unter diesem

ganzen Komplex von Menschen sind, sondern auch deshalb, weil es sich hier um die größte Masse von Menschen handelt und, um auch die andere Seite anzuschlagen, auch aus dem Grunde, weil die finanzielle Rückwirkung jeder Maßnahme auf diesem Gebiet eine sehr ausgiebige ist und Rückwirkungen solcher Maßnahmen auch auf die übrigen Produktionsverhältnisse nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

Im Resolutionsantrag des Ausschusses wird

eine Lohnerhöhung bis zu 20 Prozent

des Tagelohnes in Aussicht genommen, es werden ferner in Aussicht genommen Lohnvorrückungen, Ueberstundenlohnung, die Bewilligung bezahlter Urlaube und auch eine Verbesserung der Stabilisierungsnormen. In Bezug auf die Lohnarbeiten im allgemeinen — und das dürfte ja in diesem Kreise, der zweifellos gerade diesen Fragen besonderes Interesse entgegenbringt, nicht unbekannt sein — habe ich mitzuteilen, daß auch auf diesem Gebiet im Laufe der Jahre die Staatsbahnverwaltung nicht untätig gewesen ist. Ich möchte es vielleicht nicht als einen überzeugenden Beweis, aber immerhin als eine Art Versicherung für die Güte und Qualität unserer Intentionen hinstellen, daß der Zulauf an Arbeitern zu den Eisenbahnen ein ziemlich beträchtlicher ist. (Beifall.) Für die Arbeiter sind im Laufe der letzten Jahre mehrfach größere Aufwendungen gemacht worden, und zwar in den Jahren 1905, 1907 und auch im Jahre 1909 . . .

Abgeordneter Burival: Leider ungleichmäßig!

Eisenbahnminister Dr. Freißner v. Forster: Ja, leider ungleichmäßig! . . . und speziell heute sind ziemlich ausgiebige und, wie ich hoffen darf, zugleich vielleicht besser durchdachte Lohnaufbesserungen bei der Staatsbahngesellschaft, bei der Oesterreichischen Nordwestbahn und bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingetreten. Ich kann da speziell mitteilen, daß der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor nicht zu langer Zeit — es dürften einige Wochen her sein — ein Betrag von über 600.000 Kronen eigens zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt wurde.

Abgeordneter Tomšik: Das hätte schon längst durchgeführt werden sollen! Deshalb dürfen die Leute bei der allgemeinen Durchführung nicht geschädigt werden!

Eisenbahnminister Dr. Freißner v. Forster: Das ist auch nicht beabsichtigt, aber ich glaube, die Tatsache hier erwähnen zu können, daß eine solche Zuweisung statgefunden hat.

Bei der Regelung und Festsetzung der Löhne möchte ich ebenfalls von einer schablonenhaften Behandlung der Angelegenheit möglichst absehen, und ich erkläre ohneweiters, daß ich gegenüber den sich ungewisselhaft in stärkerem Maße geltend machenden Teuerungsverhältnissen in großen Städten und Industriezentren einer ausgiebigen und wirklich über das Maß des Nötlichen hinausgehenden Erhöhung der Löhne das Wort reden könnte. (Zustimmung.)

Abgeordneter Kuzanda: Individualisierung!

Eisenbahnminister Dr. Freißner v. Forster: Es dreht sich im Wesen um eine Individualisierung oder, nachdem diese bei einer solchen Menge von Menschen kaum möglich ist, um eine scharfe und möglichst passende Lokalisierung. Die Lohnverhältnisse der Arbeiterschaft sind bei uns — es ist das allerdings mehr eine interne Angelegenheit — in gewisser Hinsicht wirklich nicht befriedigend. Es ist vor kurzem durch eine Erhebung konstatiert worden, daß bei einer und derselben Direktion, in einem und demselben Stationsort in verwandten Arbeitsgruppen verschiedene Löhne existieren; daß bei gleicher Beschäftigung in den angrenzenden Direktionen die Löhne voneinander abweichen, ist sogar häufig. Kurz, es sind eine Reihe von Ungerechtigkeiten, Ungleichheiten hier zu beseitigen.

Die Aktion zu diesem Zweck ist bereits im Zug. Wir haben auch nicht verkannt, uns auch im Ausland umzusehen, um die Prinzipien kennen zu lernen, nach welchen diese großen und schwierigen Fragen dort behandelt werden. Eine besondere Berücksichtigung werden wir auch speziell den Arbeitern andeuten lassen, welche auf

eine längere Dienstzeit

zurückblicken. Ich habe das für eine der allerwichtigsten, aller-notwendigsten Maßnahmen oder einen Gesichtspunkt, der bei der bisherigen Behandlung dieser Frage nicht die notwendige Berücksichtigung gefunden hat.

Neben den Lohnregulierungen, von denen ich mir zu sprechen erlaube, nimmt nun die Regierung auch Lohnvorrückungen in Aussicht, welche allerdings gegenwärtig schon bei einem Teil der Staatsbahndirektionen bestehen. Auch in dieser Beziehung gibt es heute ähnliche Ungleichheiten, die ich vorhin in etwas drastischer Weise gekennzeichnet habe. Die primäre Aufgabe einer Reform muß deshalb dahin gerichtet sein, dort, wo die örtlichen Verhältnisse dieselben sind, auch möglichst eine Uniformierung herbeizuführen.

Was endlich die

Gewährung von Urlauben

und die Regelung der Ueberstunden anlangt, steht, wie den Herren bekannt ist, diese Frage im engsten Zusammenhang mit den Arbeitsordnungen, deren Fertigstellung sich im Zuge befindet. Die betreffenden Entwürfe werden den Zentralausschüssen zugehen, und es werden die Bediensteten bei diesem Anlaß ausreichende volle Gelegenheit haben, sich über unsere Intentionen auszusprechen.

Geehrte Herren! Aus diesem Komplex von Maßnahmen, den ich hier vorläufig nur in allgemeinen Umrissen zu schildern mir erlaubt habe, wird der weitaus größte Teil, soweit es technisch möglich ist, mit 1. Jänner kommenden Jahres in Kraft treten.

Die Maßnahmen, welche die Regierung in Aussicht nimmt, erfordern

einen Jahresbetrag von über 21 Millionen,

sie erheben sich also um ein Bedeutendes über dasjenige, was die Regierung ursprünglich in Aussicht genommen hat, erreichen aber bei weitem nicht den Betrag von 37 Millionen, welchen der Ausschuss in seinem Bericht bezeichnet hat. Wenn Sie aber von der Bedeutung dieses Betrages sich ein richtiges Bild machen wollen, so dürfen Sie mehrere Umstände nicht außer Betracht lassen. Sie dürfen nicht außer Betracht lassen, daß dieser Betrag doch nur das Erfordernis ist, welches sich im ersten Jahr der Anforderungen ergibt, daß Progressionen bevorstehen, und Sie dürfen weiter diesen Betrag nicht von denjenigen Maßregeln lösen, welche im Laufe der Jahre zugunsten des Personals getroffen worden sind.

Ich möchte nicht in die Details dessen eingehen, was wir unter den seit 1905 getroffenen Maßnahmen verstehen. Ich möchte den Schein vermeiden, als würde ich dem Personal hier vorrechnen, was es im Laufe der letzten Jahre empfangen hat, und deshalb erlaube ich mir, auf das Detail einzugehen. Ich habe nur mehr beizufügen, daß es sich eigentlich von selbst versteht, daß die Regierung auch weiterhin die finanzielle Lage ihrer Bediensteten mit Wohlwollen — der Ausdruck ist von einem der Herren Redner perhorresziert worden, also will ich sagen: mit Aufmerksamkeit — begleiten wird.

Den Augenblick aber, in dem ich über die vorliegende Angelegenheit hier im Hause spreche, darf ich nicht vorübergehen lassen, ohne an das Personal eine freundschaftliche, aber ernste Mahnung zu richten. Diese Mahnung, die ich an das Personal zu richten habe, will ich in eine sehr einfache und kurze Formel kleiden. Sie geht dahin, daß das Personal der Kürzungen, welche die vorgesehene Verwaltung ihm nicht nur auf

diesem, sondern auch auf anderen Gebieten — ich verweise auf das Gebiet der Wohnungsfürsorge — entgegenbringt, eingedenk bleibe und sich gegenwärtig halte, daß die Verwaltung im Interesse der Allgemeinheit, also im höchsten Interesse des Staates in ihren Betrieben die Sicherheit, die Ordnung und die Wirtschaftlichkeit wahrzunehmen hat und daß diese Pflicht von jedem Bediensteten, der unserem Verband angehört, hochzuhalten ist. (Lebhafter Beifall und Hände klatschen. Der Minister wird vielseitig beglückwünscht.)

Jaroslav Marek (tschechischer Sozialdemokrat) bespricht die Lohnverhältnisse der Arbeiter bei den Staatsbahnen und erklärt, die Arbeiter würden noch die Kraft in sich haben, gegen die bestehenden drückenden Verhältnisse anzukämpfen.

Dr. German (Pole) erklärt, die Polen würden für die Resolution des Ausschusses stimmen, denn sie seien sich voll bewußt, unter wie schwierigen Verhältnissen die Eisenbahnarbeiter bisher gearbeitet hätten. Er gönne den Arbeitern gern eine Aufbesserung ihrer Bezüge, da sie namentlich in Galizien sehr schlechter gestellt gewesen seien als in anderen Ländern.

Perlovits (Slowene) tritt für die berechtigten Forderungen der Eisenbahner ein.

Denk (deutscher Nationalverband) stellt den Antrag auf Schluß der Debatte.

Der Antrag wird angenommen.

Zu Generalrednern werden gewählt: pro Dr. Ellenbogen, kontra Burival.

Rede des Abgeordneten Dr. Ellenbogen.

Dr. Ellenbogen (Sozialdemokrat) erklärt, daß es bei einem Personalstand von 240.000 Angestellten ganz natürlich sei, daß die geringste Aufbesserung gleich in die Millionen gehe. An das Schlagwort von der Aufhebung der Faktien glaube allerdings Redner auch nicht. Diese Frage müsse sehr vorsichtig und individuell behandelt werden. Allein eine ganze Anzahl von Faktien sei tatsächlich unberechtigt. Insbesondere müßte mit viel mehr Einsicht gegen die Kartelle operiert werden. Hier ließe in der Tat sich manches erproben.

Der Minister habe zur Vorsicht in Bezug auf die Rückwirkungen gemacht, welche die Maßnahmen auf die produzierenden Kreise üben könnten. Das heißt mit anderen Worten, man solle doch auf die Arbeitslöhne in der Industrie und im Gewerbe Rücksicht nehmen; wenn wir die Löhne bei den Staatsbahnen zu viel steigern, könnte dies auch dort eine Steigerung der Löhne nach sich ziehen. Gerade aber, was der Minister befürchte, hoffe aber Redner. Die Erfahrungen in Deutschland und in England lehren, daß

hohe Löhne

mit industrieller und wirtschaftlicher Prosperität im Einklang stehen, daß das durchaus keine Gegensätze sind. Gewiß sei es die Pflicht des Hauses, ebenso wie die des Finanzministers, das Gleichgewicht im Staatshaushalt im Auge zu behalten. Allein die Angaben über das Defizit stimmen nicht mit den Ziffern des Staatsrechnungsabschlusses. In dem Zentralrechnungsabschluß für das Jahr 1910 wird mitgeteilt, daß die Kassenbestände am Ende des Jahres 1909 den Betrag von 620 Millionen ausgemacht haben, am Ende des Defizitjahres 1910 aber 734 Millionen. Generalberichterstatter Dr. Steinwender hat ferner ausgerechnet, daß den Kassenbeständen weitere 100 Millionen gegen das Vorjahr zugeflossen sind. Es sind also etwa

120 Millionen mehr in unseren Kassen

als ein Jahr vorher. Eine solche Ueberfütterung der Kassenbestände pflegt zu Zeiten zu erfolgen, wo der Finanzminister für gewisse Zwecke aufsparen will. Aber wenn einmal das Geld da ist und ein so ungeheurer Posten, der den Wirkungen eines kleinen Krieges gleichkommt, im Reich vorhanden ist, dann ist der Jammer um die Bedeckung und Begründet.

Zu der freundlichen Mahnung, die der Minister am Schluß seiner Rede an das Personal gerichtet habe, sei gar kein Grund gewesen. In unserer Hand aber liegt es gegenwärtig nicht, die Anwendung des äußersten Kampfmittels zu vermeiden. Es gibt einen Faktor, der imstande ist, zu verhüten, daß die passive Resistenz ausbricht. Dieser Faktor ist die Regierung und das Eisenbahnministerium. Aus diesem Grund empfehlen wir der Regierung die strikte Durchführung des Beschlusses des Abgeordnetenhauses bis auf den Buchstaben. (Lebhafter Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Dr. Burival (tschechischradikal) vertritt die vom Staatsangestelltenausschuß als Minimum bezeichneten Forderungen der Eisenbahner.

Nach dem Schlußwort des Berichterstatters Seine wird zur Abstimmung geschritten.

Der Ausschussantrag angenommen.

Der Antrag des Ausschusses, wonach der Betrag von 38 Millionen Kronen für die Eisenbahner verlangt wird, wird einstimmig angenommen.

Die anderen Resolutionen werden dem Eisenbahnausschuß zugewiesen.

Die Konferenz des Aktionskomitees.

Die Exekutive unserer Organisation berief schon während des schleppenden Verlaufes der parlamentarischen Verhandlungen das von der Reichskonferenz eingesetzte Aktionskomitee zu einer Konferenz für Sonntag den 17. Dezember l. J. in das Favoritener Arbeiterheim ein. Dieser Konferenz war es vorbehalten, die durch die eingetretene Situation erforderlich gewordenen Beschlüsse zu fassen.

An den Beratungen der Konferenz des Exekutivkomitees nahmen außer den Vertretern der Personals jedes Staatsbahndirektionsbezirktes, den Vertretern des Personals der Privatbahnen, der Zentralpersonal- und Zentralarbeiterausschüsse, sowie den Vertretern der in der sozialdemokratischen Koalition vereinigten Vereine und den Zentralausschußmitgliedern unserer Organisation, auch der Sekretär der Gewerkschaftskommission Genosse Hueber und die Reichratsabgeordneten Ellenbogen, Seib, Skaret und Tomšik teil. Bei der Zusammenkunft dieses Exekutivkomitees ist auf eine entsprechende Vertretung jedes Dienstzweiges und auf ein entsprechendes Verhältnis in der Vertretung der Arbeiter, Diener und Unterbeamten Rücksicht genommen worden.

Die Konferenz war von sämtlichen Aktionskomiteemitgliedern besucht und beschäftigte sich vornehmlich mit dem Resultate der parlamentarischen Behandlung des gemeinsamen Resolutionsantrages des Subkomitees und des Staatsangestelltenausschusses, der die Regierung aufforderte, zur Verbesserung der gegenwärtig bestehenden Gehalts-, Lohn- und Dienstverhältnisse des Personals der k. k. Staatsbahnen 38 Millionen Kronen zu verwenden, und mit der Erklärung des Eisenbahnministers,

nach welcher sich die Regierung bereit erklärt, über 21 Millionen, also nicht ganz 22 Millionen Kronen jährlich für diesen Zweck aufzuwenden.

Den Vorsitz der Konferenz führte Genosse Schwab. Das Referat zur Tagesordnung erstattete Genosse Reichratsabgeordneter Tomšik. Dieser führte aus:

Als sich für die Staatsbahnbefriedigten die Notwendigkeit ergab, Forderungen aufzustellen, war die Regierung ursprünglich keineswegs geneigt, den Forderungen der Eisenbahner Rechnung zu tragen. Als sie sich dann entschließen mußte, den 14 Millionen-Antrag einzubringen, bei welchem 2.000.000 Kr. zur Verbesserung der Quartiergelder der Beamten, 5.100.000 Kr. zur Verbesserung der Quartiergelder der Unterbeamten und Diener, 60.000 Kr. zur Verbesserung der Bezüge der Offiziantinnen und Manipulantinnen, 5.200.000 Kronen zur Verbesserung der Löhne der Arbeiter, und 670.000 Kronen zum Ausgleich der Gärten in der Borrückung der Diener und Unterbeamten aufgewendet werden sollten, hätte sich im Subkomitee, dem dieser Regierungsantrag sowie der christlichsoziale Antrag, der Antrag der Nationalen und der Antrag Tomšik, zugewiesen war, leicht die Möglichkeit zu Verhandlungen ergeben können. Diesem Subkomitee gehörten die Abgeordneten Tomšik, Burival, Heine, Kemetter, Fahrner und Zanker, also zumesti Eisenbahnervertreter, an. Aber es waren die Verhandlungen mit der Regierung im Subkomitee unmöglich, weil diese, als sich die Ungünstigkeit der 14 Millionen herausstellte, zwar erklärte, nicht unwesentlich über diesen Betrag hinausgehen zu wollen, weil sie aber die geplante Erhöhung der Summe nicht bekannt geben wollte, so daß die Basis für diese Verhandlungen fehlte. Die Meinung, daß die von der Regierung geplante Aufwendung von 33 Millionen Kronen für sämtliche Staatsbedienstete, wovon 14 Millionen Kronen für circa 220.000, mit Einrechnung der nichtständigen Arbeiter, 240.000 Eisenbahner und 19 Millionen Kronen auf circa 800.000 andere Staatsbedienstete entfallen sollten, ungenügend sei, war allgemein. Während die Regierung dahin gebracht wurde, daß sie sich im Prinzip für eine Verbesserung der Quartiergelder, für einen Ausgleich der Gärten in der Borrückung der Diener und Unterbeamten, und für eine Verbesserung der Löhne der Arbeiter erklärte, war sie für eine Aufhebung der Gehaltsstufe von 1300 Kr., für Kürzung der Versorgungsfristen der Diener auf zwei Jahre, Erhöhung des Endgehaltes auf 2000 Kr., und für die Einführung der Nachdienst- für die Wächter, und Gewährung einer Verschubzulage an das Verschubpersonal nicht zu haben. Die Regierung motivierte ihren Standpunkt damit, daß eine Beseitigung der Gehaltsstufe von 1300 Kr. und eine Kürzung der Versorgungsfristen auch bei den anderen Staatsbediensteten Rückwirkungen ausüben müsse und daß die Regierung den Anforderungen, die dann auch die anderen Staatsbediensteten stellen würden, nicht gewachsen wäre. Es sind also die ungünstigen Entlohnungsverhältnisse der anderen Staatsbediensteten den Staatsbahnbefriedigten ein Hindernis zur Erlangung besserer Entlohnungsverhältnisse. Die Diener der anderen Staatsbetriebe erreichen bei dem Anfangsgehalt von 900 Kr. und bei 11 dreijährigen Borrückungen zu 70 Kr. den Endgehalt von 1800 Kr. in 33 Jahren, die Unterbeamten erreichen bei einem Anfangsgehalt von 1000 Kr. bei den gleich langen Versorgungsfristen und bei der Borrückung um 80 Kr. den Endgehalt von 1800 Kr. ebenfalls in 33 Jahren, was auf deren ungenügende Organisation zurückzuführen ist.

Mit Zustimmung des Zentralausschusses und der Koalition gingen wir, als sich aber die Unerreichbarkeit des ursprünglich angeforderten 38 Millionen-Antrages erwies, auf den gemeinsamen Antrag aller Eisenbahnervertreter nach Abgabe der bekannten Erklärung ein, der für die Unterbeamten und Diener, und zwar: 7.500.000 Kr. zur Quartiergeldererhöhung, 500.000 Kr. zur Beseitigung der Gehaltsstufe von 1300 Kr. und Ernennung einzelner Unterbeamtenkategorien zu Beamten, 60.000 Kr. zur Verbesserung der Bezüge der Offiziantinnen und Manipulantinnen, 1.050.000 Kr. zur Einführung der zweijährigen Versorgungsfristen und Erhöhung des Endgehaltes für Diener auf 2000 Kr., 1.300.000 Kr. zur Beseitigung der Gärten bei der Borrückung der Diener und Unterbeamten, 4.000.000 Kr. zur Einführung der Nachdienstzulage für die Wächter und der sie substituierenden Arbeiter, und 2.400.000 Kr. zur Einführung der Verschubpersonal; ferner für die Arbeiter, und zwar: 10.000.000 Kr. für eine teils 20prozentige, teils 15prozentige Lohnerhöhung, 3.000.000 Kr. für Erstellung einer Lohnautomatik, 1.600.000 Kronen für Erstellung von Arbeitsordnungen, Einführung der Urlaube und Regelung der Ueberstundenlohnung der Arbeiter, und 2.000.000 Kr. für die Verbesserung der Stabilisierung anforderte.

Für diesen gemeinsamen Antrag zeigte sich aber ursprünglich nur bei einem Teil der bürgerlichen Parteien, den deutschradikalen Abgeordneten des Deutschen Nationalverbandes, den vier städtischen Abgeordneten der Christlichsozialen und den tschechischradikalen Abgeordneten, Geneigtheit zur Zustimmung. Als sich aber herausstellte, daß der Antrag nur als Resolutionsantrag behandelt werden kann, stimmten die bürgerlichen Parteien geschlossen für diesen, mit Ausnahme jener Abgeordneten, die sich auch da noch der Abstimmung aus Furcht vor den Agrariern entzogen. Hierbei hat es sich aber den meisten dieser bürgerlichen Politiker nicht um die Durchsetzung der Forderungen der Eisenbahner gehandelt, sie rechneten damit, daß die Regierung diesen Resolutionsantrag nicht unbedingt durchführen müsse, erweckten nach außen hin wohl den Schein der Eisenbahnerfreundlichkeit, um aber dann nicht auf dem konstitutionellen Rechte der Durchführung beschlossener Anträge zu bestehen. Diese Abgeordneten sind gern bereit, parlamentarische Rechte aufzugeben, wenn dabei ihrer Demagogie gedient ist.

Das von der Regierung im Parlament gemachte Zugeständnis, das an Stelle der Durchführung des 38 Millionen-Antrages einen Betrag von mehr als 21 Millionen Kronen für die Verbesserung der Bezüge der Staatsbahner aufzubringen verspricht, wird den Beamten, Unterbeamten und Dienern eine abgestufte Quartiergelderhöhung, den Unterbeamten und Dienern einen Ausgleich der Gärten in der Borrückung und den Arbeitern eine Lohnregulierung, Erhöhung der Grundlöhne, Lohnregulierungen und Lohnautomatik, Urlaube und Arbeitsordnungen bringen. Es ist zu bedauern, daß die Regierung bei ihrer Erklärung nicht zusicherte, die jetzt nicht zur Erfüllung gelangenden Forderungen des gemeinsamen Antrages in absehbarer Zeit durchzuführen zu wollen.

Die Eisenbahner würden gewiß bei ihren Bewegungen besser abschneiden, wenn bei diesen nicht eine Anzahl kleinerer Eisenbahnervereine durch ihr Dagwischenreten die Situation verkomplizieren und die Kampfführung erschweren würde und wenn nicht ein Teil der Eisenbahner die Organisation als Durchhaus betrachten, sondern dieser stets Treue bewahren würde. Die Zusicherung der Regierung kann keineswegs als endgültige Erledigung der Forderungen der Bediensteten hingenommen werden, und es besteht auch weiter noch die Notwendigkeit für dieselben entschiedenst einzutreten. (Beifall.)

An der äußerst lebhaften Debatte, die sich nach dem Referat entspann, beteiligten sich die Genossen Prodecky, Weiser (Linz), Sommerfeld (Wien), Seifer (Mährisch-Schönberg), Mühlberger (Bischhofshofen), Serlinger (Oswiecim), Seraig

(Meidling), Decker (Wien), Bedl (Zedlsee), Paulowitsch (Zllan), Seider (Floridsdorf), Abgeordneter Dr. Ellenbogen, Jdl (Zmsbruck), Rudolf Müller (Wien), Hofmann (Zägerndorf), Abgeordneter Seiz, Preis (Zeldfisch), Prell (Wien), Aneidinger (Wien) und Genosse Hueber.

Genosse Dr. Ellenbogen besprach das stufenweise Vorwärtsschreiten der Organisation in dieser Bewegung und das stete Zurückweichen der Regierung, die zuerst nichts geben zu können erklärte, die dann 2, 5, dann 14 Millionen zu geben sich bereit erklärte, die ihr Verlangen nach einer budgetmäßigen Bedeckung die,er Aufwendung aufgeben und auf 18 und endlich auf 21 Millionen Kronen steigen mußte. Der Redner verwies auf die wesentlichen Verschiedenheiten in der zuerst vom Ministerpräsidenten Gautsch und dann nach dem Ministerwechsel vom Eisenbahnminister Forster zu dieser Angelegenheit gehaltenen Parlamentsreden. Wenn auch die Eisenbahner keinen Anlaß zu einer übermäßigen Freude an dem Erfolg ihrer Organisation haben können, bedeutet dieser Erfolg doch gewiß keine gering zu schätzende Errungenschaft ihrer stets vorwärtsschreitenden Organisation.

Genosse Seiz führte aus, daß man ein Oesterreicher sein müsse, um die Sache mit der Annahme und Nichtdurchführung des Resolutionsantrages zu verstehen. Weil es vernünftig und weil es konstitutionell ist, diesen angenommenen Antrag wirklich durchzuführen, geschieht dies nicht. Die bürgerlichen Politiker sind keine ehrlichen Eisenbahnerfreunde. Sie sehen mit dem einen Auge auf ihre nationalen Eisenbahnerorganisationen deren Beihilfe sie benötigen, mit dem anderen auf die Ministerbank. Das eine haben wir diesmal erreicht, daß wir sie gezwungen haben, für den Antrag zu stimmen. Der nächste Weg ist nun, daß wir sie zwingen müssen, auf die Regierung den nötigen Nachdruck auszuüben, daß der angenommene Antrag durchgeführt wird.

Genosse Rudolf Müller besprach die Wirkungen dieses Zugeständnisses für die Bediensteten der Privatbahnen.

Genosse Preis empfahl nachstehende Resolution, die mit den vom Genossen Rudolf Müller und vom Genossen Prell gemachten Zusatzanträgen nachstehenden Wortlaut hat:

„Die heute den 17. Dezember 1911 im Arbeiterheim in Wien-Favoriten versammelten Vertreter der koalitierten Eisenbahnerorganisationen und die Mitglieder des Aktionskomitees als Vertreter aller Kategorien der Eisenbahner erklären, daß die Zusage der Regierung, einen Betrag von über 21 Millionen Kronen zur Aufbesserung der Bezüge der Eisenbahndienstleistungen verwenden zu wollen, nicht befriedigend kann — weder die einzelnen Kategorien der Bediensteten, noch auch die Eisenbahner in ihrer Gesamtheit. Die Versammlung erklärt daher, auf der vollständigen Durchführung des im Abgeordnetenhause angenommenen Antrages des Staatsangestelltenauschusses festzuhalten.

Da aus dem Verlauf der Verhandlungen zu ersehen ist, daß die parlamentarische Aktion allein zur Durchsetzung der Forderungen der Eisenbahner nicht hinreicht, haben die koalitierten Organisationen mit den ihnen zu Gebote stehenden Mitteln alles auszubieten, um den berechtigten Forderungen genaugen zu kommen. Die Vertreter der koalitierten Organisationen haben sofort mit der Regierung Verhandlungen anguknüpft, damit sie eine bindende Erklärung darüber abgibt, ob sie jene Forderungen zu erfüllen gedenkt, die das Parlament einstimmig als berechtigt anerkannt hat, deren Erfüllung aber in der Regierungserklärung nicht enthalten ist. Nachdem der Antrag des Staatsangestelltenauschusses die einstimmige Annahme im Plenum des Abgeordnetenhauses gefunden hat, fordern wir auch unsere parlamentarischen Vertreter auf, mit ihrer ganzen Kraft und ihrem Einfluß für die Durchführung dieses Beschlusses einzutreten und gelegentlich der Beratungen über das Budget für 1912 die notwendigen Beträge anzufordern.

Den Organisations- und Solidaritätsgedanken hochhaltend, versprechen die Versammelten, mit aller Energie und unter allen Umständen an dem Antrag von 38 Millionen festzuhalten, und versichern die Führer der Bewegung des Eisenbahnerpersonals der vollsten Unterstützung.“

Die Resolution mit den Zusatzanträgen wurde von der Konferenz einstimmig angenommen, ebenso nachstehende Resolution:

„Die Vertreter der Werkstättenarbeiter protestieren gegen die unter dem Motto: „Verbesserung der Bezüge der Werkstättenbediensteten durch ein Prämiensystem“ geplante Einführung des Prämiensystems, da ein solches System nur in der Absicht geschaffen werden soll, den Akkord wieder einzuführen. Die Vertreter der Werkstättenarbeiter erklären im Namen des Werkstättenpersonals, daß dieses jeden Schritt der Organisation mit allen Kräften unterstützen wird, der gegen diese Einführung unternommen wird.“

Damit war die Tagesordnung der Konferenz erledigt, und Genosse Schwab schloß mit einem eindringlichen Schlußwort die Konferenz.

Große Massenfundgebungen der Wiener Eisenbahner.

Um nun der Regierung und den bürgerlichen Parteien noch einmal klar werden zu lassen, wie ernst die Stunde ist, haben die Wiener Eisenbahner am Tage vor der parlamentarischen Verhandlung des gemeinsamen Antrages des Subkomitees und Staatsangestelltenauschusses im Plenum des Abgeordnetenhauses, in den größten Sälen, die in der Nähe der Bahnhöfe liegen, drei große Versammlungen abgehalten, von welchen eine die in der Leopoldstadt, der Auflösung durch den Regierungsvertreter verfiel. Mehr als zehntausend Wiener Eisenbahner, die den koalitierten Vereinen angehören, haben ihre Meinung in folgender Resolution zum Ausdruck gebracht:

Resolution.

Die massenhaft besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung verurteilt auf das entschiedenste den schleppenden Gang der Verhandlungen über die seit einem Vierteljahr gestellten Forderungen der Eisenbahner. Die Versammlung erwartet von der Volksvertretung, daß sie dem gemeinsamen Antrag des Subkomitees und des Staatsangestelltenauschusses über den bereits ohnehin auf das Minimum reduzierten Betrag von 38 Millionen Kronen zustimme und gegenüber der Regierung ihren ganzen Einfluß dahin geltend macht, daß dieser Parlamentsbeschuß auch sofort durchgeführt wird.

Gleichzeitig warnt die Versammlung vor weiteren Obstruktionen und Verschlechterungen und verlangt eine präzise Erklärung der Regierung.

Sollte die Regierung dennoch unsere allgemein als berechtigt anerkannten Forderungen nicht voll und ganz erfüllen, hätte sie die Verantwortung für die daraus entstehenden Folgen ausschließlich selbst zu tragen.

Zum Schluß erklärt die Versammlung, daß sie die endgültige Entscheidung über das weitere Vorgehen der Eisenbahnerschaft der am 17. Dezember in Wien stattfindenden Aktionskomiteesitzung des vereinigten Personals überläßt.

Die Versammlungen hatten folgenden Verlauf:

Die Versammlung in Mariahilf.

Die geräumigen Lokalitäten des Hotel Wimberger waren überfüllt, wiewohl für den Besuch dieser Versammlung nur ein kleiner Teil der Wiener Eisenbahner in Betracht kam. Die Abgeordneten Abram, Bösch, Forstner, Grigoricovi, Löw, Rieger, Riese und Tomschil wohnten der Versammlung bei. Zu Vorsitzenden wurden gewählt: Prell vom Beamtenzentralverein, Tögel vom Konduktorenverein, Kühn vom Lokomotivführerverein und Höfer vom Werkmeisterverein.

Abgeordneter Tomschil besprach eingangs seiner Ausführungen den Zusammenhang zwischen der heutigen Situation und jener, die zur Zeit der Abhaltung der letzten Versammlung bestand. Die Regierung habe sich anfangs den Forderungen der Eisenbahner gegenüber ziemlich reserviert verhalten. Sie erklärte, seit 1905 schon 35 Millionen für die Verbesserung der Lage der Eisenbahner ausgegeben zu haben. Dabei hat sie sich um 7 1/2 Millionen geirrt, die in den Wohnhäusern angelegt wurden. Man spricht auch immer nur von den Millionen, die ja sehr voll klingen, redet aber nicht davon, auf wie viel Menschen diese Millionen entfallen. Bei 220.000 Menschen kommt auf einen eine Kleinigkeit. (So ist es!) Diese Aufbesserungen sind durch die Preissteigerungen nicht nur aufgehört worden, der Gehalt ist heute weniger wert als vor jenen Aufbesserungen. (Lebhafte Zustimmung.) Nun kam der 17. September und dieser Tag ließ der Regierung den Ernst der Situation erkennen. Von anderer Seite wurde, wiewohl das Parlament am 5. Oktober zusammenzutreten sollte, für den 30. September ein Ultimatum gestellt, daß dann zurückgezogen wurde. Am 6. Oktober kam dann die Regierung mit der Vorlage, nach welcher 14 Millionen Kronen zur Verbesserung der Bezüge der Eisenbahndienstleistungen angewendet werden sollen. Wir haben in der großen Versammlung in den Sophienjälen sofort erklärt, daß dieser Betrag unter keinen Umständen zur Befriedigung der Forderungen der Eisenbahner ausreichen könne. Von anderer Seite wurde wiederum ein Ultimatum für den 15. Oktober gestellt und in der Versammlung der nationalen Koalition in der Volkshalle wurde schon berichtet, daß es ziemlich sicher sei, daß die Regierung 35 Millionen Kronen für die Eisenbahner geben werde. Unser Standpunkt bei der ganzen Angelegenheit war folgender: Wir haben im Parlament unseren Antrag auf 60 Millionen Kronen eingebracht, alle bürgerlichen Parteien haben den Eisenbahner ihre Unterstützung zugesagt und diesen kann, so die bürgerlichen Parteien Wort halten, auch nichts geschehen.

Die Verhandlungen in dem Subkomitee gestalteten sich sehr schwierig, besonders aus dem Grunde, als die Regierung nie befangen, um welche Summe sie den Betrag ihrer Vorlage erhöhen wolle, sie hat nun gesagt, daß die 60 Millionen des Antrages Tomschil, die 65 Millionen des Antrages Remeiter und die 62 Millionen des Antrages Durival für sie unannehmbar seien. Da von diesem Standpunkt die Regierung nicht abzurücken war, suchte man sich auf einen gemeinsamer reduzierten Antrag von 38 Millionen Kronen zu einigen. Wir mußten uns notgedrungen diesem gemeinsamen Antrag anschließen, da man gegen uns sonst im Falle des Mißlingens der Angelegenheit demagogisch den Vorwurf erhoben hätte. „Wenn sich die Sozialdemokraten der Einigung angeschlossen hätten, wäre der Antrag einstimmig angenommen worden; nur dadurch, daß die Sozialdemokraten nicht herabgehen wollten, ist nichts zustande gekommen!“ Wir konnten also nichts tun, als uns einigen. (So ist es!) So kam der Beschluß auf 38 Millionen zustande.

Die Regierung hat im Ausschuß nur gegen drei Maßregeln gesprochen; gegen die zweijährigen Borrückungskriterien der Diener (lebhafte Entrüstung), dann gegen die Nachdienstzulagen für die Wächter und die sie substituierenden Arbeiter und gegen die Zuschulzulage (Große Entrüstung). Dem Verächtpersonal will sie eine Aufbesserung in Form von Prämien geben. (Stürmischer Widerspruch.) Das wäre eine Prämie darauf, noch weniger auf Leben und gerade Glieder Mühsicht zu nehmen. (Mufe: Höchste Unmoralprämien!) Gegen die sechzehn Millionen, die auf die Arbeiter entfallen, hat die Regierung nur die allgemeine Einwendung gemacht: Zu hoch! Sie hat zuerst gesagt, die Bedeckung müsse vor allem da sein. Das Junktim haben wir aber abgelehnt, denn wenn für die Militärausgaben keines nötig ist, so auch nicht für die Eisenbahner. (Stürmischer Beifall.)

Die Eisenbahner haben bis heute geduldig gewartet. (Es erbrausen stürmische Mufe: „Weiter halten wir es aber nicht aus!“ und ähnliche stürmische Mufe, so daß der Redner minutenlang nicht weitersprechen kann.) Ich finde ihre Erregung begreiflich. (Laute Mufe: Nicht einen Heller lassen wir von den achtunddreißig Millionen streichen!) Die Regierung hat sich über die „Sprache“ in den Versammlungen beklagt. Schuld daran ist die Regierung, die nie vorgegangen ist, wie sie es im Interesse des Staates hätte sollen. (Laute Zustimmung.) Immer sehen wir ein aufrichtiges Vorgehen. So weit man hört, wird der Antrag auf 38 Millionen morgen angenommen werden. Aber es ist möglich, daß die bürgerlichen Parteien ein falsches Spiel treiben wollen, daß sie sich sagen: „Gegen die 38 Millionen können wir nicht stimmen, aber die Regierung soll machen, was sie will, wir können nichts dafür!“ (Entrüstungsturm.) Das wäre eine Täuschung. (Mufe: Gemeiner Schwindel!) Die Parteien können einen Druck auf die Regierung ausüben und sie zwingen, den Antrag durchzuführen. (Sehr richtig!) Tun sie es nicht, so wäre die Folge, daß die Eisenbahner das Vertrauen zum Parlament verlieren und sich nicht mehr auf das Parlament, sondern auf sich selbst verlassen. (Brausende Zustimmung.) Jahrzehntlang hat man nichts getan; was man dann getan hat, war ungenügend und da ist es begreiflich, daß es jetzt endlich ein Ausweichen nicht mehr geben darf. Mögen sich alle Faktoren den Ernst der Situation vor Augen halten! (Weisfallsturm.) Nicht die „Geher und Wähler“ wären es, die zu einem Schritte trieben, den viele zur Verbesserung ihrer Lage für notwendig halten, sondern die Verzweiflung, wenn man noch immer für ihre Wünsche kein Gehör hat. Die Versammlungen dienen dazu, auf den Ernst der Situation aufmerksam zu machen, und Sonntag werden die Vertrauensmänner von ganz Oesterreich die entscheidenden Beschlüsse fassen, die von den Parlamentsberatungen bestimmt sein werden. (Brausender Beifall.)

Abgeordneter Forstner: Die Herren von der Regierung und den bürgerlichen Parteien tun so, als ob sie den Staatsangestellten etwas schenken würden. Daß die Verbesserung der Lohn für schwere Arbeit ist, kommt ihnen nicht zum Bewußtsein. (Gautsch, der das Auf-den-Tisch-Schlagen besser verstand als das Regieren, hat gesagt, von der passiven Resistenz zu reden sei ein Verbrechen. (Stürmische Entrüstung.) Sich mit

großen Bezügen „zur Disposition stellen“ lassen, nennt er natürlich anders. Wenn man so gestellt ist, kann man leicht sagen: „Argentinisches Fleisch darf nicht eingeführt werden!“ und man kann leicht energische Reden gegen die halten, die auf der Strafe ihre Not hinausdrücken müssen. (Sehr richtig!) Agrarische Auswanderungspolitik treiben und zugleich den Angestellten Aufbesserungen verwehren ist unmöglich. (Lebhafte Beifall.) Wenn die Regierung glaubt, den Eisenbahner so wenig als möglich geben zu können, wird sie die Wahrnehmung machen, daß die Eisenbahner eine Organisation haben, die so entscheidend kann wie sie es für nötig findet. (Stürmischer Beifall.)

Abgeordneter Abram: Die bürgerlichen Parteien werden für die 35 Millionen stimmen, aber der Regierung freie Hand lassen. Da müssen wir die Eisenbahner aufmerksam machen auf ihre Zahl und ihre politische Bedeutung. Wir werden es überall verhindern, daß die bürgerlichen Parteien die Macht haben, ihren Beschluß durchzusetzen. Vor den Wahlen gibt es nur Freunde der kleinen Angeestellten und besonders der Eisenbahner. Was sie vor den Wahlen sind, müssen sie auch nach den Wahlen sein. (Stürmischer Beifall.) Es müssen nun diese Abgeordneten belehrt werden, daß die Eisenbahner nicht vergeblich sind und daß sie mit Ausnützung ihrer politischen Kraft zum Ziele kommen werden. Lassen Sie sich nicht fortziehen von einzelnen und warten Sie auf die zentrale Weisung. Die Eisenbahner der Alpenländer und die übrige Arbeiterschaft stehen schlagfertig da! (Stürmischer Beifall.)

Abgeordneter Abw: Ich kann Ihnen sagen, daß die Bewegung in der Provinz noch viel intensiver ist als in der Großstadt. (Bravo!) Man glaubt draußen gar nicht, daß man so viel Gebuld aufbringen kann wie in Wien. Die Regierung würde Ungeheures heraufbeschwören, wenn sie etwas anderes läte, als den bescheidenen Forderungen des Parlaments ihre Zustimmung zu geben. (So ist es!) Wenn Gautsch meinte, passive Resistenz der Eisenbahner sei ein Verbrechen, welches ist erst die passive Resistenz der Regierung durch Jahrzehnte? (Stürmischer Applaus.) Die Regierung und die bürgerlichen Parteien tragen die Verantwortung und darum sei an sie noch ein mahnendes Wort gerichtet! (Brausender Beifall.)

Mit der einstimmigen begeisterten Annahme der Resolution schloß die Versammlung.

Die Versammlung in der Leopoldstadt.

Die Versammlung, die im großen Saale des Hotel „Bayrischer Hof“ stattfand, war zum Erdröden voll. Sie nahm ein frühzeitiges Ende, da sie vom Regierungsvertreter, der sich gleich anfangs sehr nervös gezeigt und alle Redner wiederholt unterbrochen hatte, aufgelöst wurde.

Zus Präsidium wurden gewählt: Schwab vom Allgemeinen Bezirksklub- und Gewerkschaftsverein, König vom Zentralverein der Beamten, Marek vom Werkmeisterverein, Reich vom Bahnmeisterverein und Roser vom Lokomotivführerverein. Erster Redner war

Rudolf Müller. Er führte aus: Seit September hatten die Eisenbahner der verschiedenen Kategorien auf die Erfüllung ihrer ebenso gerechten wie bescheidenen Forderungen. Die Eisenbahner sind es gewohnt, sich in Gebuld zu üben. Sie haben auch Gebuld gezeigt. Aber die Taktik der maßgebenden Faktoren, sowohl der Regierung als auch der bürgerlichen Mehrheitsparteien des Parlaments, in dieser Frage ist eine unerträgliche. Seit dem Jahre 1905 hatten die Eisenbahner auf die Erfüllung ihrer Forderungen. Es ist daher begreiflich, daß ihre Erregung in der letzten Zeit Formen angenommen hat, für die die Vertrauensmänner die Verantwortung nicht länger übernehmen zu können glauben. Unter den Forderungen der Eisenbahner sind solche, deren Erfüllung schon im Jahre 1908 vom Eisenbahnministerium zugesagt wurde. Die Eisenbahner verlangen ohnedies nur das Überwiesene. Der Sozialdemokratische Verband im Abgeordnetenhause hat sich mit aller Energie für ihre Forderungen eingesetzt, aber die Regierung und die bürgerlichen Mehrheitsparteien haben den 60 Millionen-Antrag der Sozialdemokraten abgelehnt. Um die Sache nicht scheitern zu lassen, hat der Sozialdemokratische Verband im Abgeordnetenhause sich in das Unvermeidliche gefügt und hat den Anforderungen der deutschen, tschechischen und polnischen Abgeordneten, die Forderungen der Eisenbahner mit einem Wechtausmaß von 3 Millionen festzusetzen, nachgegeben. Obwohl es für die Eisenbahnerschaft kein kleines Opfer ist, sich damit zufriedenzugeben, mußte wahrgenommen werden, daß Regierung und Parlament auch diese Verpflichtung nicht durchführen wollen. (Lofende Pfuirufe.) Die Haltung der bürgerlichen Parteien in der letzten Zeit war eine derartige, daß der Beschluß gerechtfertigt ist, daß sie sich der Abstimmung in dieser Frage fern entziehen möchten. (Stürmische Pfuirufe.) Auch die Regierung hat sich gegen einzelne Forderungen vollkommen ablehnend verhalten. Nun, wir müssen sagen: Unsere Gebuld ist u Ende, wir können nicht mehr länger zuwarten, das gestaltete uns die Feuerung und die Not und das Elend in unseren Reihen nicht mehr länger. An der Regierung ist es nun, endlich auch den Eisenbahner gegenüber ihre Pflicht zu erfüllen. (Stürmischer, anfallender Beifall.)

Abgeordneter Glöckel begrüßt die Versammlung im Namen des Klubs der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten, der es als seine Ehrenpflicht ansehe, geschlossen mit ein Mann für die Forderungen der Eisenbahner einzutreten. Die Sozialdemokraten haben im Parlament für die Eisenbahner gekämpft, in dem Bewußtsein, daß gerade die Eisenbahner ein Recht darauf haben, dem Parlament und der Regierung zuzurufen: „Jetzt helfts auch uns.“ (Stürmischer Beifall.) Und wenn von passiver Resistenz gesprochen wird... (Der Regierungsvertreter unterbricht bei diesen Worten.) Glöckel: Der Vorsitzende war so gütig mir mitzuteilen, daß es Anwesende gibt, denen meine Worte zu scharf sind. (Ironische Heiterkeit.) Nun, wir sind ja freieitliche Menschen. Wir lassen dem Herrn Regierungsvertreter seine Heberzeugung, behalten aber auch unsere. (Demonstrativer Beifall.) Der Staat hat gewiß ein Interesse, daß der Vertreter ausrechterhalten bleibt. Er hat aber auch ein Interesse, daß Menschen, denen das Leben so vieler Tausende in die Hände gegeben ist, nicht Hunger und Not leiden müssen. Denn das bedeutet auch eine Gefahr für den Staat, und die Deffentlichkeit muß sich mit Recht darüber aufregen und sagen: Stellt uns diese verantwortungslosen Leute so, daß sie nicht hungern müssen! (Lofender Beifall.)

Duscheck beschäftigt sich eingehend mit den langjährigen Forderungen der Eisenbahner und geißelt dabei die Unaufrichtigkeit der Regierung und der bürgerlichen Parteien. Als er dabei einmal das Wort „passive Resistenz“ gebrauchte, unterbrach ihn der Regierungsvertreter. Der Redner meint nun: Also gut, ich werde das Wort „passive Resistenz“ nicht mehr aussprechen. Wir haben ja noch eine andere Bezeichnung dafür: Die vorschrittsmäßige Arbeit! (Lofender Beifall.)

Duscheck fuhr dann in seiner Rede fort. Der Regierungsvertreter wurde aber immer nervöser und immer aufgebracht. Und als Genosse Duscheck meinte, daß die Verwendung von Soldaten zum Eisenbahndienst nur Unfälle herbeiführen würde und hinzufügte, daß die Eisenbahner gewöhnlich nur lachen würden, wenn Militär den Dienst leisten würde, weil eben niemand imstande wäre, die Stationen so gründlich zu verstopfen, wie diese militärischen Eisenbahner, sprang

der Regierungsvertreter auf und erklärte die Versammlung für aufgelöst. Der Versammlung bemächtigte sich große Erregung. In diesem Moment hat auch Abgeordneter Schacherl das Podium betreten. Er und der Vorsitzende suchten dem Regierungsvertreter klarzumachen, daß für die Auflösung kein Grund vorhanden war. Aber alles war vergeblich. Der Herr Regierungsvertreter, dessen Namen man leider nicht erfahren kann, hielt sich nun einmal für den Bescheideneren. Schließlich forderte der Vorsitzende die Versammelten auf, sich ruhig zu entfernen. „Nicht immer“, sagte er, „sind Regierungsvertreter so nervös! Nun, wir haben ja unseren Zweck erreicht und kommen ja auch noch ein andermal zusammen!“

Damit war die Versammlung zu Ende und die versammelten Eisenbahner gingen ruhig nach Hause.

Die Versammlung in Favoriten.

Im Saale des Arbeiterheims im X. Bezirk wie auch auf der Galerie standen die Erschienenen Kopf an Kopf. In der Versammlung waren die Abgeordneten Dr. Ellenbogen, Hillebrand und Zoll anwesend. Das Präsidium bildeten Müller, Krieg, Steppert und Brandl.

Zuerst sprach

Mudolf Müller, der die Sungenpolitik besprach, die die österreichischen Regierungen schon seit so vielen Jahren betreiben. Die Regierung ist damit natürlich auch mitverantwortlich für das Elend geworden, das unter ihren Bediensteten herrscht. (So ist es!) Es wird immer gesagt: Aber ja, wir möchten für die Eisenbahner ja etwas tun. (Gelächter.) Aber gleich darauf folgt die Klage, daß die Mittel dazu nicht vorhanden wären. (Muse: Für Kanonen sind sie immer da!) Wiederholt wurde der Öffentlichkeit vorgemacht, daß man ja die Wünsche der Eisenbahner erfüllen wolle, daß dem aber gleich neue indirekte Steuern nachkommen müßten. (Große Erregung.) Wir brauchen aber durchaus nicht erst neue Steuern. Auf den Eisenbahnen gibt es unendlich viel zu reformieren, wodurch jährlich Millionen zu ersparen wären. (Lebhafte Zustimmung.) Es gibt noch viele andere Quellen, aus denen für die notleidenden Staatsbediensteten und Eisenbahner Geld zu schöpfen wäre. Wie viele Kränne würde man nur trocknen können, wenn man die Liebesgaben, die man den Ruderwuchsern, den Schnapstraien gibt, für die Erfüllung der Forderungen der so schwer arbeitenden Eisenbahner verwenden würde. Aber diese Wege scheinen für die Regierung wie mit laufend Mauern verarmelt. Es muß immer das Neueste aufgeboten werden, bevor diejenigen, die am Volk so unendlich viel verschuldet haben, ein wenig sozialpolitisches Verständnis aufbringen. Wir fordern 60 Millionen Kronen. Das schaut nach viel aus, ist aber das Minimum dessen, was nötig gewesen wäre. Man muß nur bedenken, daß den Eisenbahner seit etwa 30 Jahren außer einigen Abschlagszahlungen überhaupt nichts gegeben wurde. (So ist es!) Man hat sich nun auf die 38 Millionen geeinigt. Nun erklärt aber die Regierung daß sie diesen Beschluß des Ausschusses nicht zur Ausführung bringen kann, daß sie sehr in Verlegenheit käme, wenn das Parlament für ihn stimmen würde. (Erregung.) Sie können sich denken, wie diese Darlegungen auf die Regierungsmameluden wirken müssen. Aber wir sind heute zusammengesommen, um der Regierung, den Parteien, die sich morgen erklären müssen, zu sagen, daß wir weitere Verschleppungen, weitere Verzögerungen unserer Forderungen nicht dulden können. (Stürmische Zustimmung.) Die Teuerung ist, seitdem wir unsere Forderungen aufstellten, größer, die Not viel furchtbarer geworden. Die Regierung muß geben, was beschlossen wurde; was wir fordern, ist gerecht und billig. (Anhaltender Beifall.)

Nun sprach Abgeordneter Dr. Ellenbogen, der unter anderem sagte: Die Parteivertreter im Ausschuss haben sich also auf 38 Millionen Kronen geeinigt. Dem Grafen Stürgkh wäre es nun allerdings am liebsten gewesen, wenn es bei dem Beschluß des Ausschusses geblieben wäre, wenn im Hause nichts darüber geredet worden wäre. (Weiterkeit.) Wir Sozialdemokraten sind aber anderer Meinung gewesen, und so ist es gekommen, daß morgen der Beschluß verhandelt werden soll. Wir haben darum dazu gedrängt, daß im Hause verhandelt werde, weil wir wollen, daß die Parteien als Parteien und nicht bloß durch vorgeschobene Vertreter im Ausschuss gezwungen werden, im Hause ihre Meinung über diese wichtige Frage auszusprechen. (Sehr gut!) Es wird sich zeigen, was die Parteien für die Eisenbahner haben. Jedenfalls wollen wir auch, daß die Herrschaften, die immer viel radikaler sind als wir (So ist es!), die weit früher das Vieh von der passiven Resistenz gefangen haben, mit Taten beweisen, was sie für die Eisenbahner fühlen. (Beifall.) Wir meinten auch, zur Verhandlung im Hause drängen zu müssen, weil ein Votum des ganzen Hauses auf die Regierung einen viel stärkeren Druck ausüben muß als die Stimmen des Ausschusses. (Sehr richtig!) Wir verlangen nichts ins Wohlwollen hinein, wir ziehen alles in den Kreis unserer Ermögungen. Es ist wahr, unser Budget ist eng, aber wir müssen darum den Finanzministern sagen, daß sie sich endlich darauf einrichten müssen, daß unser ganzes finanzpolitisches System umgewandelt werden muß. Die Zeiten sind andere geworden, es ist unmöglich, daß unser Budget so aristokratisch, monopolistisch bleibe, wie es jetzt ist! Ich möchte nun aber fragen: Hat der Finanzminister wirklich Ursache, immer so laut nach der Bedeckung der Ausgaben für die Eisenbahner zu schreien? Der Finanzminister weist auf sein Defizit hin. Wenn man sich aber über den wirklichen Stand unserer Finanzen orientieren will, muß man den Zentralrechnungsbuch hernehmen. Da stellt sich oft etwas Ueberraschendes heraus. So hat es sich gezeigt, daß am Ende des Jahres 1910, jenes Jahres, in dem wir ein Defizit hatten, der Finanzminister 720 Millionen Kronen hatte. (Hört! Hört!) Wenn nun der Finanzminister so fürsorglich war, das Geld aufzubewahren, (Weiterkeit), dann hat er keinen Grund, jetzt ein Wehgeschrei zu erheben; die Bedeckung, auch wenn sie nicht erfolgt, ist vorhanden. Wir haben große Summen in den Staatskassen, wir können ohne weiteres die Forderungen der Eisenbahner erfüllen. (Stürmische Zustimmung.) Wir sind nicht dafür, daß die passive Resistenz unbedingt eintreten muß. Aber die Regierung mag bedenken, daß auch die Geduld der besonnensten Leute ein Ende hat. (So ist es!) Wir wünschen der Regierung, daß sie einsehe, es gehe absolut nicht mehr, die Forderungen der Eisenbahner zu verschleppen! (Anhaltender, stürmischer Beifall.)

Die in den übrigen Versammlungen beschlossene Resolution wurde auch in dieser Versammlung einstimmig und unter würdigem Beifall angenommen.

Klassenkampf und Tageskampf.

II.

Unter Hinweis auf die englischen Mustergewerkschaften hat auch der Neutralitätsgedanke bei uns hie und da gespukt. Ernstlichen Schaden hat er freilich bei uns nie anzurichten vermocht; dazu waren eben die Klassengegenstände zu scharf und zu sehr ausgeprägt.

Anderer verhält es sich mit dem von bürgerlicher Seite unternommenen Versuch, die moderne Arbeiterbewegung mit nationalem Geist zu er-

füllen und zu diesem Zwecke auch die Gewerkschaften national zu trennen. Wie sehr auch gegen einen solchen Versuch alle praktische Erfahrung und alle gesunde Vernunft streitet, so wissen wir leider, wie unheilvoll gerade diese Versuche unter den österreichischen Gewerkschaften bereits gewirkt haben. Man mag hier vielleicht einwenden, daß jene nationale Trennung, wie sie jetzt von den tschechischen Separatisten ins Werk gesetzt wurde, nichts mit den bürgerlichen Versuchen zu tun hat, die zu dem ausgesprochenen Zweck gemacht werden, der Arbeiterbewegung ihren Klassencharakter und ihre Schärfe zu nehmen. Aber in Wahrheit ist sie Fleisch von ihrem Fleische. Denn wer von einer nationalen Gliederung der politischen Bewegung innerhalb der bürgerlichen Massengesellschaft spricht und diese Trennung dort aufgerichtet wissen will, wo der Nationsbegriff von den ökonomischen Tatsachen längst eine andere Gestaltung erhalten hat, der schädigt die wirtschaftlichen Interessen des Proletariats, gleichviel, ob er sich als dessen Freund oder Feind ausgibt. Und zwar nicht bloß deshalb, weil durch einen solchen in die Tat umgesetzten Versuch die erste Voraussetzung zu großen wirtschaftlichen Aktionen, die Einheit in der alle Kraft ruht, zerstört wird, sondern weil auch jene ökonomischen Erkenntnisse, die die tägliche Erfahrung und die Praxis geliefert haben, durch eine schrullenhafte Ideologie getrübt werden. Denn überall dort, wo man den Arbeiter die nationale Organisation lehrt, spielt notwendigerweise die Idee der Stammesangehörigkeit mit, die bewußt oder unbewußt die Träume von einem nationalen Einheitsbegriff nährt. Aber diese nationale Einheit ist in Wirklichkeit von der Klassenbildung längst gesprengt und die bürgerliche Gesellschaft hat jene Merkmale verwischt, die zu einem geschlossenen Nationsbegriff unumgänglich gehören. „Die Arbeiter,“ sagt Otto Bauer mit gutem Recht, „sind zu Hintersassen der Nation geworden.“

Wie die Dinge heute liegen, unterliegt es keinem Zweifel, daß die bürgerliche Demagogie geeignet ist, auch die Gewerkschaften der Arbeiter schmer zu schädigen. Unterstützt wird der Einfluß dieser Elemente auf den Gedankenkreis der Arbeiter vor allem aber durch den politischen Tageskampf, wie ihn die praktische Gegenwartsarbeit nötig macht. Im täglichen Kampf mit dem Gegner und um das schrittweise Erringen besserer Verhältnisse ist die Gefahr immer vorhanden, daß die prinzipiellen Grundsätze in den Hintergrund gerückt werden. Die Bourgeoisie will, wie wir schon sagten, den Kampf gegen alle Institutionen des Klassenkampfes unter jeden Umständen führen. Und sie streitet vor allem gegen den Satz, daß die Sozialdemokratie die einzig richtige und legitimierte Vertreterin der Arbeiterinteresses ist. Und um so nachdrücklicher tut sie das auf dem Gebiet der Sozialreform und der gewerkschaftlichen Gegenwartsleistungen, weil sie sich sagt, daß dort, wo nicht unmittelbare sogenannte zukunftsstaatliche Forderungen in Betracht kommen, sie mit Erfolg den Wettstreit aufnehmen könne.

Nun ist es klar, daß überall dort, wo ein solches Wettstreiten stattfindet, für die Arbeiterklasse auch daraus Erfolge gemünzt werden können. Denn überall, wo die beständige Klasse überhaupt einen Schritt nach vorwärts geht und sich zu sozialpolitischen Konzessionen bereit erklärt, da tut sie es unter dem Drucke, den das Anwachsen der sozialdemokratischen Bewegung erzeugt hat. Sie macht kein Zugeständnis lediglich aus Gerechtigkeitsempfinden, sondern handelt immer nur von dem Gedanken geleitet, damit der Klassenbewegung der Arbeiter den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Aber der sozialpolitische Vormarsch des Bürgertums hat eine bestimmte Grenze. Und wer die sozialen Erscheinungen der Zeit versteht, der wird gerade aus den Vorgängen der letzten Zeit immer eindringlicher ihre Lehre ziehen, daß wir mit jedem Tag dieser Grenze näher rücken. In der Industrie vollzieht sich immer schärfer ein Zusammenschluß, der in den immer mächtiger werdenden Kartellen seinen Ausdruck findet, hinter denen zu gleicher Zeit das Finanzkapital steht, das in der Produktion immer mehr gewinnbringende Betätigung sucht. Die einzelnen Gruppen selbst suchen sich dadurch national zu schützen, indem sie immer höhere Zölle anstreben, und damit gleichzeitig der Konzentration weiteren neuen Vor-schub leisten.

Während aber in diesem Stadium der Entwicklung die großen Unternehmer in jedem Wunsch, den die Arbeiter nach Verbesserung ihrer Lage hegen, ein Vergehen gegen die Interessen ihres Besitzes wittern, suchen die kleineren und mittleren Unternehmer, die durch die Konkurrenz der großen bedroht werden, ihre Existenz fast lediglich auf Kosten der Arbeiter zu erhalten. Und so kommt es, daß heute das Scharfmachertum der großen Industrieverbände aus den sogenannten Mittelschichten der gewerblichen Unternehmer willige Gefolgschaft erhält, die sich gegen jeden weiteren sozialen Fortschritt mit verzweifelterm Widerstand wehrt.

In dieser Situation aber haben die bürgerlichen Klassen nur noch ein höheres Interesse, die Klassen-gegenstände zu verhüllen. Im Tageskampf ist es daher denkbar, daß sich die bürgerlichen Volksvertreter bemühen, radikaler zu sein wie die Sozialdemokraten. Man stellt Anträge, von denen man weiß, daß man sie nicht durchzuführen braucht, oder aber man

bemüht sich sogar, die Arbeiterklasse mit radikalen Redensarten in ausichtslose Kämpfe zu hegen, um, wenn dieses Bestreben wirklich den gewünschten Erfolg zeitigt, abseitsstehend kühl zuzusehen, wie sich die eine Organisation verblutet, wie die Kraft der Arbeiter gebrochen und ihnen ihre einzige Waffe ent-wunden wird.

Solches und ähnliches ist möglich im täglichen Kleingefecht. Für die Arbeiterklasse ergibt sich daraus die Aufgabe, solche gefährliche Trübungen des proletarischen Bewußtseins zu verhüten, indem sie mit aller Schärfe der bürgerlichen Demagogie entgegen-tritt. In den Gewerkschaften vor allem ist der Platz, mit starker Betonung die soziale Schulung zu be-treiben. Vergessen wir nicht, daß die Gegenwarts-arbeit, so nötig als sie ist, nicht alles ist, wofür wir uns einsetzen. Für die großen Klassenkämpfe, die uns noch bevorstehen, brauchen wir Klarheit und geschulte Kämpfer. Vergessen wir nicht, uns im Klein-krieg des Tageskampfes die Waffen für den Klassen-kampf zu schmieden.

Wehl sind unsere Gewerkschaften Instrumente zur Erkämpfung besserer Lohn- und Arbeitsbedin-gungen in der jetzigen Gesellschaftsordnung. Aber damit ist ihr Aufgabenkreis lange nicht erschöpft; darin liegt auch nicht die große Werbekraft unserer Organisationen vor allen übrigen ähnlichen Körper-schaften. Die größere Werbekraft hat ihren Ursprung darin, daß unsere Gewerkschaften diesen Teil ihrer Arbeit, die Erkämpfung besserer Lebensbedingungen, eben nur mit steter Rücksichtnahme auf den zweiten erhabeneren Teil ihres Wirkens, auf den entscheidenden Kampf um die endgültige und vollständige Befreiung der Arbeiterklasse, führen. Nicht bloß darum handelt es sich, den Arbeitern einige Lohnkronen zu erkämpfen, sondern darum, denselben Arbeiter durch die verbesserte Lebenshaltung physisch und kulturell zur weiteren Kampfführung fähig zu machen.

So betrachtet, wird auch die Entstehung anderer als sozialistischer Gewerkschaften denkbar; ihnen ist dann die Gewerkschaft als Organisation schon das Ziel ihrer Bestrebungen, während uns die Gewerk-schaft nur eines der Mittel ist, die wir beim Anstreben unseres Zieles in Anwendung bringen. Die anderen Gewerkschaften sind nicht imstande, die Arbeiterklasse in den Kampf um Sicherung der Existenz zu führen, sie für diesen Kampf vorzubereiten, weil sie nur dem Tageskampf dienend, die Grundursache der Existenz-unsicherheit der Arbeiter, den ausbeutenden, über-mächtigen Kapitalismus, nicht ernstlich bekämpfen. So bezwecken sie nur die Verlängerung der kapitali-stischen Wirtschaftsordnung, weswegen sie bei den Bürgerlichen sehr beliebt sind. Das ist dann auch ihre Neutralität, daß sie, den Klassenkampf außer acht lassend, nur dem Tageskampf dienen. Zur endgültigen Befreiung der Arbeiterklasse taugt aber nur der Klassenkampf, den die Sozialdemokratie organisiert und dem auch die Gewerkschaften dienen.

Lehrreiche Erscheinungen.

(Schluß.)

Die Bürgerlichen sind nicht imstande, aus sich selbst so viel politische Macht zu schöpfen, welche notwendig ist, um den erhofften Einfluß auf die wirtschaftlichen Verhältnisse im Staate, Verfassung von Gesetzen, Abschluß von Handelsverträgen und auf andere wichtige Funktionen der Staatsverwaltung gewinnen zu können; sie wissen, daß ihre Zahl weit hinter der gewaltigen Masse des Proletariats zurückbleibt; sie wissen aber auch, daß das Proletariat nie dazu zu haben sein wird, um ihre Macht zu unterstützen, wenn sie offen ihre Politik betreiben würden, das heißt wenn sie ihre eigenen Interessen den Volksmassen deutlich zu erkennen geben würden.

Darum spekulieren sie auf die Gedankenlosigkeit der Menschen. Vor dem Volke gebärden sie sich als volks-freundlich, in den Versammlungen reden sie scheinbar über die Bedürfnisse des Volkes und in ihren Partei-blättern schreiben sie Hymnen über die Wohlfahrt des „Volkes“. Doch dort, wo sie sich vor den Augen des ge-täuschelten Volkes sicher fühlen, in den verschiedenen Kon-ventikeln, Volksräten, Ausschüssen, Institutionen und Korporationen, dort handeln sie gegen das Volk. Und wo sie selbst nicht können, dort entsenden sie ent-weder gemietete oder abhängige Personen, denen schließ-lich alles gleichgültig ist, wenn sie nur ihre egoistischen Gelüste befriedigen können. Nur ein Beispiel:

Im Jahre 1908 wurde im Parlament der Antrag des Genossen Dr. Ellenbogen auf Einstellung von 20 Millionen Kronen in das Budget des Eisenbahn-ministeriums zwecks Aufbesserung der wirtschaftlichen Lage der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen verhandelt. Im Plenum haben einzelne Abgeordnete für diesen Antrag gesprochen und auch gestimmt. So taten Ein-zelne, nicht aber kompakte bürgerliche Par-teien. Warum? Nun ein einzelner Abgeordneter muß in Versammlungen gehen, und da ist er des öfteren ge-zwungen, den Eisenbahnbediensteten und dem übrigen arbeitenden Volk seine Hilfe zu versprechen, trotzdem seine Partei durchaus nicht die Verpflichtung in sich trägt, die Interessen des Volkes, sondern viel-mehr die Interessen der bürgerlichen Klasse zu vertreten. Ein solcher Abgeordneter darf dem Volk nicht die Wahrheit sagen, er müßte seine eigene Partei des-avouieren, sonst wäre sein Mandat beim Teufel. Darum verspricht er, darum stimmt er eventuell auch für die Volksbedürfnisse. Aber die übrigen Parteigenossen stimmen gegen ihn und diese sind gewöhnlich die Mehrzahl. Darum geht das Volk so oft, ja sagen wir immer, leer aus.

Darin liegt eben die verbrecherische Komödie, welche die bürgerlichen Abgeordneten mit dem Volke spielen,

Die Abgeordneten Knirsch, Seidel, Burival, Schilling, Neumann und andere mehr sprechen und stimmen als Personen sehr oft gegen die Meinung, für die Bedürfnisse nicht nur der Eisenbahner, sondern auch der übrigen Volksmassen, aber die Abgeordneten ihrer Parteien tun in ihrer Mehrheit das Gegenteil und stimmen das Nieder, für das die Einzelnen eintraten.

Bei den Sozialdemokraten ist derartige absolut ausgeschlossen. Hier ist der Abgeordnetenverband mit dem Volk, dem organisierten Proletariat fest verbunden und alle Abgeordneten stimmen im Parlament als geschlossene Partei. Kein sozialdemokratischer Abgeordneter darf in solchen Fragen „auf eigene Faust“ handeln, denn alle stehen im festen Kontakt mit dem Volk und alle stimmen für das Volk.

Das ist eben der große Unterschied zwischen den bürgerlichen und sozialdemokratischen Abgeordneten. Die Eisenbahner in Oesterreich sind aber in diesem Fall ganz besonders engagiert, weil sowohl ihre dienstlichen als auch Lohn- und Gehaltsverhältnisse von der Staatswirtschaft abhängig sind, welche einer parlamentarischen Kontrolle unterliegt. Es hilft ihnen gar nichts, wenn zwei, drei oder zehn deutsche und tschechische Abgeordnete für die Bedürfnisse des Personals stimmen, wenn ihre übrigen Parteigenossen dagegen stimmen. Die Herren Kroy, Seidel, Knirsch, Vojna, Burival zc. müssen vom Standpunkt einsichtiger und vorsichtiger Eisenbahnbediensteten als werklätige Akteure dieser bürgerlichen Komödie darum angesehen werden, weil es doch nicht denkbar ist, daß diese Herren nicht wüßten, welcher Beitrag mit den Bedürfnissen des Volkes im allgemeinen und mit den Eisenbahnbediensteten im besonderen seitens ihrer Parteien in Szene gesetzt wird.

Die heutige Bewegung der Eisenbahnbediensteten in Oesterreich liefert uns einen neuen Beweis dafür, welche Haltung die Vertreter der Bourgeoisie einnehmen. Die Regierung erklärte im Parlament Vorlagen zwecks Erfüllung der vitalsten Bedürfnisse der Staatsangestellten einzubringen; dadurch wurden die Abgeordneten vor die Frage gestellt, welche Stellung sie zu diesen Vorlagen einnehmen sollten und da sagten sie sich: Wenn wir im Parlament nachgeben, so wird die Regierung neue Steuern haben wollen; sie verteuert uns den Transport, sie hebt die Begünstigungen und Refaktien auf; das alles wird uns, der Bourgeoisie, viel Geld kosten und das verursacht uns Schmerz und Unbehagen. Ablehnen können wir aber nicht weil wir dadurch den Zorn des Volkes auf uns heraufbeschwören, und dadurch würde unser politisches Bestehen, unser Mandat, stark gefährdet sein. Was sollen wir nun tun? Vielleicht wird es möglich sein, der Abstimmung auf irgendeine geschickte Weise aus dem Weg zu gehen!

Und auf den Strecken, den Stationen führen die nationalen Herren Abgeordneten mit ihren Unterhelfern wie wahnwitzig herum und predigen dem Personal: „Nicht warten auf die Entschlüsse der Abgeordneten des Parlaments, fünf Tage zu warten ist zu viel, am 1. Oktober wird die passive Resistenz gemacht!“

Durch einen verfrühten Kampf sollten die bürgerlichen Abgeordneten vor der Abstimmung im Parlament, vor dem Bekennen der Farbe gerettet werden; ja, die bürgerlichen Parteien wurden heuer vom Eisenbahnpersonal in die Enge getrieben. Die Herren waten der Meinung, es gelänge ihnen mit dem bloßen Versprechen wieder ihr Auskommen zu finden; es fiel ihnen nicht im Traum ein, daß sie sogleich nach ihren Versprechungen werden auch gleich handeln und unter der strengen Kontrolle der Zehntausende von Staatsangestellten abstimmen müssen. Diesmal ist das Spiel nicht gelungen und sie müssen — ob sie wollen oder nicht — stimmen und Farbe bekennen.

In diesem Zusammenhang haben wir aber noch eine sehr interessante und lehrreiche Erscheinung zu verzeichnen. Die tschechischen und deutschen Nationalen wollten durch den übertriebenen Radikalismus nicht nur das betrügerische Spiel der bürgerlichen Abgeordneten verdecken, sondern sie wollten in der Öffentlichkeit die Meinung hervorbringen, daß sie die Herren der Situation auf den österreichischen Bahnen sind und daß das österreichische Eisenbahnpersonal in Oesterreich gewillt ist, nach ihrer Weise zu tanzen. Die bürgerlichen Blätter bemühten sich im Schweiß ihres Angesichts, zu beweisen, daß die passive Resistenz am 1. Oktober eine absolut sichere und unverschiebbare Tatsache ist; es wurde behauptet, daß die Konsequenzen dieser Resistenz um so gefährlicher werden, als die koalitierten nationalen Organisationen einen entscheidenden Einfluß auf das Personal haben. Von vielen Zehntausenden national organisierter Eisenbahner wurde gefabelt.

So aufgeblasen haben sich die Herrschaften, daß alles das nicht genügt; die Regierung wiederholte ihre Erklärung, dem Parlament die diesbezüglichen Gesetzesentwürfe vorzulegen, und sie erklärte weiter, über Details keine Mitteilungen machen zu können. Und plötzlich, genau vor dem 1. Oktober, erklärten die nationalen Herrschaften, daß die passive Resistenz bis zum 15. Oktober verschoben wird. Ohne daß die Regierung ihren ursprünglichen Standpunkt — gegen welchen die Herren Nationalen die passive Resistenz proklamierten — geändert hätte, ohne daß die Situation eine andere geworden wäre, begannen die Herren Knirsch, Ertl, Burival, Vojna zc. zum Rückzug zu blasen. Das sagen wir: Das war kein Rückzug, das war eine wilde Flucht, welche von einer beispiellosen Ratlosigkeit und Furcht diktiert wurde. Erwägen wir nur: Die Regierung gibt im allgemeinen eine Erklärung ab, dagegen stellen die Nationalen ein Ultimatum bis zum 30. September und auf allen Ecken und Enden wird mobilisiert und in den nationalen Blättern, in Versammlungen und Konferenzen ein Bombardement aus den Geschützen schwersten Kalibers eröffnet. Und plötzlich, obzwar die Regierung auch nicht mit einem Wort ihre ursprüngliche Erklärung erweiterte, werfen die Nationalen die Plinte

ins Korn, zerreißen ihr Ultimatum und laufen feige davon.

Ist das nicht eine Komödie, die diese Maulhelden mit den Eisenbahnern, mit der ganzen Öffentlichkeit gespielt haben? Ist das nicht ein moralisches Saltomortale? Haben die Führer der nationalen Eisenbahnerorganisationen ihre absolute Unfähigkeit bewiesen und haben sie nicht die Maske des Nationalismus genügend gelüftet, hinter welcher der Volksbetrug lauert, welcher mit jenen Volkschichten, die den nationalen Fahnen noch nachlaufen, betrieben wird? Ist durch diese Handlungsweise nicht der Klarste Beweis erbracht, wie unter dem Mantelchen des Nationalismus der schwere Existenzkampf des Eisenbahnpersonals profoniert wird? Und ist hier nicht über allen Zweifel bewiesen, daß das sogenannte „nationalsoziale Programm“ sowohl der famosen „Klassenbewußten Arbeiterpartei“ des Herrn Ertl als auch des tschechischen Nationalen Burival zu dem Zweck gemacht wurde, um das wenig voranschreitende Volk um so besser täuschen und dasselbe zur Unterstützung der politischen Macht des Bürgertums und dadurch auch zur Verstärkung seines Einflusses auf die wirtschaftliche Entwicklung in Staat, Land und Gemeinde mißbrauchen zu können?

Und wenn alle diese Beweise erbracht wurden, so sehen wir, daß der heutige wirtschaftliche Kampf alle Merkmale eines allgemeinen Klassenkampfes an sich trägt. Auf der einen Seite steht das Bürgertum mit seinen Werkzeugen: den deutschen und tschechischen und anderen Nationalen, um sein Besitzum, seine politische und wirtschaftliche Uebermacht zu verteidigen; auf der anderen Seite aber steht die sozialdemokratisch organisierte Eisenbahnerschaft Hand in Hand mit dem übrigen klassenbewußten Proletariat gemeinsam gegen die politische und wirtschaftliche Bedrückung kämpfend. Auf der einen Seite das Kapital und seine Kreaturen, auf der anderen Seite das arbeitende Volk. Es steht hier eine Klasse der anderen gegenüber!

Und je stärker das organisierte arbeitende Volk an Zahl und Macht wird, desto eher wird es in allen Kämpfen den Sieg erobert!

Ein typisches Beispiel.

Ein Beitrag zur Teuerungfrage.

„Um 1 Kr. hat das kilo vom billigsten Kaffee aufgeschlagen“, kauft die Arbeiterfrau, indem sie sorgfältig die kostbaren braunen Körner abzählt, mit denen sie dem braunen Getränk, das die Hauptnahrung zahlreicher Arbeiterfamilien bildet, das aber seinen Namen „Kaffee“ nur mehr fälschlich trägt, ein bißchen Würge zu geben sucht.

„Um 1 Kr. gleich! — Warum denn nur das?“
 „Ja, warum! Wir wollen den Gründen für die jetzigen hohen Kaffeepreise nachgehen und wir werden finden, daß gerade diese Preissteigerung ein typisches Beispiel der Verheerungen ist, welche die Vereinigung einer übermächtigen Kapitalkraft in wenigen Händen anrichten kann.“

Die Preise des Kaffees sind künstlich in die Höhe getrieben, und den Anstoß zu dieser Preistreiberie gaben — es klingt merkwürdig — einige ausgezeichnete Jahresernten.

Im Jahre 1901 verzeichnete man in Brasilien eine ungewöhnlich gute Kaffeernte. Nicht weniger als 15½ Millionen Sack Brailkaffee heimsten Pflanzler ein. Damals schon wurde allen Erstes verlangt, ähnlich wie dies seinerzeit mit einem Teil der griechischen Rosinenerte geschehen war, einen Teil des Kaffees zu vernichten, um für den Rest um so höhere Preise zu erzielen. (Nahrbuch für Nationalökonomie und Statistik 1906, Seite 538.)

Ein geradezu ungeheurer Plan, um so ungeheurer, wenn man weiß, wie wenig Schwierigkeiten und Kosten die Pflege des Kaffeebaumes heißt. Auf ein Sektar Land rechnet man an 1000 Kaffeebäume, welche 1000 bis 2000 Kilogramm Kaffee produzieren. Ein einziger Mann vermag zwei mit Kaffeebäumen bepflanzte Sektar Land in Ordnung zu halten. (B. Wagner: „Nach und durch Brasilien“, Seite 52.) Ein Mann also gewinnt 2000 bis 4000 Kilogramm Kaffee! Freilich, die Ernte fordert Herbeiziehung von mehr Arbeitskräften; aber bei den billigeren Sorten ist auch die Ernte etwas ungemein einfach: Man läßt den Kaffee ruhig ausreifen und zu Boden fallen und läßt ihn erst dann zusammen, also gemischt mit allerlei Beimengungen.

Ein Teil dieses Kaffees ist nicht exportfähig. (Nahrbuch für Nationalökonomie und Statistik 1907, Seite 83.) Produktionskosten einer ausgezeichneten Ernte sind mithin, besonders wenn man die minderen Sorten mit ihrem ungemein einfachen Ernteverfahren ins Auge faßt, nur unwesentlich höher als die eines schlechten Jahresganges. Mithin wäre selbst, wenn die reiche Ernte des Jahres 1901 ein Sinken des Kaffeepreises zur Folge gehabt hätte, der Verlust reichlich durch den Mehrertrag aufgewogen worden, denn billige Preise erhöhen den Konsum.

Die brasilianischen Kaffeepflanzler aber dachten anders. Sie erwogen zunächst, ob man den überflüssigen Kaffee nicht kurzerhand verbrennen sollte. Dieser Plan scheiterte, da natürlich jedermann nur den Kaffee seines lästigen Konkurrenten verbrannt wissen wollte, beileibe nicht seinen eigenen. Nun beschloß der Staat San Paolo in Brasilien, der allein mehr als die Hälfte des gesamten Kaffeebedarfes der Welt liefert, die Produktion dadurch einzuschränken, daß er die Anlagen neuer Anpflanzungen verbot. Das Verbot half nichts, es entstanden trotz des Pflanzungsverbotes neue große Plantagen. Man belegte die Neupflanzungen mit höchsten Steuern — umsonst, ihre Zahl nahm zu, ganz einfach deshalb, weil sich der Anbau von Kaffee immer noch glänzend rentierte.

Die nächsten Jahre brachten schwächere Ernten und daher höhere Preise. Der Groll der erbangesessenen Pflanzler gegen die neuen Konkurrenten schwand in der Sonne des Profits, die allen gleichmäßig strahlte.

Da kam aber das Jahr 1905 und mit ihm eine neue starke Ernte: 12 bis 13 Millionen Sack! Und die Ernteaussichten für das Jahr 1906 wurden als glänzende bezeichnet. Gute Ernten — bekümmerte Pflanzler; bekümmerte Pflanzler — ein hilfloser Staat!

Drei brasilianische Regierungen, die von San Paolo, Rio und Minas, traten eiligst zusammen und schlossen den Vertrag von Traubate und der Präsident der Vereinigten Staaten von Brasilien genehmigte natürlich den Vertrag.

Zunächst mußte Geld für größere Spekulationen herbeigeschafft werden. Daher wurde verfügt, daß alljährlich in der Regel nur 10 Millionen Sack Kaffee ausgeführt werden sollten, daß ferner von jedem Sack Kaffee, der die Grenzen Brasiliens überschreitet, ein Ausfuhrzoll von 15 Frcs. entrichtet werden sollte. Das allein schuf mithin eine Jahreseinnahme von rund 150 Millionen Franken, mit der sich schließlich etwas Großes anfangen läßt. Ueberdies sollte von jedem Sack, der über die gestattete Höchstmenge hinaus ausgeführt wird, noch ein 20prozentiger Zuschlag zum Ausfuhrzoll entrichtet werden.

Was wollte nun die Regierung Brasiliens mit diesen Summen anfangen? Ganz einfach — sie schuf ein „Kaffeevalorisationsgesetz“, welches bestimmt, daß der Staat Kaffee ankauft, ihn lagert und bei passender Gelegenheit die Vorräte wieder loschlägt, genau so, wie es etwa ein großer Spekulant tun würde. Zu diesem Zwecke sollte ein Staatsanlehen von 15 Millionen Pfund, das ist 360 Millionen Kronen aufgenommen werden, das durch den Ausfuhrzoll sichergestellt wäre. Etliche Millionen Sack Kaffee sollten zunächst als Faustpfand nach Havre gebracht, dort mit 75 bis 80 Prozent des Marktwertes beliehen und mit den erlangten Vorschüssen neuer Kaffee angekauft werden.

Das internationale Kapital aber ist spröde. Es liebt nur sichere Geschäfte. Die Sache war aber schon auf den ersten Anblick kritisch: Man sollte Millionen von Sack Kaffee ankaufen und einlagern; schön — wenn aber dann eine Reihe guter Ernten kommt, wozin soll denn der schöne Vorrat kommen? Verbrennen? Um! Die deutsche Hochfinanz schüttelte die Köpfe: 360 Millionen Kronen ist gerade kein Pappenstiel! Das Londoner Haus Rothschild schüttelte den Kopf! Die Sache ist kritisch!

In dieser Bedrängnis erklärte der brasilianische Nationalkongreß, der Bund übernehme die subsidiäre Haftung für die aufzunehmende Valorisationsanleihe. Und nun wendet sich das Blatt.

Im Februar 1907 erklärte die belgische Nationalbank, sie sei bereit, das viel angefochtene Unternehmen zu unterstützen. Eine Million Sack Kaffee sollte in Antwerpen deponiert werden; auf diese Menge wollte die belgische Nationalbank einen Vorkurs in der Höhe von 50 Millionen Kronen riskieren. Nun schlossen sich alsbald eine Reihe von deutschen, amerikanischen, englischen und französischen Banken der Bewegung an, bildeten Konsortien, natürlich nicht, um den Besitzern von Kaffeepflanzen in fernem Brasilien zu helfen, sondern weil sie ein ganz vorzügliches Geschäft mit hohem Gewinn wittern. Heute geben die vereinigten Banken Geld über Geld, um Kaffee anzukaufen und zu ungeheuren Vorräten aufzustapeln.

Derzeit beträgt der Vorrat an Kaffee, der in der ganzen Welt zur Abgabe an die Konsumenten bereit liegt, 11 Millionen Vallen; davon befinden sich in den Händen der Banken nicht weniger als 5 Millionen. Und so wird es möglich sein, in schlechten Jahren die Preise hinaufzutreiben, in guten Jahren aber ein Sinken der Preise zu verhindern.

Das wucherische Wirken dieser großkapitalistischen Vereinigung zeigt sich in folgenden Ziffern. Es kostete der billigste Kaffee in Hamburg im Jahre 1907 27 Mk., im Jahre 1910 Mk. 33.5, im Jahre 1911 Mk. 53.5 („Berliner Tagblatt“, 27. September 1911). Der Preis des Kaffees hat sich also verdoppelt.

Nur ein Beispiel ähnlicher Auswucherung zeigt die Geschichte: die kühnen Unternehmungen des „ägyptischen Josef“, der mit dem Getreide daselbst tat, was heute der Staat Brasilien mit Hilfe eines internationalen Konsortiums von Banken mit dem Kaffee tut.

Aus Surrogaten brant die Arbeiterfrau für sich und die ihren den „Kaffee“, sorgsam zählt sie die Bohnen ab, die sie beimengt — denn der Kaffee ist teuer! In den Speichern der Banken aber lagern Millionen und Millionen von Säcken, gefüllt mit eben diesen Bohnen, und werden eher dem Verderben ausgeliefert, als daß ihre Besitzer sie in den Handel bringen — denn die Geldmenschchen wollen, der Kaffee soll noch teurer werden.

Es ist so, wie Marx im zweiten Bande seines Kapitalkritik ausruft: „Das Handelskapital in überwiegender Herrschaft stellt überall ein System der Plünderung dar.“ (Seite 315.) Um grausamsten tritt diese Tendenz zu Tage, wo das Geldkapital sich dem Produktionskapital verbündet, um monopolartig den Vertrieb einzelner Waren zu übernehmen.

Gegen das brasilianische Valorisationsgesetz sind wir wehrlos; dieselben Tendenzen aber finden wir auch in den Kartellen Europas, in den Kartellen Oesterreichs. Auch hier drängen sich die Banken zwischen Produzenten und Konsumenten, bemächtigen sich durch ihre „Verkaufsstellen“ des Alleinhandels. Die Kaffeewalorisation ist nur ein typisches Beispiel für das Wirken des Kapitalismus.

Und darum rufen wir: Schafft ein staatliches Großhandelsmonopol!

Der Pionier der Professionisten.

In „Ursfahr-Ding“ (!!) erscheint ein Blättchen, das man sich während der Festszeit halten soll, denn es ist überaus vergnüglich, es zu lesen. Es führt den fonderbaren Titel „Korrespondenzblatt des Vereines der Professionisten der österreichischen Eisenbahner“ und dient der Verberrlichung der Abgeordnetentätigkeit des Herrn Dr. Dinghofer. Herr Dr. Dinghofer hat nämlich für die Zwergorganisation der Professionisten eine parlamentarische Aktion (!) eingeleitet in der Meinung, damit den wirtschaftlichen Forderungen der sozialdemokratischen Eisenbahnerschaft ein wirksames Gegengewicht entgegenzustellen. Und das kam so: Die Professionisten, schreibt das Blatt, sind Leuten, denen man überall

bereitswillig entgegenkommt, aber ebenso überall, wo sie hinkommen, sagt: „Es ist kein Geld da!“ Sie haben sich daher „an die Quelle des Geldes, die für die Beschaffung und Anspargung von Geldmitteln die kompetentste ist“ und das lieber Leser ist nach den Ausführungen des Korrespondenzblättchens, an das wir uns fast wörtlich halten — der Staatsangestelltenausschuß (!) die Herren Professionisten, die nicht einmal — wie sie feixend gefehen — eine Kategorie sind, „legten sich daher auf die Dauer, um den richtigen Zeitpunkt nicht zu verpassen“ und begaben sich hierauf umgehend zu der ihnen „am nächsten gelegenen“ Abgeordneten und das war Doktor Dinghofer — der ihnen auch gleich versprach, den Nationalverband und den Eisenbahnminister für die durch die letzte Reichsratsauflösung „erronene Aktion der Professionisten“ zu interessieren. Herr Dr. Dinghofer hat Wort gehalten und den Professionisten nach mehrmaliger Vorprache im Eisenbahnministerium herausgebracht, daß ihre Wünsche auf den heftigsten Widerstand der Regierung und des Eisenbahnministeriums stößen. Das veranlaßte — Dankbarkeit ist eine schöne Tugend — die Professionisten zu einem „öffentlichen Dank“ und „uneingeschränkter Anerkennung“ an Herrn Dr. Dinghofer, zu lesen in dem besagten Korrespondenzblatt Nr. 12 vom 1. Dezember d. J., Telephon Nr. 1181/VI. Dieser Dank lautet:

„Mit einer Liebenswürdigkeit und Ausdauer, die den echten Volksmann und überzeugungstreuen Vertreter des ganzen Professionistenstandes der österreichischen Eisenbahnen in Parlament und Ministerium im Sturme die Sympathien der Professionisten zuwendete, besprach Herr Abgeordneter Dr. Dinghofer nicht nur mit den Mitgliedern der Abordnung bis ins kleinste Detail alle Momente, welche zugunsten des Professionistenstandes ins Treffen führten, sondern er wußte auch seine Professionisten freundliche Kollegen (!), darunter den Referenten im Subkomitee der Eisenbahnfragen, sowie den ganzen Nationalverband auf das lebhafteste zu interessieren, so daß einmütig die Anschauung zum Ausdruck gelangte, es müsse die in den Forderungen der Professionisten enthaltenen schweren Schädigungen und Zurücksetzungen der Professionisten mit allen zulässigen Mitteln verhütet werden.“ (!)

Lieber Leser, schäuf dich aus! Jetzt kommt der zweite Absatz:

„Den trefflichen Ausführungen im Parlament seitens unseres Abgeordneten Dr. Dinghofer, der alle, und hauptsächlich unsere sozialdemokratischen Gegner, durch die sichere Beherrschung überraschte, haben einen sichtlich betroffenen Eindruck hinterlassen, und wir können mit Recht Herrn Dr. Franz Dinghofer als Pionier der Professionisten der österreichischen Eisenbahnen bezeichnen.“

Man hat den Eindruck: Hier hat Dr. Dinghofer einmal einen Kreis gefunden, der ihn versteht und einen Kreis, den auch er lapiert. Nach dem Geschilderten werden sich unsere Leser die trefflichen Ausführungen des Herrn Dr. Dinghofer im Parlament, von denen man sonst nirgendwo gelesen hat, wohl annähernd vorstellen können und nichts ist so verständlich, wie daß diese Ausführungen auf unseren Genossen im Parlament einen „sichtlich betroffenen Eindruck“ hinterlassen haben. Warum die Professionisten, wie der öffentliche Dank enthält, Forderungen gestellt haben, die schwere Schädigungen und Zurücksetzungen der Professionisten enthalten und die nun Herr Doktor Dinghofer ohne Anwendung unzulässiger Mittel, beseitigen soll, enthält der letzte Absatz des Dankes, der da lautet:

„Aber nicht nur für sein tatkräftiges Eintreten im Parlament, sowie im Eisenbahnministerium fühlen wir uns zu Dank verpflichtet, sondern auch aus dem Grunde, da damit das Märchen (!) zerstört wurde, „wir können nie etwas erreichen, da wir keinen Abgeordneten haben.“ Wir haben damit den Beweis erbracht, daß es auch noch andere Leute gibt, die, ohne zu fragen, welcher Gesinnung man ist, ihr Mandat nur vom rein wirtschaftlichen Standpunkt her zu nehmen, und zwar nicht für Beamte.“ (!)

Wir können den Professionisten zu diesen Erfolgen selbstlos gratulieren. Solche Gefälligkeiten wird ihnen Herr Dr. Dinghofer gewiß noch öfter erweisen. Den ehrenvollen Titel „Pionier der Professionisten“ zu verdienen, wird Herr Dr. Dinghofer nicht ermüden dürfen. Er ist der einzige Mann, der die Professionisten versteht, oder wie das Korrespondenzblatt von ihm sagt:

„Nicht jeder kann und ist so weitfichtig und bemerkt die Krallen, die jedem einzelnen am Lebensmark drücken, in der er ungefehen sich befindet und noch zählen muß dafür.“

Eine Stelle, von der ebenfalls jeder, der sie liest — Herr Dr. Dinghofer und die Professionisten ausgenommen — sicher sichtlich betroffen sein wird.

Wer wohl dieses Blatt in solch rätselhaftem Deutsch den Professionisten schreibt?? Wirklich bedauernswerte Hascher! Wenn sie jetzt noch nicht einsehen, daß sie einem schauerlichen Mumpiz aufsitzen, dann ist ihnen wirklich nicht zu helfen — außer von Herrn Dr. Dinghofer.

Wer des Lebens Unbestand
Mit Wehmut will genießen,
Der lehne sich an eine Wand
Und stampe mit den Füßen!

Die Manipulantenfrage bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Das Personal der verstaatlichten k. k. Nordwestbahn hat lange gewartet, daß die anlässlich der Einreichung durch die Staatsbahnverwaltung gegebenen, in dem amtlichen Erlaß Nr. 58, Zirkular 486, enthaltenen Versprechungen erfüllt werden. Im Absatz 4 dieses Erlasses ist zu lesen: „Wenn auch in den Vorschriften der früheren gesellschaftlichen Verwaltung die Ueberführung der einzelnen Unterbeamten und Diener in eine höhere Kategorie nicht vorgeschrieben war, so bestand in dieser Beziehung doch ein fester Uus, welcher von seiten der Staatsbahnverwaltung bei den bis inklusive 31. Dezember 1909 ernannten Unterbeamten und Bediensteten im Rahmen der normierten Stellen und nach der persönlichen Qualifikation dieser Bediensteten strikte eingehalten wird.“ Weiter sagt Absatz 12 desselben Erlasses: „Prüfungen, welche nach

den Normen der früheren Gesellschaft, werden über Auftrag des Ministeriums vom 18. Juli 1910, Z. 32.728, im vollen Umfang anerkannt.“

Auf Grund dieser Versprechungen haben sich alle Bediensteten bis auf kleine Ausnahmen einzureihen. Doch schon am 1. Jänner 1911 kam die Enttäuschung. Die stabilen Manipulanten wurden bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten nicht ernannt, wogegen bei der Gesellschaft dies der Fall war. Inzwischen wurde von seiten der Direktion ein Erlaß vom 19. Juli 1911, Nr. 42, Zirkular 261, herausgegeben, wonach sich die Direktion die Ernennung der Unterbeamten, das ist der Zugführer, Manipulanten und Magazinsmeister vorbehält. Das gab dem Personal neue Hoffnung, daß die Ernennung am 1. Juli 1911 erfolgt. Doch war die Hoffnung vergebens, denn die Ernennung erfolgte zu diesem Termin nicht. Dafür kam ein neuer Uus vom 30. August, Nr. 56, in welchem angeordnet wird, daß, wenn ein Unterbeamter — verstehe Zugführer — um den Posten eines Manipulanten einkommen würde, er in die Kategorie der Diener zurückversetzt werden soll; in diesem Uus wird auch der Erlaß vom 19. Juli 1911, Nr. 42, in dem Sinne umgeändert, daß es heißen soll: „Die Posten der Unterbeamten und Diener.“ Aus dem geht hervor, daß die k. k. Direktionsjuristen nicht wissen, was sie tun. In diesem Erlaß geben sie zu, daß die Manipulanten der früheren Gesellschaft zu Unterbeamten ernannt wurden in dem anderen bestritten sie das. Der ist es auf höherem Befehl gefehlen, daß die Manipulanten an ihren Rechten verkürzt werden sollen? Jedenfalls! Hat doch der verflozene Minister Glombinski den Auftrag gegeben: „Sparen, sparen und wieder sparen!“ Nun, und die anderen folgen nach. Wie kommen aber gerade die Manipulanten dazu, daß gerade sie das Objekt der Sparmaßnahme werden und um ihre erworbenen Rechte betrogen werden sollen? Oder glauben die Herren, daß das Personal sich alles bieten lassen muß? Als das müßte man es ansehen, wenn es nicht imstande wäre, seine durch Direktionserlässe gewährleisteten Ansprüche zu verteidigen.

Es ist halt schon so in unserem lieben Oesterreich, an den Kernissen muß gespart werden. Die Vorschriften sind doch nur dazu da, damit sie nicht eingehalten werden. Wo soll den das Vertrauen des Personals zu der Direktion herkommen? Die frühere Gesellschaft, trotzdem sie jüdisch war, hat zwar von den Manipulanten exakte Arbeit verlangt, sie hat aber auch diese Arbeit anerkannt und nach Gebühr belohnt, indem sie die Manipulanten, wenn sie die Gehaltsstufe von 1200 Kr. erreicht haben, zu Unterbeamten ernannte. Gewiß, das war eine vom kaufmännischen Geiste durchdrungene Verwaltung, welche wohl wußte, daß das, was sie den Manipulanten auf der einen Seite gibt, ihr auf der anderen zehnfach vergütet wird; sie wußte, daß ein Mensch, der sich der Manipulationsarbeit widmet, nicht nur eine schriftliche Arbeit verrichtet, sondern auch eine Arbeit, wo er bei den Personenzügen dem Magazinsmeister, Magazinsarbeiter zur Verfügung steht; sie wußte auch, daß ein guter Manipulant sie vor manchem Schaden, welcher im Magazin oder beim Startieren versehentlich gemacht wurde, schützt. Die alte Verwaltung war stets bestrebt, den Turnus für die Manipulanten derart zu erstellen, daß er entsprochen hat, denn sie wußte ganz gut, daß die Manipulanten sowohl durch die schriftlichen Arbeiten bei den Personenzügen als auch durch physische Arbeiten überbürdet werden. Die Kontrollorgane müssen bezeugen, daß, wenn die Magazinsmeister in einer den normierten Posten überwiegenden Zahl ernannt worden sind, daß es um so mehr bei Manipulanten, die stabil normierte Posten einnehmen, notwendig gewesen wäre. Daß der Posten eines Manipulanten in Bezug auf den kommerziellen Dienst ein selbständiger Posten ist, werden doch die Herren vom Eisenbahnministerium, wenn sie nur halbwegs den Manipulationsdienst kennen, wohl nicht bestritten. Es scheint aber, daß diese Herren von diesem Dienste keinen blauen Dunst haben. Daß dem so ist, sind wir nur selbst schuld, da wir auf die Anforderungen, die der Dienst an uns stellt, nie hinweisen, darnach werden wir auch von den Herren beurteilt. Sie denken: „Wenn das Personal schweigt, so können wir es unterdrücken.“ Doch geht auch dieses bis zu einer gewissen Grenze.

Und noch zum Direktionserlaß vom 30. August 1911, in dem angeordnet wird, daß ein Unterbeamter — verstehe Zugführer — wenn er um den Posten eines Manipulanten sich meldet, in die Dienerkategorie versetzt wird. Das ist wirklich mehr als ein Pasquill auf die Gerechtigkeit. Freiwillig wird sich doch kein Zugführer auf den Posten eines Manipulanten einreihen lassen, weil er auf diesem Posten auch Arbeitern zustehende Magazinsarbeit leisten muß; es kann nur zwangsweise geschehen, wenn eine Störung der Sehkraft eingetreten ist und der Bedienstete als Zugführer keine Verwendung mehr finden kann, und in diesem Falle soll er dafür, daß er seine gesunden Augen im Interesse der Bahn geopfert hat, so empfindlich gestraft werden.

Ist das nicht lächerlich? In allen Unternehmungen, die Arbeiter stabil beschäftigen, ist der Unternehmer bemüht, Arbeiter, welche ohne eigenes Verschulden bei einer im Interesse des Unternehmens geleisteten Arbeit an ihrer Gesundheit Schaden erleiden, weiter zu verwenden, ohne ihnen den Lohn zu verkürzen. Nur bei den k. k. Staatsbahnen ist es anders, da soll der Bedienstete nach dem zitierten Erlaß geschädigt werden. Ein Beispiel: Ein Bediensteter ist nach vier definitiven Jahren dem Manipulationsdienst zugeteilt, den er durch acht Jahre verrichtete, nun ist der Posten eines Zugführers ausgeschrieben, der in Rede stehende Bedienstete kompetent um den Posten und wird ernannt. Bei 14 definitiven Jahren, das heißt, als er schon zwei Jahre als Zugführer fungierte, kommt er in die Gehaltsstufe von 1200 Kr. und wird zum Unterbeamten ernannt; er wird aber zur ärztlichen Untersuchung beordert und der Arzt konstatiert eine Störung der Sehschärfe, welche sich der Bedienstete bei der zehnjährigen Arbeit im Hüttelwagen bei schlechter Beleuchtung zugezogen hat, und er wird für den Dienst eines Zugführers untauglich befunden; derselbe wird nun in die Kategorie der Diener zurückversetzt und damit sind alle seine Hoffnungen für die Zukunft eraraben.

So wird ein Bediensteter heute nicht einmal von dem schäblichsten Unternehmer behandelt, bei den k. k. Staatsbahnen heißt es aber soziale Fürsorge. In diesem Falle ist nur zweierlei möglich, entweder in die Pension gehen oder einen Dienerposten annehmen. Freilich, in solchen Fällen würde ein jeder lieber in die Pension gehen, wenn er nur mit der ihm zufallenden Pension auskommen würde, was aber bei der heftigen Teuerung unmöglich ist. Also ohne eigenes Verschulden wird der Bedienstete, nachdem er seine Gesundheit dem Bahndienst geopfert hat, degradiert.

Sehen wir uns weiter den Punkt 12 des Amtsblattes Nr. 58 vom 15. Oktober 1911 an; es wird da versprochen, daß die nach den bei der früheren Gesellschaft geltenden Normen abgelegten Prüfungen im ganzen Umfang im Sinne der Ministerialverordnung vom 18. Juli 1910, Nr. 32.728, anerkannt werden. Es kommt einem wirklich vor, als wenn diese Verordnung den Herren bei der Direktion entweder unbekannt wäre oder sie tun, was sie wollen, das heißt ganz das Gegenteil davon, das angeordnet wurde.

Es ist vorgekommen, daß Zugführerposten ausgeschrieben waren, mit welchen nach den Normen der k. k. österreichischen Staatsbahnen die Ernennung zu Unterbeamten verbunden ist. Die Petenten um diese Stellen waren lauter Manipulanten, welche diesen Dienst schon verrichteten und die Prüfungen nach den Normen der früheren Gesellschaft im ganzen Umfang abgelegt haben. Sie sollten daher im Sinne des Erlasses Nr. 58, Punkt 12, sofort zu Unterbeamten ernannt werden; anstatt der Ernennung aber wurde ihnen eine Zuschrift gestellt, in welcher ihnen mitgeteilt wurde, daß sie an einem bestimmten Tage (es wurde ihnen eine sehr kurze Frist gegeben) die Intelligenzprüfung abzulegen haben, wenn sie auf die ausgeschriebenen Posten reflektieren. Das wird jedenfalls der Stein des Anstoßes sein, über welchen so mancher, und wenn er den Dienst noch so gut kannte, stolpern wird; da unseres Wissens nach die Intelligenzprüfung nach Belieben ausgedehnt werden kann, so daß, wer gut angeschrieben ist, die Prüfung besteht, dagegen ein anderer, der das Glück nicht hat, in der Gnade der Herren sich sonnen zu können, und wenn er seinen Dienst noch so gut versteht, einfach geliefert wird. Auf diese Weise wird es sehr leicht möglich sein, die normierten Posten für die ausgebildeten Supaken zu reservieren. Diese brauchen freilich gar nichts kennen, wenn sie nur durch ihre goldgelben Suppensreifen den Nachweis liefern, daß sie es verstanden haben, während ihrer Dienstzeit einen jeden intelligenteren Soldaten bis aufs Blut zu schikanieren.

Man muß schon sagen, daß die Organe des hohen k. k. Eisenbahnministeriums ein sehr gefährliches Spiel mit dem Feuer in der Nähe des Pulverfasses treiben und daß es sehr leicht möglich wäre, eine Explosion mit geradezu katastrophalen Konsequenzen herbeizuführen.

Die alten Bediensteten, die sich dem Manipulationsdienst gewidmet haben, sie haben nunmehr die Aussicht, im Augenblick, als sie kurzfristig werden, einen Fußtritt zu bekommen, und das Ideal, den Höchstgehalt zu erreichen, ist für immer begraben! Die jungen Diener können sich diese schöne Handlungsweise des „Paters Staat“ zur Warnung dienen lassen.

Ist es nicht die höchste Zeit, daß wir alle Hand in Hand mit den übrigen Eisenbahnbediensteten in der einheitlichen Organisation des Eisenbahnpersonals gegen solche brutale Schädigungen, die ein Sohn auf jede Gerechtigkeit sind, kämpfen würden? Soffentlich ertönt dieser Appell nicht umsonst und alle Zugbegleiter, junge und alte, begreifen die Gefahr, die ihnen droht, und scharen sich alle um die siegreiche Fahne der einheitlichen Organisation!

Ein alter Manipulant.

Inland.

Eine Million Staatsschulden auf einen Tag. Vor ein paar Tagen hat der österreichische Finanzminister im Parlament eine Rede gehalten, in der er die finanzielle Lage des Staates einer ziffermäßigen Beleuchtung unterzog. Darnach weist die Verschuldung unseres Staates folgende geradezu trostlose Entwicklung auf:

Im Jahre 1901 betrug der Stand unserer Staatsschuld 9066 Millionen, im Jahre 1902 9091 Millionen, eine Steigerung um 25 Millionen, im Jahre 1903 kommt eine Steigerung um 95 Millionen, im Jahre 1904 um 90 Millionen, im Jahre 1905 um 138 Millionen, im Jahre 1906 um 196 Millionen, im Jahre 1907 um 234 Millionen, im Jahre 1908 um 130 Millionen, im Jahre 1909 um 771 Millionen, im Jahre 1910 um 1366 Millionen und bis Ende Oktober 1911 um 132 Millionen, so daß wir jetzt mit einer Schuldenlast von 12.243 Millionen zu rechnen haben. In dem letzten Dezennium hat also die Staatsschuld eine Steigerung um 3177 Millionen erfahren. Darin stecken allerdings die Verschuldungen aus den Eisenbahnverstaatlichungen mit 1636 Millionen, während die sonstigen Schulden 1541 Millionen betragen. In den letzten zehn Jahren war das Anwachsen der Staatsschuld so groß, daß auf einen Tag eine Million neue Schulden kommen. Das soll uns einer nachmachen!

Nur kein argentinisches Fleisch! Diese Agrarierparole ist in Oesterreich so mächtig geworden, daß die Regierung nicht nur dem eigenen Lande den Bezug des argentinschen Fleisches verboten, sondern sogar die Durchfuhr dieses Fleisches von Triest nach der Schweiz unterlagt hat. Die österreichisch-ungarischen Fleischwucherer möchten also auch Zürich und Genf aushungern und ausplündern, wie vorher schon Wien und Budapest.

Die Teuerung, die Regierung und die Nationalverbändler. In einem Artikel des gut bürgerlichen „Wiener Tagblattes“ über die Viehnot untersucht ein Fachmann die herrschende Teuerung in Oesterreich und kommt dabei unter anderem zu folgenden Ergebnissen:

„Wir importieren aus Deutschland Korn, Kartoffeln und Schweine, aus Holland Butter, Käse, Kartoffeln und Kraut, aus Dänemark Butter, aus Rußland Weizen, Korn, Hafer, Mais, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, aus Serbien Rindfleisch, geschlachtete Schweine, Weizen und Mais, aus Rumänien Weizen, Hafer, eventuell Rindfleisch und Schweine, wenn es solche zu verkaufen hätte. Auch aus Frankreich wäre der Import

von Kindern und Schweinen lohnend; Deutschland importiert solche in großen Posten. Die Lebensmittelpreise sind nicht nur in Wien, sondern in Oesterreich-Ungarn die teuersten in Europa.

Die Vermögens- und Erwerbsverhältnisse unserer Bürger und Beamten, die Löhne der Arbeiter sind mit diesen erhöhten Lebensmittelpreisen nicht in Einklang zu bringen. Die Erregung der Konsumenten ist daher keine künstliche, sondern eine natürliche. Und die Ursache dieser Teuerung? Ein Rechenfehler unserer Staatsmänner bei dem Abschluß der Handelsverträge. Unsere Agrarier waren der Meinung, daß wir bei einem Stande von 15 Millionen Kindern in Oesterreich und Ungarn eine unbeschränkte Anzahl solcher zu exportieren haben. Die Erfahrung der letzten zwanzig Jahre hat uns jedoch gelehrt, daß wir nur so viele Stücke exportieren können, wie wir importieren. Auf diesen Minderexport waren unsere Handelsverträge aufgebaut. Diesen Rechenfehler büßen die Völker Oesterreich-Ungarns in der großen Teuerung und mit der Steigerung der Passiva unserer Handelsbilanz. Die jüngst veröffentlichten provisorischen Ausweise über die Viehzählung vom 31. Dezember 1910 dienen uns zum Beweis.

„Das Fleisch wird nicht billiger, es wird teurer werden. Die Abhilfe, die von der Regierung versucht wird, ist ziffermäßig gleich Null, sowohl die zugefügten Kälberaufzuchtanstalten, als auch die Mästung von einigen tausend Schweinen; die ersteren sind praktisch nicht durchführbar, die letztere ist unzulänglich.“

Das sind Feststellungen, die durchaus nicht neu sind, die aber nicht genug oft veröffentlicht werden können, weil die bürgerlichen Parteien im Parlament trotz dieser wiederholten Feststellungen gegen die Interessen der Konsumenten gestimmt haben. Die Anträge der Sozialdemokraten, die Abhilfe hätten bringen können, wurden von den Deutschnationalen und Christlich-Sozialen, die alle im Banne des wucherischen Agrarismus stehen, brutal niedergestimmt. Aber dieser Verrat wäre nicht vollständig, wenn nicht durch die Abstimmung im Parlament der Ramm der Agrarier geschwollen wäre und die Regierung ihre Willfährigkeit gegenüber den Agrariern nicht in weit höherem Maße zeigen würde. Wie aus eingetroffenen Nachrichten hervorgeht, hat die österreichische Regierung sogar die Durchfuhr argentinischen Fleisches nach der Schweiz aus veterinärpolizeilichen Gründen verboten. Die Schweiz hat bereits Beschwerde dagegen erhoben. Mit großen Kosten ist die Lanernbahn erbaut worden, um den Hafen von Triest zu heben und einen Teil des Weltverkehrs auf österreichische Wege zu leiten. Aber die Macht der Agrarier zwingt den Staat, auf diese Einnahmen zu verzichten! Natürlich hat die Maßregel nur den Zweck, die angebliche Bedenklichkeit des argentinischen Fleisches zu erweisen und die etwaige Verunsicherung auf den Schweizer Konsum zu erschweren. Und die städtischen Vertreter des deutschen Nationalverbandes? Was machen die angesichts solcher Kühnheiten der Agrarier und der Regierung? Sie müssen gegen die italienische Rechtsfakultät kämpfen, was jedenfalls die Volksinteressen mehr berührt als die auf jeden Haushalt drückende Teuerung.

Zur Frage der Verstaatlichung der Auffsig-Teplitzer und Buschtiehrader Eisenbahn. Im Staatseisenbahnbeirat gab der Regierungsvertreter Ministerialrat Dr. Müller-Martini bezüglich der Verstaatlichung der Auffsig-Teplitzer und der Buschtiehrader Eisenbahn die Erklärung ab, die Regierung vermöge die konzeptionsmäßige Einlösung dieser beiden Bahnen derzeit nicht für aktuell anzusehen. Namentlich bezüglich der Auffsig-Teplitzer Eisenbahn komme in Betracht, daß diese gleich zeitig mit der Lokalbahn Teplitz-Sekiz-Neichenberger Verhältnisse ungünstig sind, eingelöst werden müßte. — Es ist also eher zu erwarten, daß die Buschtiehrader Eisenbahn verstaatlicht wird, als die Auffsig-Teplitzer Eisenbahn.

Die deutschfunktionale Arbeiterorganisationen entstehen. Im Organ des österreichischen Holzarbeiterverbandes lesen wir:

In Jägerndorf funktioniert gegenwärtig ein gewisser Heindl, gewesener Tischlergehilfe, der auch vielen unserer Genossen bekannt sein dürfte, als Landessekretär. Um für seine Existenz doch eine gewisse Berechtigung zu finden, bemüht er sich natürlich, Arbeiterorganisationen zu gründen. Nachdem aber die Arbeiter für diesen Schwindel nicht zu haben sind, wendet er sich an Unternehmer, damit sie ihm helfen, Arbeiterorganisation zu gründen. Wie das dann gemacht wird, zeigt folgendes Schreiben eines Unternehmers:

„... Ich ersuche Sie, sich in allen Angelegenheiten, welche die beabsichtigte Gründung betreffen, an Herrn Karl Zachmann, Privatbeamter, hier, oder an Herrn Franz Groß, Tischlergehilfe bei Paul Hoffmann, hier, zu wenden. Ich bin bereit, die Ortsgruppe in jeder Weise zu unterstützen, auch materiell, und auch zehn Mitgliedern die Hälfte des Monatsbeitrages zu bezahlen, glaube aber, daß nunmehr, da einmal der Stein ins Rollen gebracht ist, es Sache der Arbeitnehmer oder der Partei ist, die Gründung zu veranlassen. Es könnte ein schlechtes Licht auf die Gründung werfen, wenn die Arbeitgeber gewissermaßen die Gründer wären.“

Mit treudeutschem Gruß
(folgt die Unterschrift.)

So sehen also die Arbeiterorganisationen aus, welche um das Geld der Unternehmer gegründet werden, natürlich nur den Zweck, um die Sozialdemokraten zu bekämpfen.

Vom Schlachtfeld der österreichischen Eisenbahnen. Die im vorigen Monat veröffentlichte Unfallstatistik der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt österreichischer Eisenbahnen bringt Zahlen, von deren Tragik die Bewohnerschaft unseres Staates keine Ahnung hat und die besonders unsere Regierungsmänner andächtig studieren sollten. Diese Zahlen werfen ein graufiges Licht auf die Verhältnisse bei den österreichischen Bahnen. Im Jahre 1910 wurden 30.823 Fälle von schweren und leichteren Verwundungen angemeldet (im Jahre 1909 32.046, mithin in zwei Jahren 62.878), infolge dieser wurde 5608 Personen Anspruch auf Entschädigung zuerkannt. 5333 Eisenbahnbedienstete waren hierdurch zu weiterem Dienste absolut untauglich und 273 bezahlten es mit dem Tode (im Jahre 1909 330). Diese Opfer ihres Berufes hinterließen 210 Witwen und 419 Waisen. Interessant wäre noch, zu erfahren, wieviel Eisenbahner infolge der durch Antreiberei und grenzenlose Gatt ver schuldeten Katastrophen im Kerker sitzen. Wahrlich, die

armen Teufel von Eisenbahnern können mit Recht behaupten, sie stehen mit einem Fuß im Kriminal, mit dem anderen im Grabe.

Die Schwindelpolitik des Nationalverbandes. Am Mittwoch voriger Woche sollte im Budgetausschuß die italienische Universitätsvorlage verhandelt werden. So war es in dem sogenannten „Seniorenkonvent“, der aus je einem Vertreter aller Parteien besteht, beschloffen worden, und zwar unter Zustimmung des Vertreters des Nationalverbandes Dr. Groß. In der Sitzung des Budgetausschusses wurde nun, die Verhandlung der Vorlage von den Nationalverbändlern obstruiert, von denen nur der Abgeordnete Steinwender nicht miltat und sich hierbei auf die Zustimmung des Dr. Groß im Seniorenkonvent berief.

Dazu ist nun festzustellen, daß die Nationalverbändler jetzt dieselbe Politik betreiben, die vor zwei Jahren von den Slovenen betrieben wurde, die damals ebenfalls diese Vorlage obstruierten. Damals aber wurde diese Obstruktion von den Nationalverbändlern als ein Attentat auf den Parlamentarismus gebrandmarkt. Heute aber tun sie dasselbe, obwohl sie sich vor der Bevölkerung als eine „Arbeitspartei“ ausgeben.

Söher geht der nationalverbändlerische Schwindel nimmer! Sie machen mit den Schusterschick-Deuten gemeinamte Sache gegen die Italiener und schänden so das Parlament.

Aber man darf nicht etwa glauben, daß das nur eine Entgleisung gewesen wäre. Am nächsten Tag hielt der Nationalverband eine Sitzung ab, an der allerdings kaum die Hälfte der Mitglieder teilnahm — die Hälfte der Mitglieder dieses famosen Verbandes schwänzt beharrlich die Sitzungen des Hauses und ist nur bei Diätenauszahlung am Platze — in der beschloffen wurde, gegen die Errichtung einer italienischen Fakultät überhaupt zu stimmen, sie weder in Wien noch in einer italienischen Stadt in Istrien oder Italienisch-Tirol zuzulassen. Das heißt also, der Nationalverband weigert den Italienern die Erfüllung des Anspruches auf die ihnen von demselben Nationalverband noch im vorigen Jahre zugesicherte Rechtsfakultät und er stürzt damit das Parlament in dieselbe Krise, die im Frühjahr zu seiner Auflösung führte.

Das ist der Nationalverband, stimmt an das Lied der Vieder! Am vorigen Freitag gelangte im Parlament das Minoritätsvotum Malik zur Abstimmung, durch welches die Regierung aufgefordert wird, unverzüglich einen Gesetzentwurf auf Aenderung der gegenwärtig geltenden Ehrechtsgefesse dem Hause vorzulegen, womit die hundert Jahre alte Bestimmung aus dem bürgerlichen Gesetzbuch, die geschiedenen katholischen Eheleuten eine Wiederberehelichung verbietet, ausgemerzt werden sollte. Der Antrag wurde mit 198 gegen 177 Stimmen abgelehnt. Verschuldet wurde dieses Abstimmungsergebnis durch die Feigheit der deutschen Nationalverbändler, von denen sich vor der Abstimmung vierzig Mann wegschlichen. Es waren dies die Abgeordneten: Damm, Einspinner, Felzmann, Freißler, Herzmannsky, Hofner, Hueber, Jessor, Kasper, Keller, King, Kittinger, Kofler, Kopp, Kroy, Krücker, Kudlich, Kutschner, Lipka, Rodgaman, Rutschounig, Wilhelm Maixner, Pirker, Medlich, Alois Nieger, Schreiner, Schreiter, Schürkl, Anton Seidel, Ferdinand Seidl, Spies, Stahl, Stölzel, Strziska, Teltshik, Ulrich, Urban, Waldner, Webra, Wichtl; außerdem die drei Alldeutschen Pro, Jäger und Wüst.

Ferdinand Seidl ist bekanntlich in Freiwaldau in der Stichwahl gegen den Genossen Rudolf Müller gewählt worden, weil er den Klerikalen einen Revers unfer schrieb, daß er nie für eine Ehrechtsreform und nie für die Forderungen der „Freien Schule“ eintreten werde.

Im österreichischen Parlament hat jetzt eine sogenannte bürgerlich „freisinnige“ Partei die Majorität. Aber die selbstverständlichen Minimalforderungen des bürgerlichen Freisinn können nicht durchgeführt werden, weil das nationalverbändlerische Geschmeiß schon vor den Wahlen den ganzen Freisinn an die Pfaffen verflopf hat.

Ausland.

Politische Verfolgung von reichsdeutschen Eisenbahnern. Mit welchen terroristischen Mitteln die deutsche Regierung den Eisenbahnarbeitern die Verbesserung ihrer Lebenslage erschwert, dürfte der nachstehende Fall aus dem Potsdamer Regierungsbezirk als Beispiel mit voller Deutlichkeit erweisen.

Vor einiger Zeit wurden verschiedene in Wannsee und Michendorf wohnende Eisenbahnarbeiter von ihrer vorgesetzten Behörde in Bezug auf ihre Zugehörigkeit zum Konsumverein für Nowawes und Umgegend, der in den genannten Orten Verkaufsstellen unterhält, examiniert und schließlich zur Abgabe des Versprechens veranlaßt, dem Verein den Rücken zu kehren.

Neuerdings hat nun auch die in den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Konsumvereinsmitglieder das gleiche Schicksal ereilt; auch sie wurden durch Androhung eventueller Entlassung zum Austritt veranlaßt. Außerdem mußten sie das Versprechen abgeben, daß auch ihre Ehefrauen dem Verein nicht beitreten würden. Das ist geradezu ein blutiger Hohn auf das Reichsgesetz und die durch die preussische Verfassung gewährleisteten gleichen Rechte. Kein Gesetz verbietet den Eisenbahnarbeitern, ihre Lebenshaltung durch Beitritt zu einem Konsumverein zu verbilligen. Und kein Gesetz gibt einer Eisenbahnbehörde das Recht, einem Angestellten zu verbieten, von dem ihm durch Reichsgesetz freigestelltem Recht Gebrauch zu machen. Obenowenig ist eine Behörde berechtigt, in das Familienverhältnis einzugreifen, einen Ehemann zu veranlassen, seiner Ehefrau etwas zu verbieten oder gar ihr zu verbieten, gut und billig einzukaufen.

Von der ungarischen Staatsbahnkorruption. In der politischen Welt Ungarns bildet die Tisza-Clique eine große Gemeinde, aber als der engere Anhang des

Grafen Stephan Tisza gilt die „Biharer Garde“, das heißt die Gentry aus dem Heimatskomitat des Tiszas, aus Bihar. Einer dieser getreuesten, den Abgeordneten Ladisl. v. Beöthy, hat Tisza jüngst zum Handelsminister gemacht. Man wußte von dem Manne nur, daß er einmal ein Obergepan gewesen; aber daß er die Agenden des ihm übertragenen Ressorts auch nur einigermaßen kenne, wurde allgemain bezweifelt, besonders ob er die geeignete Persönlichkeit sei, in die seit Jahren arg verfahrenen Zustände bei den Staatsbahnen — in Ungarn ist der Minister für Handel und Industrie zugleich Eisenbahnminister — Ordnung zu bringen. Nun, Herr Ladisl. v. Beöthy hat den Befähigungsnachweise folgendermaßen erbracht: Der Abgeordnete Peter v. Ertsey, auch einer von der „Biharer Garde“, ersuchte den neuen Eisenbahnminister, die kleine Station Bihar-Keresztes, wo Ertseys Besizung liegt, zu einer Schnellzugsstation zu erheben. Die neue Exzellenz erteilte der Direktion der Staatsbahnen die Weisung, diesen Wunsch zu berücksichtigen. Aber die Direktion begriff nicht sofort, daß sie es mit einem engstirnigen frechen Biharer Junker zu tun habe; sie antwortete in einem Gutachten, daß das Anhalten des Bukarester Schnellzuges in Bihar-Keresztes einen Zeitverlust von fünf Minuten bedeute, daß hierdurch nicht nur die heimischen, sondern auch die nationalen Anschlüsse ungünstig beeinflusst oder fraglich würden, daß ferner festgestellt wurde, es fänden sich für den Fernverkehr wöchentlich nur zehn bis zwanzig Reisende in der Station Bihar-Keresztes u. s. w. Darauf aber antwortete der Handels- und Eisenbahnminister von Stephan Tiszas Gnaden mit folgender im Potentatentstil gehaltener Mandatlosse: „Ich erwarte, daß die Direktion des Bukarester Schnellzuges in Bihar-Kereszteser Haltestelle aus Verkehrsrückichten eine Notwendigkeit ist.“ Heimische Anschlüsse hin, internationale Anschlüsse her — dem Mitglied der Biharer Garde dünkt es wichtiger, seinem Kumpen eine „kleine Gefälligkeit“ zu erweisen. Und vom 15. d. ab wird der Schnellzug auch in Bihar-Keresztes halten. Auch ein Schritt, auf den ungarischen Staatsbahnen Ordnung zu machen.

Die Berliner Metallarbeitersperrung beendet. In einer Versammlung der Formere und Gießereiarbeiter wurden zwischen Arbeitervertretern und Unternehmern getroffene Vereinbarungen, die eine kleine Verbesserung der Arbeitsverhältnisse bringen, beraten. Bei der Abstimmung wurden insgesamt 2529 Stimmen abgegeben. Die neuen Abmachungen wurden angenommen. Damit sind die Differenzen zwischen Arbeitern und Arbeitgebern als beigelegt zu betrachten. Die Arbeit in den Gießereien und Formereien wurde wieder aufgenommen.

Englische Pinkertons. Die Organisation der freiwilligen Polizei oder der nationalen Konstabler, wie man sie jetzt getauft hat, die bei wirtschaftlichen Kämpfen den Kapitalisten als bewaffnete Streikbrechergarde dienen sollen, wird emsig weiterbetrieben. Die Regierung hat es abgelehnt, den Leuten, die sich anmaßen, bei Streiks die Polizei zu spielen, das Handwerk zu legen. In den höheren Gesellschaftskreisen bringt man dem Unternehmen viel Interesse entgegen. Damen sammeln Gelder zur Ausrüstung der Rowdies, und wer nicht geneigt ist, auf streikende Arbeiter mit dem Totschläger einzuhauen oder eine Zeitlang selbst Arbeiter zu spielen, kann sich für die geringe Summe von 44 Schilling einen Substitut kaufen. Und wer nach dem Titel „Spezialschutzpatron“ der Truppe trachtet, kann ihn erziehen, indem er 250 Pfund Sterling zur Ausrüstung einer Kompanie von 120 Mann hergibt.

In Arbeiterkreisen denkt man ernstlich daran, Verteidigungsmassregeln gegen diese gewaltige Streikbrecherorganisation zu treffen. Die Eisenbahnerorganisation in Bradford nahm vor einigen Tagen in einer geheimen Sitzung eine Resolution an, in der die Organisation der freiwilligen Polizei als eine Bedrohung der bürgerlichen Freiheiten bezeichnet und die Schaffung einer Gegenorganisation befürwortet wurde. Die Resolution forderte zur Gründung einer Gewerkschaftsliga zum Schutze der Person auf, deren Zweck sein soll, ausserwählte Gewerkschafter zu trainieren und auszurüsten, die den Rowdies der Kapitalisten erfolgreich entgegentreten können. Manche Leute in England, die sich Sozialisten nennen, lehnen das Wort Klassenkampf oder gar die Idee des Klassenkampfes ab. Die kommenden Kämpfe dürften sie von der Wirklichkeit des Klassenkampfes in recht sinnfälliger Weise überzeugen.

Beilegung der englischen Eisenbahnerbewegung. „Standard“ meldet, daß es in London zwischen den Vertretern der Eisenbahngesellschaften und denen des Eisenbahnindikats zu einem Uebereinkommen gelangt ist, in welchem den Forderungen der Eisenbahner in fast allen Punkten volle Gerechtigkeit wird. Die Gefahr eines Streiks sei dadurch für längere Zeit ausgeschlossen.

Gewerkschaftskämpfe in Amerika. Auf dem Jahreskongreß der American Federation of Labor (amerikanischer Gewerkschaftsbundes) ist eine lebhafteste Opposition gegen den bisherigen Präsidenten Samuel Gompers aufgetaucht. Dieser kehrt sich gegen jede Verbindung der Gewerkschaftsbewegung mit der sozialistischen Bewegung und ist dafür ein eifriges Mitglied der National Civic Federation, die das Evangelium der Harmonie zwischen Kapital und Arbeit predigt. Nun aber hat der Verband der Bergleute eine Entschlieung eingebracht, die einen Klassenbewußten Gewerkschaftler verbietet, sich an dieser bürgerlichen Organisation zu beteiligen. Gleichzeitig mehrten sich unter den Anhängern Gompers die Stimmen, die die deutsche Arbeiterbewegung als vorbildlich hinstellen. Sogar der erste Vizepräsident der American Federation of Labor, James Duncan, der bisher zu den unentwegten Anhängern Gompers zählte, gesteht in seinem Bericht über die europäische Reise, die er im Auftrag der amerikanischen Gewerkschaften unternahm: „Dank seiner zwei großen Arbeiterbewegungen hat das Deutsche Reich bei weitem die Führung unter den Ländern des europäischen Kontinents. Da ist eine vorzügliche Gewerkschaftsbewegung mit beiläufig zwei Millionen Mitgliedern. In vielen Richtungen erzielen die Gewerkschaften Riesenerfolge. In mancher Hinsicht sind uns die deutschen Gewerkschaften so weit voraus, daß wir sie erst in vielen Jahren einzuholen vermögen...“

Eisenbahnerbewegungen im Ausland. Ueber Drängen der Regierung haben in England die Eisenbahndirektoren zugestimmt, an einer gemeinsamen Konferenz mit den Vertretern der Eisenbahnerorganisationen teilzunehmen. Damit haben die Direktoren die Organisation der Bediensteten tatsächlich anerkannt und es ist somit der Anlaß zu dem drohenden Streik benommen. — Auf der Staatsbahn in Holland soll das Personal für 1911 und 1912 je einen Wochenlohn Zulage bekommen. Das verursacht eine Mehrausgabe von 275.000 fl. Auch bei der S. N. S. M. ist eine geringe Lohnerhöhung erfolgt. Die Organisation wendete sich in einer Broschüre gegen das Stücklohnsystem in den Eisenbahnwerkstätten. — In Bulgarien soll die Frage der „monatlichen Löhne“ geregelt werden, das heißt alle Tagelöhne sollen in monatliche Bezüge umgewandelt werden. Das schlimmste an der Sache ist, daß die Regierung diese Umformung so versteht, daß die Eisenbahner dem für Staatsbeamten bestehenden Gesetz unterstellt werden sollen. Dieses Gesetz ist reaktionär und verbietet den Staatsangestellten jegliche politische Freiheit sowie organisatorische Tätigkeit. Bedauerlich in dieser Situation ist auch, daß die verschiedenen Eisenbahnervereine zu keiner Verständigung kommen können, was zur Folge haben wird, daß wegen einer geringen materiellen Verbesserung den Eisenbahnern die Organisationsfreiheit genommen werden wird. — Das Personal der Nördlichen Bahnen in der Schweiz befindet sich in einer Lohnbewegung. — Umfangreiche Streiks gibt es gegenwärtig in Nordamerika auf einer Anzahl von Eisenbahnlinien. Die größte Bewegung, welche etwa 25.000 bis 30.000 Mann umfaßt, ist auf den Harriman-Linien und der Illinois Central. — Die Eisenbahnarbeiter in Berlin haben eine bleibende Erhöhung des Arbeitslohnes von 20 Pf. per Tag erhalten. — Der Eisenbahnerverband in Schweden steht in Lohnverhandlungen mit 25 Eisenbahngesellschaften im südlichen Schweden. Die Verhandlungen waren bis jetzt erfolglos. — Ungefähr 40.000 Angestellte der belgischen Staatsbahnen werden vom 1. Dezember d. J. eine Lohnerhöhung, respektive eine solche Regelung ihrer Gehaltsklasse erhalten, daß die Mehrausgaben etwa 8 Millionen Francs betragen. — In Victoria (Australien) forderte eine Deputation der Eisenbahnerunion für alle erwachsenen Arbeiter einen Minimumlohn von 8 Schilling pro Tag. Gegenwärtig wird ein Minimum von 6 Schilling und ein Maximum von 7 Schilling 6 Pence bezahlt. Die Forderung wurde abgelehnt. — Aus der diesjährigen Finanzauflage der Eisenbahnen in Neuseeland geht hervor, daß die Löhne für ständige und nichtständige Arbeiter um 95.000 Pfund Sterling (1.900.000 Mark) erhöht wurden, so daß die nichtständigen Arbeiter einen Minimallohn von 1 Schilling 1/2 Pence per Stunde oder 9 Schilling (9 Mark) für einen achtstündigen Arbeitstag erhalten.

Die Steigerung der amerikanischen Eisenbahnerlöhne im Jahre 1910/11. Das Eisenbahnverkehrsamt in Washington veröffentlichte eben einen Bericht, der die Zunahme der Eisenbahnerlöhne bei zehn der bedeutendsten Eisenbahngesellschaften, mit einer Betriebslänge von 47.500 Metern für die Zeitperiode von Mai 1910 bis Juni 1911 im Vergleich mit dem Vorjahr ersichtlich macht. Es muß bemerkt werden, daß die bezüglichen Ziffern nur die tatsächlichen Lohnerhöhungen zum Ausdruck bringen und nicht auch jene erhöhten Lohnausgaben, die durch eine Personalvermehrung notwendig waren. Uebrigens war eine Personalvermehrung nur ganz unbedeutend der Fall, ja es ergibt sich in der Gesamtzahl der Bediensteten sogar eine Verminderung gegenüber 1909/10. Aus den umfangreichen Tabellen ist die nachfolgende gekürzte Uebersicht entnommen, die ein klares Bild über die Lohnsteigerungen der einzelnen Bedienstetenkategorien gewährt:

Kategorie	Ausgangslöhne		Zunahme Betrag	Zunahme Prozent
	1910	1911		
Diesellokführer	21.448.106	22.671.109	1.223.003	5,7
Feizer	11.584.471	12.330.564	746.093	6,4
Kondukteure	13.274.634	14.253.712	979.078	7,4
Zugbegleiter	25.939.544	27.633.075	1.723.531	6,6
Stationsbeamte	2.275.320	2.358.061	82.741	3,6
Andere Stationspersonale	4.335.794	4.462.011	126.217	2,9
Schloßer	4.412.630	4.710.129	297.499	6,7
Zimmerleute	8.354.726	8.534.030	179.304	2,1
Andere Werkstättenarbeiter	12.503.799	13.191.048	687.249	5,5
Bahnmeister etc.	2.358.289	2.440.082	81.843	3,5
Streckenpersonal	15.871.293	16.186.443	315.144	2,0
Telegraphisten, Expedienten	8.051.637	8.444.837	393.200	4,9

Der Betrag der Löhne, welcher in 1909/10 bei den zehn Gesellschaften 300.527.000 Dollar betrug, erreichte also in 1910/11 die Summe von 315.103.000 Dollar, so daß sich eine Erhöhung um 14.636.000 Dollar ergab oder eine Steigerung um 4,87 Prozent; hingegen war für die einzelnen Bedienstetenkategorien eine Zunahme der Löhne von 2 Prozent des Streckenpersonals bis zu 7,4 Prozent der Kondukteure zu verzeichnen. In die vier Hauptgruppen der Eisenbahnerbediensteten zusammengezogen, ergibt sich aber schließlich folgendes Resultat: Zugpersonal 6,46 Prozent Zunahme, Stationspersonal 3,16 Prozent, Werkstättenarbeiter 5,58 Prozent, Streckenpersonal 2,18 Prozent. Man ersieht daraus, daß die bestorganisierte Kategorie der Bediensteten, das Zugpersonal, zugleich auch die bedeutendste Steigerung ihrer Löhne aufweist. — B. —

Aus dem Gerichtssaal.

Entschädigungsklage eines verunglückten Eisenbahners. Unter den bei dem bekannten Nottemann Eisenbahnzugsmannschaften in der Nacht vom 20. September v. J. verunglückten Reisenden befand sich auch der 41jährige Bahnaufsicher der Staatsbahn Jaroslav Gorgon aus Brerau, der sich auf der Heimreise von Wien befand. Durch den Stoß wurde er im Wagon nach vorne geschleudert und unter den auf ihn gefallenen Koffern förmlich begraben. Er erlitt außer Konvulsionen am Kopf eine schwere traumatische Neurose, die eine Reihe von Anfallserscheinungen auslöste. Der Verletzte fuhr zunächst nach Wien zu seinen Eltern zurück, kehrte aber bald nach seinem ständigen Aufenthaltsort, nach Brerau zurück, wo er, da sich sein Zustand immer mehr verschlechterte,

die Hilfe mehrerer Ärzte in Anspruch nahm. Er zog auch Otmüherer zu Rate, die alle eine schwere Nervenerkrankung feststellten. Infolge des Unfalles ist der Verunglückte gänzlich erwerbsunfähig geworden. Er verlangte daher im Klageweg vom Eisenbahnarbeiter ein Schmerzensgeld von 40.000 Kronen, den Ersatz der Pflegekosten im Betrag von Kr. 650/44, dann eine Jahresrente im Ausmaß des steigenden Jahresgehaltes sowie Vergütung der Nachzulage von monatlich 20 Kr. Von Seiten des besagten Eisenbahners wurde die Haftpflicht anerkannt, jedoch der Anspruch auf Schmerzensgeld als „übertrieben“ bezeichnet. Hinsichtlich des Rentenanspruches wurde eingewendet, daß für die Berechnung der künftigen Rente der Verdienst des Klägers zur Zeit des Unfalles maßgebend erscheine. Dem Kläger wurde vom Prozeßgericht eine Entschädigungssumme von 5650 Kr. und eine am 1. Oktober 1911 in der Höhe von 1100 Kr. beginnende und bis zum Jahre 1940 auf 2400 Kr. aufsteigende Jahresrente nebst 600 Kr. Quartierbeitrag sowie vom 1. Juli 1940 ab eine Jahrespension von 2000 Kr. zuerkannt. Gegen dieses Urteil wurde von beiden Streitparteien die Berufung erhoben, worüber das Oberlandes- als Berufungsgericht zu verhandeln hatte. Der Vertreter des Eisenbahners, Finanzprokuratorssekretär Dr. Pfeiffer, bestritt die Angemessenheit des zugesprochenen Schmerzensgeldes und versieg sich zu behaupten, daß der Kläger nie vollständig gesund werden könne, wenn ihm eine steigende Rente zuerkannt würde. Nach einer obergerichtlichen Entscheidung sei der Rentenbemessung nur der gegenwärtige Verdienst zugrunde zu legen. Der künftige Anspruch des Klägers sei noch nicht bestimmbar. — Der Berufung der Streitseite wurde in der Hauptsache keine Folge gegeben, sondern das erstinstanzliche Urteil bestätigt. Was den Rentenanspruch im Sinne der automatischen Gehaltsvorladung betrifft, so erscheine dieser nach § 1315 a. b. G. B. und nach den Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes, betreffend den Umfang der Ersatzleistung, begründet. Das Schmerzensgeld wurde mit 5000 Kr. als angemessen erachtet.

Vom Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt (Zuerkennung einer Rente). Sebastian Heigl, Bremser der k. L. Staatsbahnen, hat am 15. Jänner 1910 in Bischofshofen einen Unfall erlitten. An einen Wagen, in dem er mit Ausladearbeiten beschäftigt war, stieß eine im Verschoben begriffene Wagenpartie von 10 Waggons derart heftig an, daß ein Pressbock umgerannt und der Wagen, in dem Heigl arbeitete, über die Böschung gedrängt wurde. Heigl wurde durch den heftigen Anprall hin- und hergeschleudert und zeigte nach dem Unfall alle Zeichen einer heftigen Nervenerkrankung, ohne daß äußere Verletzungen wahrnehmbar gewesen wären.

Heigl blieb nach dem Unfall sechs Tage dem Dienste fern, setzte aber dann die Arbeit durch mehrere Monate fort. Seit dem Unfall plagte er aber ständig über Schmerzen im Bauche und nervöse Beschwerden. Die Schmerzen im Bauche führten dazu, daß Heigl sich neun Monate nach dem Unfall einer Operation im Bauche unterziehen und infolgedessen Monate dem Dienste fern bleiben mußte.

Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt erklärte jedoch, daß das Bauchleiden Heigls und die Operation in keinem Zusammenhang mit dem Unfall stehe und wies die Ansprüche Heigls ab.

Gegen diesen ablehnenden Bescheid brachte Heigl durch Dr. Anton Braß Klage beim Schiedsgericht ein. Ueber Antrag des Klagevertreters wurden nun zunächst sämtliche Zeugen des Unfalles sowie Arbeitskollegen Heigls und der behandelnde Bahnarzt als Zeugen einbernomen, die bestätigten, daß der Unfall ein schwerer gewesen, daß Heigl nach dem Unfall sehr erschrocken war und gewisse andauernd über Beschwerden klagte.

Bei der am 5. Dezember 1911 vor dem Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap durchgeführten Verhandlung wurde der Bericht der Innsbrucker Klinik, in der Heigl operiert wurde, verlesen. Auf Grund dieses Berichtes gaben die Sachverständigen, die Herren Dr. Günner und Dr. Probst, ihr Gutachten mit voller Bestimmtheit dahin ab, daß nach den Feststellungen der Klinik ein Zusammenhang des Bauchleidens Heigls und der schweren Operation mit dem Unfall absolut nicht anzunehmen sei, sondern daß dieses Bauchleiden eine ganz andere Ursache habe. Ueber Befragen des Vorsitzenden Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap und des Klagevertreters räumten jedoch die Sachverständigen ein, daß Heigl auch an nervösen Beschwerden leide, deren Zusammenhang mit dem Unfall möglich sei, wozu sie über Befragen des Anstaltsvertreters einschränkend bemerkten, es sei jedoch auch denkbar, daß ein Teil dieser nervösen Beschwerden durch das schwere Bauchleiden und die Operation verursacht sei. Die Einbuße Heigls durch die nervösen Störungen insgesamt betrage etwa 16 2/3 Prozent.

In seinem Schlussvortrag wies Dr. Braß darauf hin, daß der Unfall nach Zeugnisaussagen zweifellos ein ziemlich schwerer gewesen und von sofortiger starker Einwirkung auf Heigl gewesen sei. Wenn Heigl trotzdem sich bemüht habe, durch Monate weiterzuarbeiten, so gereiche diese Arbeitsbereitschaft Heigl zur Ehre und könne heute nicht in dem Sinne geachtet werden, als ob Heigl durch den Unfall nicht sofort zu schwerem Schaden gekommen wäre, da diese Auffassung nur dazu führen könnte, arbeitswillige und arbeitsfreudige Eisenbahner ungerechtfertigterweise zu sägen.

Der Klagevertreter beantragte daher, Heigl zumindest eine 15prozentige Rente für die nervösen Beschwerden zuzusprechen. In vollständiger Akzentuation dieser Ausführungen verurteilte das Schiedsgericht die besagte Anstalt, dem Kläger eine 15prozentige Rente sowie eine Nachzahlung von Kr. 68/48 zu bewilligen wobei Oberlandesgerichtsrat Dr. Cap in der Urteilsbegründung hervorhob, daß Schiedsgericht habe die Gesamtheit der nervösen Beschwerden Heigls auf den Unfall zurückführen müssen, weil der Unfall zweifellos ein ziemlich schwerer und erwiesener sei, während die Annahme, daß die nervösen Beschwerden mit dem Bauchleiden und der Operation zusammenhängen, bloß eine Vermutung und nicht erwiesen sei.

Tassenau an der Eger. Angeklagte Eisenbahner. Am 10. September fuhr in der Station Tassenau ein Verschubzug in den Komotauer Güterzug Nr. 134 a, wobei eine Anzahl Wagen sowie die Verschublokomotive entgleisten und die Strecke durch den Trümmerhaufen verlegt wurde. Der Güterzugverkehr mußte eingestellt, der Personenverkehr des Zuges Nr. 33 durch Umsteigen bewerkstelligt werden. Wegen diesem Vorfall hatten sich am 21. November d. J. der Lokomotivführer Fischer, der Feizer Lippert, der Verschubmeister Schmutz, alles Mitglieder des Reichsbundes, sowie der Verschieber Anton Moder von unserer Organisation vor dem Bezirksgericht Tassenau zu verantworten. Als Strafritter fungierte der durch seine Urteile bekannte Richter Dr. Lauterer, als Vertreter des Verschiebers Moder Dr. Unger aus Tassenau, als Vertreter der Reichsbundler Dr. Hirsch aus Eger und Dr. Köchler aus Leimeritz. Ueber Verreiben des Reichsbundes spitzte sich die Sache derart zu, daß eigentlich der Hauptbeschuldige der Verschieber Moder sein sollte, der Richter Dr. Lauterer stellte sich prinzipiell auf den Standpunkt der Einhaltung der Dienstvorschriften — nach seiner Auffassung hat der Verschieber überhaupt nichts zu denken, sondern bloß die Vorschriften zu beachten — (Ein Preisrätsel für die Verschieber. Die Redaktion.) und so erschien denn eine Verurteilung des Verschiebers

Moder als sicher. Sein Vertreter Dr. Unger, der über den Sachverhalt wohl informiert war, gab nun durch sein Zwischentreten der Verhandlung einen anderen Gang; es mußte die Verhandlung vertagt und die Klage auch auf den Hochwächter Schreiber ausgedehnt werden. Am 28. November fand nun diese Verhandlung statt, zu der man auch Sachverständige, einen Oberinspektor der k. L. Staatsbahnen und den Herrn Stationsvorstand Karl Simon vorgeladen hatte. Beide Verhandlungen fanden vor einem zahlreichen Auditorium statt, und da lernte man so recht die Praktiken der Reichsbundler kennen. Trotz alledem, eine Verurteilung des Genossen Moder allein ließ sich nicht durchsetzen, dafür sorgte schon sein Verteidiger Dr. Unger und so endete dieser ganze Feldzug mit einem Freispruch aller Angeklagten. K.

Der Ausgang der Ehrenbeleidigungsklage des früheren Obmannes des Professionistenvereines gegen den Kassier dieses Vereines. Der Professionistenverein, der erst im heurigen September einen kostspieligen Prozeß verlor, ist wieder in der angenehmen Lage, Gerichtslosten berappen zu müssen. Der ehemalige Obmann des Professionistenvereines namens Wardroff bewarb sich, wie wir bereits berichteten, beim Landeshauptmann von Oberösterreich zur Erlangung eines Verweiskostenpostens, um Protektion. Der Landeshauptmann ließ beim Obmann der christlichsozialen Verkehrsverbandsgruppe Erkundigungen über Wardroff einziehen, und dadurch gelangte die Sache zur Kenntnis der Leitungsmitglieder des Professionistenvereines. Man schwieg aber, und dies ist für die Gesellschaft im Professionistenverein sehr charakteristisch, ursprünglich über die Sache. Erst als in der Leitung des Professionistenvereines interne persönliche Zwistigkeiten entstanden, wurde diese Sache als Anlaß benützt, Wardroff zu befechtigen. Der Kassier des Professionistenvereines, Parsche, beschuldigte Wardroff, dieser habe in einem Brief an den Landeshauptmann als Gegenleistung für die erbetene Protektion das Ueberleiten des Professionistenvereines in das christlichsoziale Lager zugesichert. Der Handel sei nicht zustande gekommen, weil Parsche, der Obmann der Linzer Verkehrsverbandsgruppe, abgewiesen habe, sich mit Wardroff einzulassen. Wardroff klagte den Beschuldigten, und da der vom Kläger angebotene Wahrheitsbeweis, dessen Gelingen den oberösterreichischen Landeshauptmann nicht wenig als Beförderung unsauberer Protektionengeschichten kompromittiert hätte, mißlang, mußte sich Parsche zu einer Ehrenklärung und zur Tragung der drei Besammlungskosten bequemen. Solange der Professionistenverein besteht, haben sich dessen Mader nur beim Gericht herumgeschlagen, und es werden wohl auch wiederum die Mittel dieses Vereines zur Tragung dieser Gerichtskosten erhalten müssen. Neben dem Geständnis Wardroffs, als Obmann des Professionistenvereines, Protektion gesucht zu haben, brachte der Prozeß auch die Intimität zutage, die zwischen dem Landeshauptmann und dem christlichsozialen Verkehrsverbands besteht. Parsche machte vor Gericht die Aussage, er habe das Gesuch Wardroffs vom Sekretär des Landeshauptmannes erhalten. Ein Zeuge, der Schlosser Verner, erklärte, Parsche habe zu ihm gesagt, daß er sich den Brief Wardroffs, in welchem dieser die Versicherung des Professionistenvereines an die Christlichsozialen antrag, aufheben werde, um seinerzeit eine Waffe gegen Wardroff zu haben. Zu verwundern ist bei dieser Gerichtsverhandlung, daß der Angeklagte Parsche nicht auf einen direkten Einvernahme des Landeshauptmannes betrefsz der Echtheit des Briefes bestand, die von Wardroff bestritten und auch nicht durch die Einvernahme des Verkehrsverbandsobmannes Parsche erwiesen wurde. Es läßt also der Ausgang des Prozesses die verschiedensten Deutungen über die ganze Angelegenheit zu. Wardroff ist durch die Erklärung des Parsche keineswegs rehabilitiert, mußte er doch selbst zugestehen, daß er Protektion gesucht habe, wobei ihm allerdings nicht gerichtlich der erschwerte Umstand, die angeblich angebotene Verschönerung des Professionistenvereines an die Christlichsozialen, nachgewiesen wurde. Die Macher vom Professionistenverein gefallen sich nun in der Pose der Korruptionsbekämpfer. Ob aber Wardroff auch gestürzt worden wäre, wenn der von ihm eingeschlagene Weg Erfolg gehabt hätte und wenn damit für die Macher vom Professionistenverein die Bahn frei geworden wäre, auf Kosten der vertrauensseligen Mitglieder ihres Vereines selbst vorwärts zu kommen? Es resultiert also für den Professionistenverein aus dieser Gerichtsverhandlung nichts anderes, als die unangenehme Verpflichtung der Zahlung der Gerichtslosten.

Streiflichter.

Mit was für Geisteskost Eisenbahner gefüttert werden. Am einem längst gefühlten Bedürfnis abzuhelfen, erscheint in Linz allmonatlich einmal ein bedruckter Zettel, der sich „Korrespondenzblatt des Vereines der Professionisten der österr. Reichsbahnen“ nennt. Unter vielem anderen finden wir da in der letzten Nummer folgenden pyramidalen Stumpffinn:

„Daß solche Vorfälle nicht dazu angetan sind, eine geistliche Lätigkeit zu fördern, ist wohl jedem klar, noch dazu in einer Zeit, die wohl am wenigsten dazu geeignet ist, aus purer Vereinsmeierei und Geschäftshaberei lähmend zu wirken, dabei von einer Versammlung auf die andere selbst nicht mehr wissend, was man zuerst wollte.“

Wir sind auch der Meinung!

Wie sich ein Nationalverbändler gegen Eisenbahner benimmt. Der „Salzburger Chronik“ entnehmen wir folgende Nachricht: „Der am Freitag den 8. Dezember abends von Wien nach Salzburg abgegangene Schnellzug war derart überfüllt, daß viele Passagiere die lange Fahrt von Wien nach Linz und sogar bis Wels in den Gängen stehend zurücklegen mußten. Die Passagiere, welche ein noch entfernteres Ziel hatten, atmeten erleichtert auf, als in der Station Wels viele der Mitreisenden ausstiegen. Unmittelbar vor Abgang des Zuges von Wels aber wurden sie durch ein wüstes Geschrei aus der eben eingetretenen Ruhe aufgeschreckt. Was war die Ursache? In der genannten Station besaßen zwei Männer, darunter der „Salzburger Volksblatt“-Redakteur Rühinger, den Zug. Da sie kein leeres Coupé voranden, ergingen sie sich in lauten Beschimpfungen auf den Kondukteur, dem sie Trinkgelderannahme vorwarfen, und auf die sozialdemokratische Eisenbahngewerkschaft. Auch öffneten sie einen Koffer, in welchem ein älteres Ehepaar, welches von Wien hergefahren war, sich befand. Als sie dieses ansahen, rief einer der beiden Herren aus: »Da liegt auch wieder so eines mit seiner Grotel.« Als der Gheemann, ein pensionierter Eisenbahner, den beiden ihr unqualifizierbares Benehmen vorwarf, wurden diese kleinlaut und wollten die ungehörliche Neuerung nicht auf das Ehepaar bezogen haben. Nichtsdestoweniger schimpften sie sich über die sozialdemokratischen Eisenbahngewerkschaften noch weidlich aus und riefen: »Und die wollen noch eine Aufbesserung!« Nach dem der Zug in Salzburg eingefahren war, verließen die

beiden Männern diesen eiligt und wechselte einige Worte mit dem diensthabenden Bahnbeamten. Als die beiden den Zug begleitenden Kondukteure bei dem Beamten die Anzeige über den Vorfall erstatteten und zugleich ersuchten, daß von Amts wegen gerichtliche Schritte eingeleitet werden, antwortete ihnen dieser: „In der Angelegenheit ist mir der Herr Ruzinger maßgebend.“ (11) Dieses Vorgehen eines Beamten muß ganz sonderbar berühren, oder finden Eisenbahnangehörige bei ihrer vorgesetzten Behörde nicht das ihnen gebührende Recht, weil es seiner vom Volksblatte ist? Bemerkte sei noch, daß die Frau des Reisenden, welche herzleidend ist, sich über den Vorfall so aufregte, daß sich ihr Zustand seither bedeutend verschlimmert hat. Die beiden Wiener Kondukteure werden die Sache gerichtlich verfolgen.“ — Und da gibt es immer noch Eisenbahner, welche den Nationalverbändlern als sogenannte deutsch-nationale Reichsbündler nachlaufen.

Eine deutsch-nationale Wahlniederlage. Im Osmüger Direktionsbezirk enfielen bei den Wahlen in den Pensionsfonds der k. k. Staatsbahnen von 2582 abgegebenen Stimmen auf die Liste der sozialdemokratischen Kandidaten 1933 Stimmen, auf die Liste der Deutschnationalen — man höre und staune, trotz intensiver Agitation von oben und unten bloß 228 Stimmen, auf die Christlichsozialen 120 Stimmen, und 236 Stimmzettel waren leer. Ist das nicht eine moralische Ohrfeige für die deutsch-nationale Eisenbahnerbewegung und ihrer Führer Valenta und Lederer? Was sagen nun die so „ernst“ zu nehmenden und von ihren Parteigenossen „nicht angezweifelt“en Führer der deutsch-nationalen Eisenbahner zu dieser neuen Niederlage? Werden sie die Blamage und das Aufbrechen ihrer eigentlichen Schwäche auch ohne Schaden für Gesundheit und Gehirn betragen können? Na, sei denn wie immer sei, feststeht aber, daß unter den Eisenbahner „rot“ Trumpf ist und zum Verrger der nationalen Eisenbahner auch bleiben wird.

Die Zustände auf der k. k. Nordbahn. Der ewigen Deputationsentscheidung milde, sehen sich die Güterzugsführer der k. k. Nordbahn genötigt, den Weg der Oeffentlichkeit zu betreten, um ihre gerechtfertigten Forderungen hinsichtlich der Dienstwagen durchzubringen. Schon unzählige Male wurden Versprechungen, diesbezügliche Ordnung zu schaffen, gegeben, bis heute wurden aber diese Versprechungen nicht eingelöst. Man glaubt noch immer Hebelstände mit papierernen Erlässen aus der Welt schaffen zu können. Vor kurzem gab Herr Inspektor Zahradnik ein Zirkular auf die Strecke hinaus, nach welchem alle Züge Dienstwagen haben müssen. Keine Herren bei der k. k. Nordbahn, die noch von der Reiterleite her gewohnt sind, das Personal so recht von oben zu behandeln, glauben ihre Pflicht erfüllt zu haben, wenn solche Erlässe herabgelangen, und wenn man dann alle Künste gerade sein läßt, ohne sich um die Durchführung auch nur im geringsten zu kümmern. Weiß Herr Zahradnik nicht, wo die Dienstwagen der k. k. Nordbahn eigentlich sind? Am 19. Oktober 1911 wurde durch eine Deputation Beschwerde bei der Direktion erhoben, daß 50 Prozent Güterzüge ohne Dienstwagen verkehren, ohne daß sich hierfür die Herren Verkehrsinspektoren irgendwie interessieren würden. Die Deputation machte der Nordbahndirektion die Vorstellung, daß sich die Verhältnisse insoweit nicht bessern können, insoweit die Hälfte Dienstwagen, die mit der Direktionsnummer 76 und mit den Nordbahnstationen patroniert sind, auf der St. G. U., der De. M. W. V. und den nordöstlichen Bahnen herumlaufen. Wir fragen das k. k. Eisenbahnministerium und die Nordbahndirektion, warum gerade wir auf der Nordbahn auf Kohlenwagen den Dienst machen müssen? Wir sind der Meinung, daß die schriftlichen Arbeiten der Zugführer auf den verschiedenen Strecken ganz die gleichen sind. Die Herren beim grünen Tisch sagen sich aber folgendes: Die Nordbahngugführer sind geduldige Schafe und sind seit der Gründung der Nordbahn auf Kohlenwagenbremsen gefahren, während auf den übrigen Bahnen die Güterzugsführer ohne Dienstwagen gefahren sind und auch absolut auf keiner Bremse fahren würden. Zustände, wie sie auf der Nordbahn herrschen, gibt es sonst in ganz Oesterreich nicht. Hier eine kleine Auslese. Am 29. November kam Zug 1876 W nach Gänserndorf mit Dienstwagen und ging als Zug 1583 I nach Marchegg weiter. Auf der Nordbahn stand eben ein Dienstwagen. Wie das Verschubpersonal denselben abholen wollte, erklärte der Assistent Starck dem Zugführer, er bekomme keinen Dienstwagen zu seinem Zug, und Starck befaß diesem, auf offener Kohlenbremse zu fahren, widrigenfalls er ihn anzeigen werde. Das ist das Ausrüstungsstück, mit dem man die Zugführer provoziert. Was sagt aber Herr Inspektor Zahradnik zu der Befolgung seines Zirkulars? In Rußland ist so was nicht möglich, was sich so ein Assistent alles auf der Nordbahn erlauben kann. Das Schöne aber war, daß Herr Starck eine unmakel Stundenspatz machte. Wie der Zugführer nach Marchegg kam, standen Nordbahndienstwagen beim Heizhaus. Anstatt daß man dieselben so schnell als möglich retour auf die Nordbahn sendet, sammelt man dieselben in Stationen, wo dieselben nichts zu suchen haben und auf der Hauptstrecke kommt ein Zug nach dem andern von Oberberg, Mährisch-Osttau und Prerau ohne Dienstwagen. Sehen da die Herren nicht, wenn sie auf der Strecke Diäten machen? Die Nordbahndienstwagen kommen erst auf die Nordbahn zurück, bis sie in die Reparatur gehen. Es wird alles unternommen, um nur den Zugbegleitern einen Schaden zuzufügen. Man hat, der Oeffentlichkeit halber, Güterzugswagen eingeführt, die sich am Papier wunderhübsch ausnehmen, aber gefahren wird nach ihnen nicht. Wenn man der Meinung war, daß mit dem Ausbau der Mangierbahnhöfe in Oberberg, Mährisch-Osttau, Prerau und Strahof die Verkehrsbedingungen auf der Nordbahn behoben werden, hat man sich getäuscht. Der Verkehr stockt ebenso wie zuvor. 6 bis 8 Stunden lang warten die Zugbegleiter aufzüge. Wenn der Zug endlich da ist, heißt es, es ist keine Lokomotive im Heizhaus. Das Zugbegleitungspersonal wird dadurch um seine Ruhezeit betrogen, weil es ganze Tage und Nächte am Bahnhof zubringt, ohne dafür einen Heller zu bekommen. Eine Hauptkatastrophe bildet beim Zugbegleitungspersonal die sogenannte Nachtruhe. Da vergeht oft eine halbe Stunde, bis man dieselbe bekommt, da wird so herumgehandelt wie in der Judengasse um eine alte Hufe. Endlich wird sie bewilligt, aber bis höchstens 3 oder 4 Uhr früh es heißt immer, es geht nicht länger, weil Personalmangel ist. Auf der k. k. Nordbahn ist eigentlich immer Personalmangel. Bei den Reiser- und Aushilfskondukteuren ist Nachtruhe überhaupt nicht eingeführt. Offiziell erklärt der Zugbegleiter bei der Nachprüfung, daß er durchaus nicht zufrieden sei, bei der nächsten Nachprüfung wünscht er alle Fragen beantwortet zu hören. Herr Starck mag sich auch im Eisenbahnministerium für längere Ruhezeiten in der Domigistation einsetzen, dann würde das Personal auch mehr Zeit haben, Instruktionen zu lesen. Dasselbe gilt für die monatlichen Schulungen. In einer solchen kritischen Zeit will man die Zugbegleiter mit lauter Prüfungen bestrafen. Auf der Nordbahn haben solche keinen Wert. Auf den Staatsbahnen gibt es wenigstens einen Dienstrang. Auf der k. k. Nordbahn gar nichts ähnliches. Den Dienstrang macht auf der Nordbahn ein 14- oder 15jähriger Stundenpächter. Am schlechtesten sind auf der k. k. Nordbahn die Aushilfskondukteure daran. Mit diesen macht man überhaupt was man will. Versuchen sie sich, finden sie kein Recht oder es wird denselben gesagt, wenn sie nicht fahren wollen,

wird man sie vom Fahrdienst abziehen. Den Bremsern zahlt man den Hungerlohn von Kr. 1.06 täglich und läßt sie kaum 30 Kr. Stundengeld monatlich verdienen. Denselben wird wohl mit der geplanten Einführung von Instruktionen auch nicht geholfen werden. Es wäre für die Nordbahngugbegleiter dringend notwendig, sich eingehend um ihre Existenzfragen zu kümmern und alles zurückzuweisen, was geeignet ist, die Organisation zu schädigen. In den gegenwärtigen schweren Zeiten muß uns die gemeinsame Not zusammenhalten, dann können wir auf Besserung hoffen!

Wien-Westbahnhof. Die auf diesem Bahnhof bediensteten Zugbegleiter der Güterzüge fordern dringende Abhilfe nachstehender Verhältnisse:

1. Die endliche Bewilligung des zweiten freien Tages innerhalb des 51 Tage umfassenden Turnusses, weil der Fall wohl bereinigt daselbst dürfte, daß ein Bediensteter in 51 Tagen nur einen freien Tag hat.
 2. Die Abklärung der Turnuslage 11, 12, 13, 15 und 26, weil infolge der kurzen Intervalle, beziehungsweise Aufenthalt und der zur Mehl gewordenen Verspätungen die Zugbegleiter zum Einnehmen der Mahlzeiten keine Zeit haben und deshalb entweder hungern müssen oder während des Geheers beziehungsweisefahrens von dem vom Hause mitgebrachten im Winter gefrorenen Brot abbeissen müssen.
 3. Die Abklärung des Tages 173 in St. Pölten aus denselben Gründen wie bei Punkt 2.
 4. Die präzise Einhaltung des Turnusses, da es fast täglich vorkommt, daß außer den befreiten Turnustagen noch Erfordernisfälle geführt werden müssen, beziehungsweise daß in Umständen die Parteien einfach vorgezogen und für bedeutend früher verkehrende Erfordernisfälle verwendet werden, wodurch die Ruhezeit der Parteien meistens sehr empfindlich gekürzt wird und die Verkehrssicherheit durch Verweigerung überanstrengter oder ungenügend ausgeschlafener, beziehungsweise ausgeruhter Zugbegleiter gewiß nicht gefördert wird.
 5. Zuweisung eines Unterkunftsraumes in Klein-Schwechat und in Penzing-Mangierbahnhof zur Beseitigung der Obdachlosenstände dieser Zugbegleiter in genannten Stationen, denn es existiert in diesen beiden Stationen kein Raum, welcher offiziell für die Zugbegleiter bestimmt ist.
 6. Zuweisung von Dienstwagen an die Station Penzing-Mangierbahnhof und Klein-Schwechat in dem Ausmaß, daß nicht nur für die regelmäßigen, sondern auch für die erfahrungsgemäß fast täglich verkehrenden Erfordernisfälle Dienstwagen vorhanden sind. Der herausgegebene Dienstwagen kann von diesen Stationen feststehend nur dann eingehalten werden, wenn diesen auch die genügende Anzahl Dienstwagen zugewiesen wird.
- Da den angeführten Punkten die Berechtigung in keiner Weise abgesprochen werden kann, so erwarten genannte Zugbegleiter um so sicherer deren baldige im obigen Sinn gedachten Erledigung, weil sonst leicht der Fall eintreten könnte, daß durch Verlassung angeführter Hebelstände unabsehbare Katastrophen eintreten könnten, und andererseits der Krankenstand dieses Personals bei Eintritt schlechten Wetters sich beständig erhöhen würde, daß die kleinen Ersparnisse, welche gegenwärtig erzielt werden, vielfach wieder wettgemacht würden.

Ein Dienstbefehl der Betriebsleitung Czernowitz.
 k. k. Betriebsleitung Czernowitz.
 Zl.: 245/VIII-1. Am 22. November 1911.
 Betreff: Verabreichung der Meßabfahrten von Personalbezügen.

Dienstbefehl
 an alle Dienststellen des hiesigen Amtsbezirks.

Es wurde wiederholt festgestellt, daß seit geraumer Zeit seitens der Bahnhöfe zahlreiche Abfuhr von Gehalts, Lohn-, Fahrgebühren- und Prämienresten nach jeder Auszahlung gemacht werden. — Abgesehen davon, daß hiedurch die Perzipienten in ihren Rechten geschmälert werden, weil sie auf die Auslösung derlei Zahlungsbefehle warten müssen, verursacht diese Vorgangsweise ganz unnötige Mehrarbeiten, welche im Interesse der Vereinfachung des Geschäftsganges beseitigt werden müssen.

Die k. k. . . . erhalten daher den Auftrag, in diesem Umfang die Bestimmungen des Art. 109, Punkt 16 der Instruktion III zu befolgen und jene Bediensteten, beziehungsweise Hilfsbediensteten, welche infolge ihrer Saumlässigkeit sich um den termingebundenen Bezug ihrer Gehaltens nicht kümmern, zur strengen Verantwortung zu ziehen. — Die Abfuhr der vorgezeichneten Resten darf nicht früher erfolgen, bis die bezüglichen Zahlungsdokumente im Sinne des hiermitigen Erlasses Zl. 119/VIII ab 1911 (Tabelle über Abfuhrtermine) als Wertpapiere abgeführt werden. — Auf der bezüglichen Mängelkarte ist kurz, jedoch klar, die Ursache anzugeben, warum die Auszahlung nicht im Sinne des Art. 109, Punkt 16 der Instruktion III erfolgt ist. — Ungeachtet oder nicht gehörig motivierte Separatabfuhrungen werden seitens der Betriebsleitungskasse zurückgewiesen werden.

Für den k. k. Betriebsleiter:
 Dr. Wachnickl m. p.

Die k. k. Betriebsleitung Czernowitz würde besser daran tun, wenn sie in den Fällen, in welchen Geldbeträge nicht ausbezahlt wurden, an Ort und Stelle die Gründe hierfür erheben würde. In den meisten Fällen steckt hinter derartigen Angelegenheiten eine Ekkatur von Bediensteten, die man oft monatelang auf das schwer verdiente Geld warten läßt und denen der neue Dienstbefehl die tatsächliche Erlangung ihres Geldes nur noch erschwert.

Eisenbahnunfall auf der Nordwestbahn. Am Montag den 18. Dezember früh hat sich im Nordwestbahnhof in Wien ein schweres Eisenbahnunglück ereignet. Um 7 Uhr früh fuhr ein Vorkabzug, der dicht besetzt war und viele Arbeiter, die in der Nähe und im XXI. Bezirk wohnen, wie alltäglich nach Wien brachte, in den Bahnhof ein. Die Passagiere fanden schon des Aussteigens gewärtig teils in den Gängen der Waggons, teils auf den Plattformen. Das Bahnpersonal sah, als der Zug einfuhr, zu seinem großen Schrecken, daß der Zug seine Geschwindigkeit im Bahnhof nicht verminderte und den Presshof nahezu erreicht hatte, ohne daß die Lokomotive das Tempo verlangsamte. Einmal folgte ein heftiger Ausbruch der Lokomotive, worauf Professor Wucht an den Presshof angefahren.

In den Waggons erscholl gleich darauf heftiges Rufen und man hörte Hilferufe. Der Zug stand wohl, der Presshof war etwas beschädigt. Mit schredensbleichen Gesichtern entstiegen viele Passagiere, kaum daß der Zug stand, den Waggons. Einzelne, die schwerere Wunden erlitten hatten, wählten aus den Waggons gehoben werden. Man sah gleich, daß zahlreiche Passagiere bei dem Eisenbahnunfall verletzt worden sind. Im Bahnhof herrschte große Aufregung. Man brachte die Verunglückten, von denen viele blutige Gesichter hatten, teils in den Barthesaal erster Klasse, teils aufs Waggzimmer des Bahnhofes. Die Passagiere vieler Waggons waren durch den Anprall an den Presshof teils durcheinander gerüttelt, teils an die Wände der Waggons geschleudert worden. Dabei hatten neunzehn Personen Wunden erlitten. Die unversehrt gebliebenen, die der Beruf und die Arbeit weitertrieb, verließen,

fröh, unversehrt geblieben zu sein, den Bahnhof. Die Bahndirektion veranlaßte sofort die Bahnärzte zur Hilfeleistung. Auch die Rettungsgesellschaft entsendete eine Ambulanz.

Korrespondenzen.

Rudig. Als der Bahnmeister Franz Nowotny nach Kriegern kam und seine erste Sirenenbereisung vornahm, stellte er sich seinen Untergebenen mit folgenden Worten vor: „Ich bin ein strenger Bahnmeister, aber gerecht, ich verlange einen ordentlichen Dienst, und was drum und dran hängt, das werde ich jederzeit beistellen.“ Zu den Oberbauarbeitern sagte Nowotny: „Ich werde meinen ganzen Einfluß daransetzen, um euch ein besseres Auskommen zu verschaffen.“ Die Bediensteten und Arbeiter warteten immer, bis Herr Nowotny sein gegebenes Versprechen einhalten werde, und wollten endlich nach langer Zeit auch einmal eine dieser schönen Worten folgende schöne Tat sehen. Doch zu dieser Höhe kann sich Herr Nowotny niemals erheben. Unser Bahnmeister ist eben ein waschechter Christlichsozialer, und als solcher ist ihm das Denunzieren und das Schikanieren zur zweiten Natur geworden. Sein sehnlichster Wunsch ist, rasch vorwärts zu kommen, um irgendwo Ober-Bahnmeister oder Ober-Ingenieur zu werden. Zu einem solchen aufertourlichen Avancement scheinen sich jedoch seine unmittelbaren Vorgesetzten nicht zu interessieren. Wenn sich Herr Nowotny nach Afrika oder nach den Zirkeln Inseln wenden würde, dort wäre es vielleicht möglich, daß sein Plan in Erfüllung gehen könnte. Seine Untergebenen würden ihn zu dieser Reise beglückwünschen. Auch wäre er dort bedeutend besser aufgehoben als hier in Kriegern. Herr Nowotny könnte es nämlich einmal passieren, daß er in eine der vielen Gruben, die er für das Personal gegraben hat und noch zu graben beabsichtigt, einmal selbst hineinfällt und nicht mehr mit heiler Haut herauskommen könnte.

Gratwein. (Etwas faul.) In der Station Gratwein scheint etwas faul zu sein, und es dürfte wahrlich nicht schaden, wenn sich in erster Linie die berufene Instanz, und das ist das Grazer Betriebsinspektorat, etwas mehr um die Verhältnisse in dieser Station kümmern möchte. Erst kürzlich konnte man lesen, daß auf der dortigen Schlepfbahn bis 10 Uhr abends bei unbelichtetem Wechsel mit den Wagen herumgefahren wird, ohne daß da jemand etwas Polizeiwidriges daran gefunden hätte, und nun erfahren wir wieder, daß dort ein außerordentlich boshafter Waggazinsausheber stationiert sei, der mit seinen Bosheiten nicht einmal seine eigenen Dienststellen verschont. Drecks soll der nicht ganz einwandfreie Mann heißen, der seine Bosheiten mit dem Deutschtum zu verwickeln glaubt. Leider, in diesen Fällen gelingt es ja auch, wenn man es versteht, das deutsche Mäntelchen umzuhängen. Nun hat es Drecks auf die äußerste Spitze getrieben, es lam ein Substitut nach Gratwein und Drecks wurde nach Spital am Millstättersee versetzt, übte aber seine Bosheiten gegenüber dem Substituten noch in letzter Stunde in der Weise aus, daß er alle bahnamtlichen Dienstbefehle davontrug, ja sogar verbrannte, so daß sein Abfuhrer ratlos da stand. Gewiß eine Bosheit, die bei jedem anderen, insbesondere dann, wenn der Verstorbene rot angehaucht wäre, zur Entlassung führen würde. Das sonstige Verhalten des Drecks in Gratwein geht uns insoweit nichts an, obwohl es für seine Nachkommen nicht besonders angenehm sein kann. Nur könnten sich solche Ungehörlichkeiten kaum ereignen, wenn in der Station nicht etwas faul wäre.

Gras, Südbahn. (Aus dem Frachtenmagazin.) Immer und immer wieder kommen aus dem Frachtenmagazin Beschwerden, die auf eine Unfähigkeit leitender Vorgesetzter zurückzuführen sind. Das untergeordnete Personal hat dann die fabelhaften Verfügungen, wenn sich dadurch mit den Parteien Differenzen ergeben, auszuweichen, und dabei die größten Schwierigkeiten. Diesmal richtet sich die Beschwerde gegen den Vorstand Herrn Alois Verhousel, der vielfach Verfügungen trifft, die direkt gegen die bestehenden Vorschriften verstoßen, und dann wieder, wenn einmal Fehler geschehen sind, aufgehoben werden müssen. Sonderbarerweise will dann Herr Verhousel von seinen eigenen Fehlern nie etwas wissen. Werkwürdig ist, daß ihm sein Vorgänger, der ihm in dießfälligen Wissen weit überlegen war, welchen mußte. Das dem Herrn Verhousel unterstellte Personal möchte gerne wissen, ob das Betriebsinspektorat informiert ist über diese Vorkommnisse und ob es geneigt wäre, solche Schwierigkeiten hintanzuhalten.

Kallenu, Silemühl. (Böhmische Nordbahn.) Eine eigentümliche Auslegung der Instruktionen hat sich der Vorstand W y d r a zurechtgelegt. Der gute Mann betrachtet die bei der Bahnverwaltung ausgenommenen Arbeiter als seine Handlanger und Dienstmädchen. Die Arbeiter müssen auf Kommando des Herrn W y d r a Holz, Wasser, Kohle in die Küche tragen, müssen in der Früh die Semmeln holen und sämtliche Einkäufe besorgen. Jetzt befiehlt er, daß die Arbeiter die Fenster waschen müssen. Bei all diesen privaten Dienstleistungen beauftragt sich W y d r a auf die Instruktion und sagt: „Laut Instruktion müßt ihr es tun, sonst jag' ich euch zum Teufel!“ Gut geblüht, Herr W y d r a! Sagen Sie uns, Herr W y d r a, wir fordern Sie in Ihrer dienstlichen Eigenschaft als Stationsvorstand auf: In welcher Instruktion und auf welcher Seite steht geschrieben, daß die von der Bahnverwaltung bezahlten Arbeiter als Dienstmädchen für Ihre Privatarbeiten verwendet werden müssen? Schämten Sie sich, als Sohn eines Proletariats so ungerecht gegen die unterstellten Arbeiter zu handeln.

Nehmen Sie sich Ihren alten, in Ehren ergrauten Vater zum Vorbild. Selten war ein Vorgesetzter von seinen Untergebenen so geschätzt wie Ihr Vater, und heute noch wird dem alten Mann Liebe und Achtung von allen Eisenbahnern erwiesen. Herr Vorstand W y d r a, lassen Sie diese mutwilligen Sekstaturen und lesen Sie die Instruktionen sehr genau durch. Vielleicht werden Sie bei wiederholter und genauer Durchsicht der heute noch geltenden Instruktionen den wahren und richtigen Wortlaut herausfinden.

Kolbnitz-Penzl. Vor Jahresfrist bekamen wir den Aushilfsstreckenwächter Roman W i l b l i n g e r, der sich samt seiner würdigen Ehehälfte als ein Verräter und Verleumder ärgster Sorte entpuppte. Diesen Leuten ist kein Mittel zu schlecht und keine Salschichtigkeit zu gering, um die Dienstkollegen, eventuell die Nachbarschaft zu vernadern und zu schädigen. Eine große Anzahl von Protokollen und Anzeigen legen ein berechtigt Zeugnis seines einträglichen Aufenthalts hier ab. Entschuldigend für W i l b l i n g e r könnte höchstens gelten, daß er als Mitglied des „Reichsbundes“ nicht anders handeln konnte.

Nun kommt für uns die erfreuliche Nachricht, daß W i l b l i n g e r nach Seitz in Steiermark versetzt wird. Viele Bedienstete und Anrainer der Strecke Kolbnitz-Penzl atmen erleichtert auf, daß sie endlich die Hoffnung haben, von diesem Individuum befreit zu sein. Den Kollegen in Seitz müssen wir schon aus reiner Menschenliebe mitteilen, daß sie sich vor diesen würdigen Leuten sehr in acht nehmen sollen, denn selbst der beste Mensch kann nicht in Frieden leben, wenn es dem Wilblinger nicht gefällt.

Saalfelden. Wohl selten dringt eine Klage des Zugbegleitungspersonals der Station Saalfelden in die Oeffentlichkeit. Doch wenn sich diese Sturm- und wetterfeste Kondukteure einmal beschweren, dann sind diese Klagen gewiß vollauf berechtigt. Der Klageruf betrifft diesmal die Kaserne der Zugbegleiter in Wörgl. Unser Gewährsmann schreibt darüber: Die Kaserne in Wörgl befindet sich neben

dem Bahnhofstrahen und in allernächster Nähe des Heizhauses. Am Bahnhof wird Tag und Nacht durch mehrere Parteien verschoben, stündlich kommen Züge an, fahren Züge ab. Die vielen vom und zum Heizhaus fahrenden Lokomotiven verursachen ebenfalls genügend Geräusch, um die Ruhe des in der Kaserne untergebrachten Personals zu stören. Zum Ueberflus ist die Kaserne auch noch von Parteien bewohnt, die sich wiederum durch das Klopfen der Teppiche oder durch Spiel und Geschrei der Kinder bemerkbar machen. Die Parteien der Züge 93 bis 84 und 65 bis 68 werden uns dies gewiß gern bestätigen. Die Schuld trifft nicht die Teppich klopfenden Parteien und auch nicht die spielenden Kinder, sondern die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck, welche so wenig Sorgfalt für die Ruhe ihres Personals trüdet. Die Kaserne in Wörgl sollte in seiner Gänge den Zugspartien als Unterkunftsraum zugewiesen werden da die gegenwärtig dem Personal zur Verfügung gestellten Räume nicht ausreichen, um dem mit dem Zug angekommenen Kondukteur Ruhe und Erholung zu sichern. Schauen wir uns beispielsweise den Belag der Betten und die Unterkunft des Personals während des Sommerturnus an. Nehmen wir einmal Partie 65—68 und 19—20. Die Kondukteure dieser Parteien müssen tatsächlich warten, bis die eine oder die andere Partie das Bett und die Zimmer verlassen um sofort davon Besitz ergreifen zu können. Oder zeigen wir, wieviel Kondukteure in den beschränkten Räumen unter normalen Verhältnissen Platz finden müssen: Zug 75—78 neun Mann, ein Manipulant; Zug 93—84 neun Mann; Zug 65—68 neun Mann; Zug 45—44 drei Mann; Zug 79—70 drei Mann; Zug 67—66 drei Mann; Industriezüge fünf Mann; Zug 19—20 drei Mann; Zug 23—24 drei Mann. Dazu gesellen sich noch eine Anzahl Verstärkungsleute, die doch auch einen Platz finden wollen oder sollen. Ueberdies verkehrt der Erforderniszug 169 beinahe täglich und dieser bringt ohne Verstärkungsleute wiederum neun Mann. Wohin mit den Leuten? In Wörgl ist es keine Seltenheit, daß man in der Küche 20 bis 30 Leute zu gleicher Zeit beim Kochen findet. Am empfindlichsten haben die armen Verstärkungskondukteure darunter zu leiden, ebenso die Leute von Zug 169. Wenn die Leute von Zug 169 nach Wörgl kommen, da heißt es warten auf Zug 12 oder 62. Wohin sollen die Kondukteure einstweilen gehen? Sämtliche Zimmer sind besetzt, kein Bett frei. Die einzige Kaserne, welche frei ist, wird gerade aufgeräumt und für die Partie 93 hergerichtet. Oder nehmen wir die Leute von Zug 75, die des folgenden Tages die Industriezüge in Wörgl führen müssen? Nach einer 10 1/2 stündigen Dienstleistung werden die manchmal vollständig durchnässten Leute in einem Zimmer untergebracht, wo nicht einmal ein Eisen vorhanden ist. Die betreffenden Kondukteure müssen bereits 24 Stunden in dem ungeheizten Zimmer zubringen. Da bei einer so großen Frequenz sehr viel Schmutz in die Kaserne getragen wird, ist selbstverständlich. Trotz des größten Fleißes der Aufräumerinnen sind diese nicht immer imstande, den Anforderungen gerecht zu werden. Die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck wird ersucht, die hier geschilderten Uebelstände einer genauen Prüfung zu unterziehen und den Anforderungen des Personals und des Verkehrs nachzukommen. Die Zugbegleiter haben ein Recht auf eine genügend große Kaserne mit den notwendigen Betten, wo sie sich ordentlich ausruhen können.

Pettau. Vom „Reichsbund deutscher Eisenbahner.“ Wie nützlich und hilfsbereit der „Reichsbund“ für seine Mitglieder ist, beweist nachstehender Fall: Der Tischler Franz Lazar der Werkstätte Pettau wurde strafweise auf anderthalb Jahre im Abseament präventiert. Da Lazar ein altes und strammes Mitglied und eine hervorragende Leuchte des Reichsbundes war, so wendete er sich an seinen Verein um Rechtschutz, in der Hoffnung, durch die treudienstlichen Anknüpfungen in seiner verzweifeltsten Lage zu finden. Die aus zehn hieb- und stichfester Leuten bestehende Oberleitung in Pettau setzte in Tätigkeit. Es wurde getagt und getrunken, beratschlagt und geschrieben, telephoniert und hektographiert, telegraphiert und expressiert und zum Schluß, als sich von der ganzen Ortsgruppe niemand mehr recht auskannte, wurde alles — abgedruckt. Keine Frage rührte sich mehr und der treudienstliche Kamerad, der so oft im Kreise dieser Reden den Pumpen geleert, stand einjam und verlassen da. Das gleiche Schicksal traf seinen Kampfgenosse Nepelichnigg, der ebenfalls von den lampfesüchtigen Männern des Reichsbundes im Stich gelassen wurde. Doch da die verdammten „Noten“ von der Sache wußten und man in Pettau Gefahr lief, öffentlich ausgelacht zu werden, so mußte doch etwas zur Rettung der Mitglieder unternommen werden. Der Reichsbund entschloß sich deshalb zu einer mannhaften Tat. Er ließ durch seine wackere und „ehrenfeirte Ortsgruppenleitung“ ein de- und wchmütiges Bittgesuch an die Direktion um Nachsicht für das Mitglied Lazar machen. Zum Donnerwetter, heiliger Wodan, auch dieses letzte Mittel versagte, da die Direktion auch diese letzte Hoffnung — kurz abgewiesen hat.

Da selten ein Unglück allein kommt, so war auch bei Lazar ein zweites Mitleid dazugekommen. Diese sonderbare Hilfe des Reichsbundes hat dem Lazar viel kummervolle Stunden bereitet, so daß er sich marod melden mußte. Doch für diese Krankheit wurde ihm von der Krankenliste das Krankengeld entzogen und er außerdem noch zu einer Geldstrafe von mehreren Kronen verdonnert. Lazar klagte seinen Kameraden vom Reichsbund sein Leid. Doch die ehrenfesten Soldaten, die so oft den Mund so überweir aufreißten, wußten keinen Rat, und trösteten den Lazar mit den Worten: „Lazar verzeihe uns, denn wir wissen nicht, was wir tun sollen.“ Endlich entschloß sich Lazar, die Hilfe der „Noten“ in Anspruch zu nehmen. Doch die Sache war nicht so einfach, denn der Obmann der sozialdemokratisch gesinnten Eisenbahner bedeutete mit Recht, daß wir für politische Gegner keinen Rechtschutz gewähren können. Erst nach langem Zureden der Genossen ließ sich unser Genosse Zleschich bewegen, dem Lazar den Rat zu erteilen, sich behufs Austragung seiner Angelegenheit an das Schiedsgericht zu wenden. In das Schiedsgericht wurden die Herren Dr. Winkler als Vorsitzender, Adjunkt Bartl und Genosse Suppanz aus Marburg (Werkstätte) entsendet. Nach dreistündiger Beratung und nachdem sich die Genossen tüchtig für den armen Lazar eingesetzt hatten, wurde Lazar freigesprochen. Der entlassene Reichsbündler wurde freigesprochen und bekommt nun sein ganzes Geld zurück. Und der Reichsbund mit seiner Ortsgruppenleitung und samt den Eril und den Strnadl und dem unsterblichen Schneidemeisterlein, stehen wie die Kinder beim Nachttopf und singen: „Ihr Mitglieder, ihr könnt ruhig sein, der Reichsbund schläft in Pettau ein.“

Ahling. Im vorigen Monat wurden die Personalthäuser in Ahling fertig und bezogen. Gegen 40 Bedienstete hatten sich vormerken lassen, um eine Wohnung im Personalthaus zu erhalten. Da aber nur 24 Wohnungen vergeben werden konnten, so konnten viele Bewerber nicht berücksichtigt werden. Die Direktion hatte wohl die Absicht, in erster Linie jene Bedienstete zu berücksichtigen, die eine zahlreiche Familie und einen unregelmäßigen Dienst haben. Doch als im November die Verteilungsliste herauskam, waren die Bediensteten nicht wenig betroffen, über die willkürliche und ungerechte Aufteilung der Wohnungen. Bedienstete, welche schon jahrelang mit einer mehrköpfigen Familie in Notwohnungen gehaust haben, wurden abgewiesen. Dagegen wurden kinderlose Parteien, ja sogar ledigen Personen große Wohnungen zur Verfügung gestellt. Auch die Unregelmäßigkeit des Dienstes wurde nicht so strenge genommen, als die Direktion vorgab. Am meisten betroffen

wurde das in Birnbaum wohnende Personal, das seine schulpflichtigen Kinder nach Ahling in die Schule schicken muß. Der Bau eines weiteren Personalthauses wäre höchst notwendig.

Falkenau a. d. Eger. (Den Reichsbündlern in Stambuch.) Am 10. September d. J. gab es in Falkenau einen großen Zusammenstoß eines Verschubzuges mit einem Güterzug. Die Verschublokomotive und eine Anzahl Wagen wurden aus dem Geleise geworfen und größtenteils demoliert. An diesem Zusammenstoß waren sieben Reichsbündler und ein Sozialdemokrat beteiligt. Wer ist der Schuldige? Das heißt, wer soll der Schuldige an diesem Vorfall sein? Diese Frage beschäftigte die ganze Clique der Reichsbundgruppe in Falkenau. Ein ganz besonderer Spezialfall für die Reichsbündler, alles, selbst die letzte Karte aufs Spiel zu setzen, um seine Leute aus der Klemme zu bringen.

Und weil in einem solchen Fall ganz bestimmt ein Schuldiger sein muß, so konzentrierte sich die ganze Tätigkeit der Reichsbündler um den einzigen aber auch in der Sache unverantwortlichen Sozi. In „der Still und in der Shoam“, dafür aber mit einer sieberhaften Tätigkeit wurde alles erzwungen, um die Schuldigsten der Verantwortung zu entheben, was das Zeug hält, wurde konferiert und protokolliert und so die Sache zugunsten des Reichsbundes präpariert. Und so spannt man denn um den ahnungslosen Verschieber Moder ein ganzes Netz von angeblichen Verfehlungen, um eben einen Sündenbock zu haben, der diese Suppe ausfressen sollte. Als nun die erste Verhandlung verlag und die Anklage auch auf den Blockwächter Schreiber ausgedehnt wurde, da wurde den Herren erst recht bange und den ganzen Tag steckten sie die Köpfe zusammen. Abgesehen von einigen heiteren Zwischenfällen während der Verhandlung selber — die Herren wurden nämlich einigemal durch die Kreuzfragen des Herrn Doktor Unger so in Verlegenheit gebracht, daß sie vorzogen, zu schwitzen — verließ ja die ganze Sache recht günstig. Der designationale Richter sprach nach den Plaidoyers der Verteidiger alle Angeklagten frei und damit gaben auch wir uns aufzuheben. Aber für die Zukunft sollen sich die Herren gesagt sein lassen. Wir haben diesmal nur auf die Verurteilung des Genossen Moder gewartet, und vor dem Erkenntnis senat in Eger trären auch andere Herren als Angeklagte gestanden. Wir kennen den Sachverhalt bis ins kleinste Detail, sind in dergleichen Angelegenheiten nicht so unerfahren wie die Reichsbündler, die jedesmal das Pferd beim Schwanz aufkramen, sind aber doch so gemüthliche Leute, die nicht gleich in der ersten Anflang schon auf die Herren vom Reichsbund dreinhauen. Aber für die Zukunft sollen sie sich hüten, ein so frivoles Spiel zu treiben, sonst könnten wir ihnen die Suppe einmal recht gründlich versetzen. K.

Innsbruck II. (Südbahnwerkstätte.) Seit einem Jahr haben wir einen neuen Vorstand, der im Verkehr mit den Arbeitern einen ziemlich großen Ton anschlägt. Wir begreifen, daß in einem großen Betriebe Ordnung unter allen Umständen gehalten werden soll. Doch Disziplin und Ehre dürfen niemals um soziale Ausarten. Kommen zum Beispiel die Arbeiter um eine kleine Erhöhung der bereits seit fünfzehn Jahren bestehenden Akkordpreise ein, dann kann der Herr Chef sehr oft mit harten und bitteren Worten antworten. In den meisten derartigen Ansuchen werden die Arbeiter der Faulheit geziehen. Und doch gehört so wenig Scharfsinn dazu, um zu erkennen, daß Akkordpreise, die seit 15 Jahren unverändert geblieben, eine wesentliche Steigerung des Arbeitsverdienstes selbst bei der äußersten Anstrengung nicht ermöglichen. Wir begreifen, daß ein Chef auch seine Verantwortung hat und auf die Vorschriften Rücksicht nehmen muß, doch steht dem Chef jederzeit das Recht zu, bestehende Differenzen auszugleichen, und dieses Recht wird jeder vernünftige Chef gelegentlich ausüben. Wir hoffen, daß auch unser Chef den Forderungen der Arbeiter gerecht wird, um so mehr, da die Bediensteten durch die allgemeine Teuerung in solchen Forderungen getrieben werden.

Marienbad. Die Magazinarbeiter in der Station Tschau haben zu wiederholtenmalen um einen turnusmäßigen freien Tag angefleht, doch bis jetzt immer ohne jeden Erfolg. Die Arbeitszeit ist eine übermäßig lange, dazu gesellen sich noch die Schikanen des Herrn Stationsleiters. Eine Unmenge von Klagen gegen diesen Herrn sind sowohl von den Stations- als auch von den Magazinarbeitern eingelaufen. Wie human und menschenfreundlich dieser Stationsleiter gegen die Arbeiter vorgeht, zeigt folgendes: Am 15. Oktober erkrankte ein Magazinarbeiter und mußte nach vorheriger dienstlicher Meldung um 11 Uhr den Arbeitsort verlassen. Am andern Tag konnte der Mann die Arbeit fortsetzen. Trotzdem für den fehlenden Arbeiter keine Hilfskraft für den halben Tag beige stellt wurde, so wurde doch dem Arbeiter der ganze Tag in Abzug gebracht. Ob dieses Vorgehen gegen die Arbeiter gerecht genannt werden kann, wird jedenfalls stark bezweifelt. Human ist es auf keinen Fall.

Wischhofen. Ein Freund unseres Blattes ersucht um Aufnahme folgender Zeilen: Am Bahnhof und auf den Stationsanlagen in Wischhofen bemerkt man öfters einen Mann in Uniform herumzuschleichen, dessen dienstlicher Charakter, Verwendung u. s. w., ja sein ganzes Dasein, für die meisten der Bediensteten ein Rätsel ist. Dieser Mann, er soll sich Weis nennen, hat weder eine ständige Beschäftigung zugeordnet, noch ist er in den Turnus der Beamten eingereiht. Kein Mensch weiß, warum und zu welchem Zweck dieser Mann in der Station herumgeistert. Höfe Zungen behaupten wohl, daß Herr Weis ein Beamter sein soll, den man zum soundsowielken Male zur Erweiterung einer dienstlichen Kenntnisse „einweisen“ hat. Da wir diesen Herrn jedoch noch niemals in bahndienstlicher Verwendung beobachtet konnten, so können wir diese Fama auch nicht weiter beurteilen. Nachdem Herr Weis, um nicht vor Langeweile vollständig auszutrocknen, doch etwas tun muß, so beispielhaft und schikantiert er zum Zeitvertreib das Personal. Bei dieser edlen Beschäftigung findet er einigermaßen Befriedigung, und wenn er hier und da einen Bediensteten beim Herrn Vorstand gründlich anschwärzt, so hat er seinen Teil zum Verkehrsdiensdienst beigetragen. Da unser Herr Vorstand ein ehrenfester und unparteiischer Vorgesetzter ist, so erhält Herr Weis für seine geleisteten „Arbeiten“ allmonatlich pünktlich den Gehalt ausbezahlt. Das Personal in Wischhofen zeigt jedoch für die Tätigkeit des Herrn Weis wenig Dankbarkeit und verlangt, daß dieser Beamte seine zweifelhaften Fähigkeiten anderweitig verwenden möge. Zweckdienlich wäre es, Herrn Weis einem Instruktor aus den Reihen der Kohlenarbeiter auf einige Monate zuzuwenden, damit er sich dienstliche Kenntnisse aneignet, denn solche Beamte können — und gestohlen werden.

Versammlungsberichte.

Jägerndorf. Unter dem Vorsitz des Genossen Burkerl tagte Donnerstag den 22. November im großen Saal des Arbeiterheims eine gut besuchte Eisenbahnerversammlung, zu der Genosse Rudolf Müller aus Wien als Referent erschienen war, der über die Teuerung, Wohnungsnot und deren Abhilfe sowie über die Lohnbewegung der Eisenbahner referierte. Genosse Müller besprach die intensive Tätigkeit der Sozialdemokraten im Parlament seit dem Jahre 1907, die Verhältnisse der Eisenbahner zu verbessern und das schädliche Verhalten der bürgerlichen Parteien hierbei. Genosse Müller gab das Resultat der Abstimmung über die Teuerungsanträge im Parlament

bekannt, daß alle sozialdemokratischen Anträge niedergestimmt wurden. Nebenher meinte, man möchte es nicht für möglich halten, daß so etwas in einer Zeit geschehen kann, wo sich keine Korporation von der Handelskammer bis zu den einzelnen Gewerbevereinen herunter der Teuerungfrage mehr entziehen kann. Die Sozialdemokraten haben ihre Pflicht erfüllt. Alle unsere Anträge wurden im Ausschuss angenommen, aber im Plenum niedergestimmt. Nebenher sprach dann weiter über die Wohnungsfürsorge und den Stand des Baues der Personalthäuser in Jägerndorf. Der Staat könne, wie kein anderer, gesunde Wohnungspolitik machen, ihm stehen alle Mittel zur Verfügung, die den Bau solcher Häuser verbilligen, und außerdem befinden sich in den einzelnen Fonds, Provisionsfonds, bei der Unfallversicherungs- und Krankenkasse ein Kapital von 300 Millionen Kronen, und trotzdem wird nichts gemacht. Was Jägerndorf anbelangt, so war der Plan schon fertig, und es sollte mit dem Bau begonnen werden, doch scheiterte die Aktion daran, daß die Gemeindevertretung von Jägerndorf nicht jenes Entgegenkommen an den Tag legte, wie es in anderen Städten der Fall ist. Aber auch der Abgeordnete Dr. v. Oberleitner hat die Sache mit bestem Können verschleppt. Ihm wurde der Antrag im Parlament zum Referat überwiesen, auf das es bis heute noch wartet. Bei ihm ist es die Angst ums Mandat. Oberleitner hat nur seine parteipolitischen Vorteile im Auge, das beweist das unsinnige Verlangen, in Jägerndorf eine eigene Staatsbahndirektion zu errichten, damit viele Beamte herkommen, die seine sicheren Wähler sind. Je mehr Häuser gebaut werden, umso größer der Vorteil für die ganze Stadt, und das allein sollte die Gemeinde bestimmen, sich auf das tatkräftigste für den Bau einzusetzen. (Großer Beifall folgte den Ausführungen.) Genosse Seeger besprach lokale Angelegenheiten, insbesondere die abgehaltene Teuerungsenquete und die von den Sozialdemokraten gestellten Anträge, darunter auch jenen, der sich mit dem Bau der Personalthäuser befaßt. Genosse Burkerl wies in seinem Schlußwort darauf hin, das Gehörte zu beherzigen und im vorgebrachten Sinn zu handeln. Nach Bekanntgabe, daß eine Deputation zum Bürgermeister gehen wird, um mit ihm über den Bau der Personalthäuser zu konferieren, wurde die Versammlung geschlossen.

Wien-Fenzing. Den 6. Dezember sprach Genosse Sommerfeld über die Einführung der Hinterbliebenenunterstützung. Am 20. Dezember um 1/8 Uhr abends findet abermals eine Versammlung mit gleicher Tagesordnung statt. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Friedland. Am 2. Dezember fand in Friedland eine öffentliche Versammlung statt, wo Genosse Grünzner über die Forderungen der k. k. Staatsbahner und die Lage der Bezirksbahner referierte.

Olmutz. Den 2. Dezember sprachen hier in einer sehr gut besuchten Versammlung die Genossen Rudolf Müller und Koranda über die Forderungen der Eisenbahner.

Krems. In Rohrbachers Gasthaus in Hadersdorf fand am Sonntag den 3. Dezember nachmittags eine gut besuchte Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Swoboda von der Zentrale über die Einführung der Hinterbliebenenunterstützung referierte. Sodann wurden Vertrauensmännerwahlen vorgenommen.

Wirkendorf. Sonntag den 10. Dezember, nachmittags um 4 Uhr, fand in Jollers Restauration eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: 1. Das Parlament und die Forderungen der Eisenbahner. 2. Die Einführung der Hinterbliebenenunterstützung. 3. Eventuelles statt, zu welcher Genosse Swoboda von der Zentrale als Referent erschienen war. Die Versammlung war gut besucht. Die Ausführungen des Genossen Swoboda erzielten großen Beifall. Genosse Kafeder schloß um 7 Uhr abends die Versammlung, nachdem er von der Notwendigkeit des Ausbaues der Organisation gesprochen.

Marburg II. Am 5. Dezember sprach Genosse Reichstädter über die Einführung der Hinterbliebenenunterstützung. Zahlreiche Genossen meldeten ihren Beitritt an.

Aus den Organisationen.

Czernewitz. Bei der am 1. Oktober 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Heinrich Oppitz, Obmann, Martin Przybyla, Stellvertreter; Josef Falisz, Kassier, Stanislaus Popuzanski, Subkassier; Franz Kajtjanowicz, Franz Kufala und Demeter Raniuk, Schriftführer; Jakob Geringer Bibliothekar; Theodor Bindus und Josef Thiele, Ausschussmänner; August Kuna, Karl Wiszniewski, Michael Matejczak in Czernewitz, Demeter Paulowicz in Gajna Neudjoren.

Genosse Rudolf Müller aus Wien referierte über den neuen Strafprozeßgesetzentwurf und die Eisenbahner. Mit derselben Tagesordnung erstatete Genosse Müller das Referat in gut besuchten Versammlungen am 2. Oktober in Alt-Simpolung und am 3. Oktober in Jhlan.

Marburg II. Die Mitglieder werden aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher und Interimsarten bis längstens 30. Dezember an die Subkassiere behufs Kontrolle abzugeben. Jene Mitglieder, die sich mit den Beiträgen im Rückstand befinden, werden ersucht, bis 25. Dezember nachzuzahlen, damit die Jahresabrechnung mit der Zentrale rechtzeitig fertiggestellt werden kann. Jene Mitglieder, die sich mit den Beiträgen länger als zwei Monate im Rückstand befinden, werden auf die Statuten aufmerksam gemacht.

Jansbrud II. Bei der am 23. November abgehaltenen Versammlung wurden folgende Genossen gewählt: Anton Minotti, Obmann, Martin Holzknecht, Stellvertreter; Franz Woldrich, Schriftführer, Johann Sadl, Stellvertreter; Ferdinand Wader, Kassier, Anton Bergmann, Stellvertreter; Franz Schwarz und Alois Stürzenbecher, Beisitzer. Alle Zuschriften sind an Genossen Minotti, in Geldangelegenheiten an Genossen Wader zu richten.

Bisenz-Bisef. Am 9. Dezember fand hier die Generalversammlung der Zählstelle statt, wo folgende Genossen gewählt wurden: Josef Janch, Obmann; August Jhanel, Kassier; Erdest und Klevar, Kontrolle. Nach der Wahl hielt Genosse Moutka aus Brünn einen mit Beifall aufgenommenen Vortrag über die gegenwärtige Situation auf den österreichischen Eisenbahnen. Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Josef Janch in Bisenz-Bisef, Bahnhof, zu adressieren.

Aufsee. Bei der am 3. Dezember stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Leopold Vogleitner, Obmann, Alois Schwarzkogler, Stellvertreter; Döfler und Köberl, Schriftführer; Johann Freudenthaler, Kassier. Vertrauensmann für Reiniß: Mihinger; für Mitterndorf: Ladner; für Alkchau: Brechtl. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Genossen Vogleitner zu senden. Nach der Wahl hielt Genosse Weiser einen Vortrag über „Zweck und Nutzen der Organisation“.

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

Eisenbahnhygiene.

Schlafwagen und Tuberkulose. Wie wir einem „Wiener Brief“ der „Münchener Medizinischen Wochenschrift“ entnehmen, hat der Verein zur Bekämpfung der Tuberkulose „Viribus unitis“ in Wien an das österreichische Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, in der die Staubabsaugung und Dampfdesinfektion der Schlafwagen in den Eisenbahnen dringend befürwortet wird. „Die Schlafcoupés mit ihren sehr kleinen Fenstern und ihren vielen gepolsterten Sitzen- und Matratzen und mit ihren Decken und Verschlägen sind für das Haften von Bazillen viel mehr geeignet als die anderen Abteile. Ferner reisen gerade in Schlafcoupés viel häufiger als in anderen Abteilen mit Tuberkulose oder Influenza befallene Menschen.“ Gesunde Leute, welche bloß zur Erholung in Schlafcoupés den sonnigen Süden aufgesucht, hätten sich daher nicht selten in diesen Wagen mit Influenza oder Tuberkulose infiziert; viele Aerzte hätten solche Infektionen mit Sicherheit nachgewiesen. Die periodisch vorzunehmende Reinigung aller Personenwagen mit Staubsaugapparaten genüge nicht für die viel schwerer zu reinigenden Schlafcoupés. Die Schlafwagengesellschaft sei also zu verpflichten, die Schlafwagen nach jeder Fahrt (!) auf ihre Kosten mittels eines mit heißem Dampf betriebenen Staubsaugapparats zu reinigen. In einem solchen Apparat werden nach den Untersuchungen von Professor Schattensfroh alle krankheitsregenden Bakterien abgetötet, weil der abgesaugte Staub sich hier mit dem heißen Dampf zu einem Schlammschlamm mischt. „Auf diese Weise würde es erreicht werden, daß bei Eisenbahnfahrten die Gesundheit der Menschen nicht weniger berücksichtigt wird als die der Tiere.“ Hierzu meint der ärztliche Verfasser des „Briefes“: „Es ist nicht einzusehen, warum dieselbe gewiß vernünftige Forderung nicht auch bezüglich der anderen Abteile gestellt wird, da ja in diesen auch Kranke aller Art und in ungleich größerer Anzahl fahren. Oder geschieht es nur deshalb, weil die Waggons der III. Klasse der Staat und nicht die private Gesellschaft reinigen lassen müßte, daher die Forderung, deren Effektivierung zu große Kosten bedingen würde, sich sofort von selbst erledigen würde? Aber auch die Internationale Schlafwagengesellschaft wird sich gegen diese Belastung wehren, da sie überdies gezwungen wäre, viel mehr Schlafwagen als bisher in Betrieb zu setzen, um die täglich in Reinigung befindlichen Wagen zu ersetzen. Eine solche Forderung sollte, unserer Ansicht nach, schließlich auf einem internationalen Tuberkulosekongreß gestellt werden, wenn sie Aussicht auf einen — wenn auch bescheidenen — Erfolg, etwa einer gründlichen periodischen Reinigung, haben soll.“

Technisches.

Eine epochemachende Erfindung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens haben, wie die „Zinsbruder Volkszeitung“ schreibt, zwei Tiroler gemacht. Das Patent ist bereits in allen Kulturstaaten angemeldet und in Deutschland bereits gesichert. Es handelt sich nämlich um eine selbsttätige Kuppelung und Entkuppelung von Eisenbahnwagen, die geeignet ist, eine vollständige Ummwälzung im Eisenbahnwesen hervorzurufen. Die meisten Unglücke im Bahnverkehr fallen beim Rangieren, insbesondere beim Zusammenkuppeln und Entkuppeln der Waggons vor. Viele Menschen haben dabei schon ihr Leben lassen müssen oder sind zu Krüppeln geworden. Es ist daher auch begreiflich, daß sich die Eisenbahnverwaltungen sehr für die Beseitigung solcher Gefahren interessieren. Und die Technik hat auch schon vielfach versucht, dieses schwierige Problem zu lösen, ohne daß es bisher mit vollem Erfolg gelungen wäre. Bis heute wurden aber auch schon Hunderte von verschiedenen, angeblich selbsttätigen, patentierten und nicht patentierten Kuppelungen den Eisenbahnverwaltungen angeboten, aber keine davon hat den Anforderungen einer wirklich selbsttätigen Kuppelung und zugleich auch Entkuppelung entsprochen. Denn fast alle bisher bekannten Kuppelungen haben den gleichen Fehler, daß sie wohl selbsttätig zusammenkuppeln, aber nicht selbsttätig ent-

kuppeln können. Und dieser Fehler wird auch wahrscheinlich der Grund sein, weshalb sie nicht eingeführt werden konnten, abgesehen davon, daß sie auch sehr kompliziert sind und zu teuer kommen würden. Bei allen bisher bekannten Kuppelungen ist immer noch zu ihrer Betätigung die Bedienung durch eine Person notwendig, ja bei manchen mußte man sogar dem Wagen nachlaufen, um eine Entkuppelung zu bewerkstelligen. Auch fehlt dabei eine Vorrichtung zum selbsttätigen Abstoßen der entkuppelten Wagen. Es gibt also bei all diesen Systemen keine Verringerung der Kosten und keine Einschränkung der Gefahren für das Bedienungspersonal. Nun wurde in Innsbruck vom Wirt und Handelskammerat Albert Reden und von Hugo Raber, früher Kaminfegermeister in Rohitsch, Steiermark, nach gemeinsamer, fast jahrelanger Arbeit eine selbsttätige Eisenbahnkuppelung erfunden, die allen Anforderungen entspricht, und insbesondere auch eine selbsttätige Entkuppelung gewährleistet. Diese großartige Erfindung erhält noch dadurch einen erhöhten Wert, daß es den Erfindern auch gelungen ist, in diese Kuppelung über hundert elektrische Leitungen einzubauen, die durch dieselbe selbsttätig verbunden, beziehungsweise ausgeschaltet werden, ohne daß die Leitung einen eigenen Platz beanspruchen würde. Die Erfinder haben, wie bereits erwähnt, das Patent zuerst in Deutschland und Oesterreich angemeldet, wobei die Verhandlungen mit dem kaiserlichen deutschen Patentamt bereits so weit gediehen sind, daß das deutsche Reichspatent schon gesichert ist. Interessant ist, daß den beiden Erfindern während der Vorprüfung nicht weniger als 83 verschiedene deutsche, englische und amerikanische Patentschriften betreffend solche Kuppelungen entgegengehalten wurden, die aber alle von beiden Erfindern vollständig widerlegt werden konnten, ein Beweis dafür, daß die Erfindung keine Nachahmung oder Umarbeitung ist. Bemerkenswert ist auch, daß beide Erfinder, ohne Techniker zu sein, alle Zeichnungen, Beschreibungen u. s. w., auch die Widerlegungen der Vorbescheide und Entgegenhaltungen ohne fremde Hilfe selbst gemacht haben und auch keinen Patentanwalt für Deutschland in Anspruch nahmen. Eine österreichische Bahnverwaltung soll sich bereits für die Erfindung lebhaft interessieren.

Eine bedeutsame Neuerung im Eisenbahnsicherheitsdienst hat in aller Stille die Feuerprobe bestanden. Es handelt sich um eine automatische Wechschanke, die seit einiger Zeit auf Kosten des Erfinders probeweise bei Klein-Wertel auf der Strecke Gameln-Lager eingebaut und benutzt wurde. Das königliche Eisenbahngeneralamt in Berlin hatte zur Prüfung der Verwendbarkeit der Schranke eine Sachkommission an Ort und Stelle entsandt. Die Herren fuhrten in Personen- und Güterzügen in schneller und mäßiger Fahrt an der Schranke vorbei. Die Schaltung funktionierte tadellos, so daß sich die Kommission über ihre Brauchbarkeit auf Neben- und auch auf Hauptbahntrecken sehr günstig aussprach. Das Eisenbahngeneralamt wird sich demnächst darüber schlüssig werden, ob die Schranke allgemein zur Einführung gelangen soll oder nicht.

Verschiedenes.

Das Lied vom Drohnenkönig.
Von L. Pfau.

Es war in einem Bienenstock
Ein edler Drohnenkönig,
Der schaffte nichts den ganzen Tag,
Fraß Honig gar nicht wenig;
Er nippt herum, er tippt herum,
Und machte nichts als: Brumm, Brumm, Brumm,
Der König, der war gar nicht dumm,
Der edle Drohnenkönig!

Da wurden einst die Bienen klug
Und sprachen: „Drohnenkönig!
Du frißt zwar Honig grad genug,
Doch schaffst du viel zu wenig.“

Wir summen dir auf dein Gebrumm
Und pfeifen auf dein Gaudium,
Wir Bienen sind nicht mehr so dumm,
Du edler Drohnenkönig!

Die Bienen waren schnell bedacht,
Verjagten ihren König,
Und fraßen, was sie heimgebracht,
Und hatten nicht zu wenig.
So ging man mit dem Freßjad um,
Daß alles nichts sein Summ und Brumm —
Die hatten halt kein Christentum,
Du armer Drohnenkönig!

Literatur

Neues Buch der Jugend. Herausgegeben von Emma Adler Verlag der Wiener Volksbuchhandlung. Mit reichem Buchschmuck, ganzseitigen Bildern und acht Beilagen auf Kunst-Druckpapier. 188 Seiten. Preis Kr. 3'60.
Ein Lesebuch für die Arbeiterjugend! Der reiche, beglückende Inhalt unserer Weltanschauung wird hier in künstlerisch wertvoller Form dem kindlichen Verständnis zum Bewußtsein gebracht. Die tiefsten Denker und die reifsten Künstler der Gegenwart wollen nun Zwiesprache halten mit dem Arbeiterkind: Graf Tolstoi, Richard Wagner, Malwida v. Meyseburg, Emile Verhaeren. Die Klassiker Goethe, Schiller und Lessing, wie die Modernen Gottfried Keller, Theodor Storm und Ferdinand Saar, Arbeiterdichter, wie Benzel Holet, Alfons Reyold und Josef Schiller, wie die bekannten Säger des Proletariats Karl Wendel und andere, vereintigen sich, um der Jugend die Größe und die Schönheit der proletarischen Kampfdiale vor die Augen zu stellen. Viktor Adler spricht mit feurigen Worten von den Aufgaben des einzelnen; Webel, Liebtnecht, Lassalle, alle unsere Vorkämpfer, kommen zu Worte. Ein mächtiger, ans Herz der Jugend greifender Chor der Solidarität klingt aus diesem prächtigen, vorbildlichen Buch. Besonderen Wert haben die zahlreichen Reproduktionen, die das Werk enthält. Bilder der größten Maler und Radierer, so das Gemälde von Delacroix „Die Freiheit führt das Volk“, Hofmanns „Sonnenuntergang“, Bayers „Nordpolbild“, Thompsons Pfülgergemälde, eine feine Radierung Svabinskys, ein Pastell, das Lassalle veranschaulicht, und viele andere Bilder, darunter meisterhafte Federzeichnungen und Schattenrisse, alles in allem ein Buch, das jedem Arbeiterkind zur Steigerung seiner Lebensfreude und zur Verherrlichung seiner Innenwelt zu wünschen ist. Wo das „Neue Buch der Jugend“ ausnahmsweise bei den Genossen Parteifolporteurten nicht zu haben sein sollte, da empfiehlt sich die Einsendung von Kr. 3'90 in Briefmarken an die Wiener Volksbuchhandlung, Wien, 6. Bezirk, Gumpendorferstraße 18, worauf sofortige Frankozusendung des Buches erfolgt.

In Freien Stunden. Eine Wochenschrift für das arbeitende Volk. Verlag Buchhandlung Vorwärts Paul Singer G. m. b. H., Berlin SW. 68. Die Hefte 46 bis 47 sind erschienen. Probehefte kostenlos vom Verlag.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Die grimmigste Kälte läßt sich im Bett leicht ertragen, wenn Kissen und Luchent mit guten Federn gefüllt sind. Als vertrauenswürdiges Firma zum Bezug vorzüglicher Bettfedern ist Josef Blahut, Bettfedernfabrikant in Deschenitz bestens zu empfehlen. Preisliste und Muster werden auf Wunsch gratis zugesendet.

Nur solange der Vorrat reicht, versendet als Gelegenheitskauf einen prachtvollen „Gemsbart“ ähnlich Hirschbart, 16 Zentimeter lang, samt Altsilberhülse statt für 40 Kr. nur für 6 Kr. Louis Benichel, Wien, IX., Altmuttergasse 3 (gegen Voreinsendung oder Nachnahme). Man versäume daher nicht, sofort seine Bestellung zu machen.

Beitrittserklärung

zum

Hinterbliebenenunterstützungsfonds

des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich*).

Ortsgruppe:

Mitgliedsnummer:

Name:

Beruf:

Geburtsdaten (Ort, Tag, Monat, Jahr):

Stand (ledig, verheiratet, verwitwet):

Name der Frau:

Geburtsdaten der Frau:

Ist Mitglied des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich seit

am 191.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bestätige ich durch meine

Ortsgruppenstampiglie:

eigenhändige Unterschrift (des Beitretenden):

*) Zum Hinterbliebenenunterstützungsfonds können nur Mitglieder des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines beitreten. Nichtmitglieder haben die Mitgliedschaft zum Verein gleichzeitig zu erwerben. Diese Beitrittserklärung ist in allen Punkten genau ausgefüllt einem Funktionär der nächstgelegenen Ortsgruppe zu übergeben.

Wenn Sie husten, heiser, verschleimt, verschluckt, appetitlos, schwach und erschöpft sind, wenn Sie ein Abnehmen Ihres Körpergewichtes merken oder diese Erscheinungen an einem Familienmitglied wahrnehmen, so bestellen Sie zuverlässig Dertény's Lindenhonig (Sirup), um das Weitergreifen des Nabels rechtzeitig zu verhindern. Dertény's Lindenhonig (Sirup) ist das beste Hausmittel. Eine Probeflasche um 3 Kr., große Flasche um 5 Kr. oder drei Flaschen franko um 15 Kr. bestellen Sie per Nachnahme im Hauptdepot: Hugo Dertény's Apotheke, Budapest, Thökölystraße 28, Depot 12.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschussung am 11. Dezember 1911. — Berichte über den Stand der Aktion der Eisenbahner im Parlament. Beschluß bezüglich Veranstaltung von drei großen Eisenbahnerveranstaltungen in Wien am 14. Dezember 1911 und Einberufung des großen Aktionskomitees für den 17. Dezember 1911 nach Wien. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

An unsere P. T. Genossen und Mitglieder!

Nachdem die erste Auflage unseres Eisenbahnkalenders vergriffen ist, sind wir gezwungen, eine zweite Auflage herzustellen. Wir ersuchen daher alle Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen, die bisher noch keine oder gegenüber dem Vorjahre nur eine geringe Bestellung machten, dies so rasch als möglich zu tun, damit wir die Höhe der Auflage bestimmen können. Auf alle Fälle bitten wir um den rashesten Vertrieb eures Jahrbuches.

Gleichzeitig geben wir bekannt, daß in unserem Verlag der Eisenbahnkalender per 1912 für die polnischen Genossen (Kalendary kolejarski) erschienen ist und zu denselben Bedingungen wie bei dem deutschen Kalender zu beziehen ist. Beide Jahrbücher sind unentbehrliche Behelfe für jeden organisierten Eisenbahner.

Bekanntmachung der Administration.

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

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

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

Ferner haben die Ortsgruppen und Zahlstellen die ihnen zugesandten neuen Kassabücher ab 1. Jänner 1912 in Verwendung zu nehmen und sind von jenen Ortsgruppen und Zahlstellen, die sie bis jetzt noch nicht erhielten, selbe anzusprechen und die vorgeschriebenen Bücher der Zentrale zur Einsicht vorzulegen.

Zur Erstellung der Statistik für das Jahr 1911 wurden bereits an sämtliche Ortsgruppen, respektive Zahlstellenleitungen

Formulare zugesendet, in welchen der Mitgliederstand nach Kategorien und, wo mehrere Bahnen in Betracht kommen, auch nach Bahnen anzugeben ist. Die verstaatlichte O. N. B. V., E. G. S., Nordbahn und B. N. V. sind, so wie bisher, getrennt anzuführen.

Dieser statistische Vogen ist spätestens bis zum 10. Jänner 1912 an die Zentrale einzusenden.

Sprechsaal.

Wächter und Blocksignaldienner des Direktionsbezirkles Innsbruck, k. k. Staatsbahn.

Donnerstag den 21. Dezember, um 1/8 Uhr nachmittags, findet in Saalfelden beim Südfeldwirt eine Versammlung der Wächter und Blocksignaldienner statt, in welcher das Personalkommissionsmitglied Genosse Johann Mayer den Bericht über die letzte Sitzung erstatten wird. Sämtliche dienstfreien Kollegen sind freundlichst eingeladen.

Achtung, Vertrauensmänner der Wiener Bahnerhaltungsarbeiter!

Die Parteivertrauensmänner werden ersucht, die Evidenzlisten und Tätigkeitsberichte bis längstens den 4. Jänner an den Hauptvertrauensmann abzugeben. Da die Berichte statistischen Zwecken dienen sollen, so wird sorgfältige Bearbeitung erbeten. Die Generalversammlung wird am zweiten Donnerstag im Februar stattfinden.

Offene Anfragen.

An die Verkehrsdirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Im Monat Jänner 1911 wurden von mehreren Mittelstationen Gesuche um Aenderung des bestehenden 16/16 Turnusses für die Zugsexpedienten sowie um Gewährung von einem oder zwei freien Tagen an dieselben in jedem Monat, im Dienstweg vorgelegt.

Bis heute ist aber noch keines dieser Gesuche weder erledigt noch beantwortet worden. Der Vormittagsdienst nach dem zweiten Nachtdienst, um dessen Beseitigung die Gesuche hauptsächlich vorgelegt wurden, besteht nach wie vor weiter. Soll darin nicht baldigst eine Aenderung geschehen, so müßten die Zugsexpedienten für diese Dienststunden die Verantwortung in Zukunft ablehnen.

Desgleichen haben dieselben noch keinen freien Tag im ganzen Jahr.

Um baldigste Erledigung der Gesuche bitten die in Betracht kommenden Zugsexpedienten.

Freie Eisenbahnerveranstaltungen.

Pilsen und Umgebung. Am 6. Jänner 1912 um 10 Uhr vormittags findet eine Bahnrätherversammlung im Gasthaus Juna, Pilsen, Rubesgasse 12, statt.

Wir ersuchen um zahlreichen Besuch.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Neunkirchen. Die Zahlstelle befindet sich im Gasthaus des Herrn Anton Spies, Bahnstraße 47.

Ortsgruppe Weidling. Mit Rücksicht auf die Einführung des Hinterbliebenenunterstützungsfonds ist es außerordentlich wichtig, daß jedes Mitglied sein Mitgliedsbuch nachgestempelt und in Ordnung hat, sowie daß insbesondere jene Mitglieder, die dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds beizutreten gedenken, mit der Leistung ihrer Mitgliederbeiträge nicht im Rückstand sind.

Deshalb werden die geehrten Mitglieder der Ortsgruppe Weidling hiermit ersucht, etwaige Rückstände ehestens nachzutragen und ihre Mitgliedsbücher mit Beschluß der Supons noch vor dem 1. Jänner 1912 zur Nachstempelung der geleisteten Monatsbeiträge und zur Kontrolle an den Ortsgruppenkassier Genossen Heinrich Engert, Nordbuckenzugsführer, XII., Eichenstraße 17, entweder direkt oder durch die Subkassiere abzuliefern.

Die Mitgliedsbücher werden sofort nach der Revision rückgestellt.

Zahlstelle Ober-Verpitz. Die Mitglieder werden ersucht, zu der am 6. Jänner 1912 um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus L. Schmid stattfindenden Generalversammlung vollzählig zu erscheinen.

Ortsgruppe Uttwang. Jene Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden ersucht, ehestens nachzutragen, da sonst nach dem § 9 der Statuten vorgegangen wird. Ebenso werden die Mitglieder, welche noch Bücher aus der Bibliothek ausgeliehen haben, ersucht, dieselben noch vor Jahresabluß zurückzustellen.

Ortsgruppe Wiener-Neustadt. Den 18. Dezember, um halb 8 Uhr abends wird im Arbeiterheim eine Versammlung stattfinden, wo über die Forderungen des Personals gesprochen wird. Um pünktliches Erscheinen wird freundlichst ersucht.

Ortsgruppe Brüg. Laut Beschluß der Monatsversammlung vom 3. Dezember 1911 werden alle jene Mitglieder, welche dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds beitreten wollen, aufgefordert, das Mitgliedsbuch sowie die Geburtsdaten und die genaue Adresse an den Kassier sofort abzugeben.

Ortsgruppe Saalfelden. Die Mitglieder werden ersucht, die Interimslisten oder Mitgliedsbücher bis längstens 25. Dezember an den Kassier abzugeben. Jene Mitglieder, welche dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds beitreten wollen, die Beitrittserklärungen sofort ausfüllen und abgeben.

Ortsgruppe Michelsb. Den 28. Dezember um 2 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal die Generalversammlung mit Vortrag über die Hinterbliebenenunterstützung statt. Kein Mitglied veräume an dieser wichtigen Versammlung teilzunehmen.

Ortsgruppe Amstetten. Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an die Vertrauensmänner sofort abzugeben. Jene Mitglieder, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ihre Rückstände ehestens zu begleichen, damit die Jahresabrechnung an die Zentrale zeitgerecht eingereicht werden kann.

Ortsgruppe Marburg I. Die Mitglieder werden aufgefordert, die Mitgliedsbücher behufs Revision bis längstens 15. Jänner an den Kassier abzugeben.

Die Einzahlungen finden regelmäßig jeden Samstag von 6 bis 8 Uhr abends und Sonntag von 9 bis 12 Uhr vormittags statt. Um unliebsamen Debatten auszuweichen, ersuchen wir die Mitglieder, die Beiträge nur an den Kassier abzuliefern.

Ortsgruppe Profnitz. Die Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen noch im Rückstand sind, werden ersucht, dieselben bis längstens 23. Dezember beim Kassier zu erlegen, da der Jahresabluß bis längstens 27. Dezember der Zentrale eingeschickt werden muß.

Ortsgruppe Hauptzollamt. Es diene den Genossen zur Nachsicht, daß am 2. jeden Monats Vereinsabend mit Vortrag und am 16. jeden Monats bloß die Einzahlung stattfindet. Die Genossen werden ersucht, die Vorträge zahlreicher wie bisher zu besuchen. Fällt der 2. oder 16. des Monats auf einen Sonn- oder Feiertag, so findet der Vereinsabend am nächstfolgenden Tage statt.

Ortsgruppe Bischofshofen. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß vor der im Jänner stattfindenden Generalversammlung die Mitgliedsbücher kontrolliert werden müssen und sind dieselben daher bis längstens 31. Dezember an den Kassier Johann Obersteiner oder an Sonntagen im Vereinslokal abzugeben. Gleichzeitig machen wir auf die Hinterbliebenenunterstützung aufmerksam und können Anmeldungen zum Beitritt, die im „Eisenbahner“ Nr. 35 enthalten sind, gleichzeitig mit den Mitgliedsbüchern und Interimslisten abgegeben werden.

Zahlstelle Malnig. Die Mitglieder werden ersucht, die rückständigen Monatsbeiträge ehestens nachzuzahlen, damit die Jahresabrechnung bis längstens 10. Jänner an die Zentrale eingefendet werden kann. Neue Mitglieder, die mit den Monatsbeiträgen länger als zwei Monate im Rückstand sind, werden auf die Statuten aufmerksam gemacht.

Ortsgruppe Turnau. Die nächste Mitgliederversammlung wird am 7. Jänner um 4 Uhr nachmittags im Vereinslokal abgehalten. Gleichzeitig geben wir bekannt, daß am Selbstberathen in unserem Vereinslokal eine gemütliche Unterhaltung stattfindet. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Ortsgruppe Salzburg II. Die Generalversammlung wird am 5. Jänner um 8 Uhr abends im Hotel „Bahnhof“ abgehalten. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Die Mitglieder werden ersucht, die Interimsstarten und Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an den Kassier abzugeben.

Inhalt der Nummer 35 vom 10. Dezember 1911.

Artikel: Eine Schandtafel. Die Forderungen der Eisenbahner und das Parlament. Das hygienische Lohnminimum. Lehrreiche Erscheinungen I. Klassenkampf und Tageskampf I. Die Elektrizitätsarbeiter in Heiligenstadt und ihre Arbeitsbedingungen. Konferenz des Magazinspersonals der Südbahn.

Inland: Das Arbeitsprogramm des Abgeordnetenhauses. Der Nationalverband für den § 14. National und freibeitlich. Das Koalitionsrecht der Beamten. Arvo redijvus. Weil die Unternehmer nicht verdienen. Lehrreiche Ziffern. **Ausland:** Große Arbeitskämpfe im Deutschen Reich. Die Spaltung der französischen Eisenbahnerorganisationen. Aus dem Gerichtssaal: Verurteilte christlich-soziale Gewalttäter.

Streiklichter: Chaim Kasselbuff und die antisemitische „Deutsche Arbeiterpartei“. Bahnamtliche Schlamperei. Aus Bahnmeisterkreisen.

Korrespondenzen: Mährisch-Schönberg. Brünn I. Kofelnitz im Müttal. Arems. Neumarkt in Steiermark. Jglau. Grubach. Bozen. Brünn I. Jglau.

Versammlungsberichte: Konstituierung der Bau- und Wohnungsgenossenschaft „Südbahn“. Bozen I. Vorderberg. Sigmundshergberg. Karlsbad.

Aus den Organisationen: Zwetl. Brünn II. Technisches: Eine neue Sicherheitseinrichtung für Eisenbahnen.

Verschiedenes: Ein päpstliches Verbot, Geistliche anzuklagen.

Literatur: Der beste Führer für Bücherkäufer. Eingefendet: An die Generaldirektion der ausschließlich privilegierten k. k. österreichischen Eisenbahn in Prag. Bekanntmachung der Administration. Eisenbahnerkalender.

Sprechsaal: Erklärung. Wahl der Ueberwachungs-ausschüsse des Lebensmittelmagazins der Nordbahn.

Offene Anfragen: An die Staatsbahndirektion Willach. An die Verkehrsverwaltung der Südbahn.

Hinterbliebenenunterstützung.

Freie Eisenbahnerversammlungen: Gannsdorf. Mährisch-Schönberg. Wilsleinsdorf. Gloggnitz. Allgemeiner Reichs-Eisenbahner- und Gewerkschaftsverein: Parschnitz. Graz II. Komotau. Liebeschitz. Sportb. Fehring. Dobositz. Brünn II. Rudig. Oberleutensdorf. Raaben-Brunnersdorf.

Briefkasten der Redaktion.

N. L., Waidhofen a. d. Ybbs. Brautpaare, wovon der eine Teil katholisch, der andere konfessionslos ist, müssen, da das kirchliche Ehehindernis besteht, eine Zivilehe eingehen. Das Ansuchen hierfür wird mittels Dokumenten bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft gestellt. Auf die Pensionsberechtigung der Frau hat das keinen Einfluß. — **N. A., Graz.** Die Heiratslegitimation ist noch gültig. Sie haben nichts nachzuzahlen.

<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.</p> <p>Inserate</p>	<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.</p>
---	--

Beste böhmische Bezugsquelle!

Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, gechlörte 2 K, beherz 2 K 40; pr. ma halbwelche 2 K 80; weiße 4 K; weiße, haumline 5 K 10; 1 kg hoch eine, schneeweiße, gechlörte 8 K 40; 1 kg 2 Dauen (Klam) grau 8 K; 1 kg 2 Dauen 10 K; allerfeinster Quittbaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franco.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtabigem roten, blauem weißen oder gelbem Mantel, 1 Tuchent, 180 cm lang, 120 cm breit, mit 2 Stoffkissen, jedes 80 cm lang, 40 cm breit, gefüllt mit neuen, orang u. sehr sauberen, haumigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunen 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Stoffkissen 8 K, 8 K 50, 4 K; Tuchente, 200 cm lang, 110 cm breit, 18 K, 14 K, 10 K, 17 K 80, 21 K; Stoffkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Unterluchente auf 1/2 Meter, schließend Grabi, 180 cm lang, 110 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franco. Im auch gefaltet, für Nichtwählende geltend.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.

Reichillustrierte Preisliste gratis und franco.

Die neue Adresse unseres Druckereibetriebes bitten wir genau zu beachten:

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
Swoboda & Co.

Telephon **2364**
U, Rechte Wienzeile 97
3545 (früher V, Wienstrass 89a)

Kabinett

möbliert, gassenföchtig, an soliden Herrn (für Eisenbahner besonders geeignet) sofort zu vermieten. Auskunft: Wien X, Quellenstraße 112, 1. Stock, Tür 6.

Männerkrank-

heiten und Nervenschwäche“ von Spezialarzt Dr. Humler. Neuheit! Lehrreicher Ratgeber und Begleiter zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankungen, Geschlechtsnervenkrankheiten, Folgen nervenunterleitender Verleidenheiten und Graste und aller sonstigen geheimen Leiden für jeden Mann, ob jung oder alt, ob noch gesund oder schon erkrankt, ist das Lesen dieses Buches von geradezu unbeschreiblicher Gesundheitlichem Nutzen. Der Gelehrte lernt sich vor Krankheit und Eichtum zu schützen, der bereits Leidende aber lernt den sichersten Weg zu seiner Heilung kennen. Beste interessante, beherzende Abhandlung. Für Kr. 1.00 in Briefmarken franco von Dr. med. Humler, Genf 841 (Schweiz).

Erklärung.

Ich erkläre den k. k. Eisenbahner-Bezirk 12 in der Station Kofelnitz (Bahnhofsgebäude) so lange für einen Käufer, bis er mir vor Zeugen nachweisen kann, daß ich von ihm eine neue Inventar-Eichschale, nachdem ich die alte zur Kalibrierung abgegeben hatte, schon vor dem 28. November 1911, wo die gegenseitige Ausrede war, bekommen habe.

Anton G. Richter, Streckenwächter.

Erklärung.

Ich Entschuldigter habe am 12. Oktober 1911 den Herrn Alois Schlegler, Eisenbahnangestellten in Brünn, grundlos einer unehrenhaften Handlung beschuldigt. Ich bedauere, so unvernünftig gehandelt zu haben und ersuche Herrn Schlegler um Entschuldigung.

Friedrich Kitzling.

Nachruf.

Dem von Bruch a. d. Mur nach Wagnsdorf verletzten Genossen Oberkondukteur Jozas Sturim samt Familie rufen auf diesem Wege alle organisierten Eisenbahner sowie politische Organisierten ein herzliches Verweh nach. Sturim war infolge seines Entgegenkommens und seiner Solidarität all gemein beliebt, und erwarten wir von den Wiener Genossen, ihn ebenso lieb zu gewinnen wie es hier der Fall war. Mit Parteigrüß für die Obigen:

Bruch a. d. Mur, im Dezember 1911. B. Koller.

Postentausch.

Ein Lokomotivführeramwarter des Reichshauses Innsbruck wünscht mit einem Kollegen gleichen Standes des Reichshauses Pienz in Südtirol zu tauschen. Aufschritten an die Leitung der Ortsgruppe III des Reichshauses und Gewerkschaftsvereines in Innsbruck, Liebeneggrasse 12, 4. St.

Schriften über **Bruch, Kropf, Prostatahypertrophie, Bladdarmengeblähung, Hämorrhoiden, Darmblutungen, Gallenstein** und der erkrankten oder Anfall werden auf Wunsch vom Sanatorium Dr. Jasin in Wien einzeln gratis zugesandt.

Weltberühmt

ist die extrafachsamerik. 18-karat. Golduhre, 36-ständige Anker-Remont-Taschenuhr vielmals prämierte Marke „Sirena“. Durch Abschluss der ganzen Erzeugung bin ich nur allein in der Lage der billigen Preis von 4 K 90 zu offerieren, diese Uhr besitzt ein hochprima schweiz. Werk und von 1 Goldenen Uhr für 100 K nicht zu unterscheiden. Für pünktlichen Gang garantiere 1 Stück 4 K 90, 2 Stück 9 K 80. Ferner offeriere eine Gloria-Silber-Taschenuhr für 3 K 50. Jeder Uhr wird eine elegante vergoldete Kette umsonst beigelegt. Risikolos. Umstausch gestattet oder das Geld retour. Versand per Nachnahme.

S. KOHANS, I. Uhrenexport, Krakau, Sebastiangasse Nr. 119.

Gelegenheitskauf! Garantiert echter Hirschbart

Prachtexemplar

buntes Haar, buschig, mit sehr schönem Netz, 18 cm lang, samt Netz beherzt mit Hirschgranul, veredelt, baren Ring und Schraube zu tunnen

nur 6 Kronen

Seltene Gelegenheitskauf.

Berendet per Nachnahme Gernsberrbinder Feinichel, Wien IX, Altmutterg. 3 100

Behalten Sie meine Firma im Gedächtnis, Scheuen Sie den Weg nicht zum Bozener Pfarrplatz. Sie finden bei mir, was Sie suchen. Für gediegene Kleidung, Kostüme, Wäsche, Blusen u. s. w. bürgt mein Renommee.

Der grosse Weihnachtverkauf im Kleiderhaus Neudek, Bozen

Pfarrplatz 2

begann mit 1. Dezember

Wie alljährlich, so auch heuer, tief herabgesetzte Preise

Südbahnangestellte erhalten Waren auch gegen Verlangenschein

Fleisch! Fleisch!

Ich verende vorzügliches, täglich frisch geschlachtetes Ochsenfleisch, hinteres, zirkel Nr. 600; Kalbfleisch, hinteres, Nr. 650; Gänsefleisch Nr. 7—; Schweinefleisch Nr. 8— per 5 Kilogramm-Postpaket franco und unter Garantie.

Josef Ritter, Fleischexport, Zator (Oesterreich).

Sauerkraut

100 Kilogramm 21 K, Gurken etc. etc. offeriert

Anton K. Linek in Znaim.

Billige Bettfedern und Daunen

1 Kilo graue geschlörte K 2.—, bessere K 2.40, ha'bwelche prima K 2.80, weiße K 4.—, prima daunenweiße K 6.—, hochprima K 7.—, 8.— und 9.—, Daunen, graue, K 6.—, 7.—, weiße prima K 10.—, Quittbaum K 12.— von 5 Kilo an franco.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtabigem, roten, blauem, gelbem oder weißem Mantel (Mantel), 1 Tuchent, ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Stoffkissen, jeder ca. 80 cm lang, 40 cm breit, genügend gefüllt mit neuen, orangen, haumigen und dauerhaften Bettfedern K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunen edern K 24.—, einzelne Tuchente K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, einzelne Stoffkissen K 3.—, 3.50, 4.—, Tuchente, 200 x 140 cm, groß, K 13.—, 15.—, 18.—, 20.—, hochpolster, 90 x 90 cm, groß, K 4.50, 5.—, 5.50. Unterluchente aus bestem Bettgrabi, 180 x 110 cm, groß, K 13.— und K 15.—, verendet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Mag Berger in Deschenitz Nr. 423a, Böhmerwald.

Neu! Stoffe, da Umstausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige Waare. Preisliste aller Bettwaren gratis.

Gutbezahlte Stellung

sanden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerte „System Karnad-Pachselb“ zu ihrer Weiterbildung bedienen. Gründliche Ausbildung zum **Monteur, Maschinenführer, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Korner und Gießermeister, Gießertechniker, Bauhofsloßer und Aufstallateur, Lokomotivführer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektrifizierung, Elektr. Ingenieur.** Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Vorschule „Karnad-Pachselb“ werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt von

Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Achtung! Eisenbahner!

Möbel auffallend billig!

2 St. Wagnsdorfbetten 30 K, Diwan mit Matrize 30 K, Schloß, Sofa 1. K, 2. K, 3. K, 4. K, 5. K, 6. K, 7. K, 8. K, 9. K, 10. K, 11. K, 12. K, 13. K, 14. K, 15. K, 16. K, 17. K, 18. K, 19. K, 20. K, 21. K, 22. K, 23. K, 24. K, 25. K, 26. K, 27. K, 28. K, 29. K, 30. K, 31. K, 32. K, 33. K, 34. K, 35. K, 36. K, 37. K, 38. K, 39. K, 40. K, 41. K, 42. K, 43. K, 44. K, 45. K, 46. K, 47. K, 48. K, 49. K, 50. K, 51. K, 52. K, 53. K, 54. K, 55. K, 56. K, 57. K, 58. K, 59. K, 60. K, 61. K, 62. K, 63. K, 64. K, 65. K, 66. K, 67. K, 68. K, 69. K, 70. K, 71. K, 72. K, 73. K, 74. K, 75. K, 76. K, 77. K, 78. K, 79. K, 80. K, 81. K, 82. K, 83. K, 84. K, 85. K, 86. K, 87. K, 88. K, 89. K, 90. K, 91. K, 92. K, 93. K, 94. K, 95. K, 96. K, 97. K, 98. K, 99. K, 100. K.

Tischler- und Tapezierer-Möbel, Wien XV, Sporgasse 2 (Hofstellers Hotel Holzwarth), „Zem Eisenbahner“.

„OLLA“ Hygien. Spezialitäten

Beste existierende Marke. Por. Dutz. K 4.—, 6.—, 8.—, 10.—. Frauenschutz, jahrelang verwendbar, K 3.—, 4.—, 6.—, 10.—. Neuheit für Herron, dauernd zu gebrauchen, Stück K 2.—. — Versand diskret. — Illustr. Preisliste gratis (Verschlossen 20 Heller).

J. Gruner, „OLLA“-Depot

Wien V/2, Schönbrunnerstrasse 141E. 200

Jeder Besteller, der sich auf dieses Blatt beruft, erhält ein Geschenk gratis.

AUF RATEN! WEIHNACHTEN 1911.

Wenigquantitäten von Goldketten und Prachtuhren verende ich in ganz Oesterreich-Ungarn ohne Verweigerung! Lieferort für 14 K eine kristalline, echte Silbermontur mit drei Silbersteinen, hochpraktisch und eine 14-karätige Goldkette, modern, angeschlossen, 1. K, 2. K, 3. K, 4. K, 5. K, 6. K, 7. K, 8. K, 9. K, 10. K, 11. K, 12. K, 13. K, 14. K, 15. K, 16. K, 17. K, 18. K, 19. K, 20. K, 21. K, 22. K, 23. K, 24. K, 25. K, 26. K, 27. K, 28. K, 29. K, 30. K, 31. K, 32. K, 33. K, 34. K, 35. K, 36. K, 37. K, 38. K, 39. K, 40. K, 41. K, 42. K, 43. K, 44. K, 45. K, 46. K, 47. K, 48. K, 49. K, 50. K, 51. K, 52. K, 53. K, 54. K, 55. K, 56. K, 57. K, 58. K, 59. K, 60. K, 61. K, 62. K, 63. K, 64. K, 65. K, 66. K, 67. K, 68. K, 69. K, 70. K, 71. K, 72. K, 73. K, 74. K, 75. K, 76. K, 77. K, 78. K, 79. K, 80. K, 81. K, 82. K, 83. K, 84. K, 85. K, 86. K, 87. K, 88. K, 89. K, 90. K, 91. K, 92. K, 93. K, 94. K, 95. K, 96. K, 97. K, 98. K, 99. K, 100. K.

GOLDWARENHAUS LECHNER, LUNDENBURG NR. 30/1.

Parteigenossen!

Bestellen Sie jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: **Besten Hemdenstoff, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanevas, starke Hemdenleiwand, Blandruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc.**, alles nur in prima Qualität

40 Meter um 16 K

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

LEOPOLD WLÖCK
Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Nehmen Sie, wenn Sie verschmupft, heiser, verkleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. M. „Eisfluid“. Wir überzeugen uns selbst bei Brustschmerzen, Halsweh etc. von seiner heilenden, hustenstillenden, erfrischenden Wirkung. Probendugend 5 Kronen, zwei Dugend 8 Kronen 60 Heller franco. Erzeuger nur Apotheker E. W. Feller in Stubica, Eisaplay Nr. 191 (Stroatien).

