

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

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Sheetanto 38.415.



Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 23

Wien, den 10. August 1913.

21. Jahrg.

An alle unsere Mitglieder!

Das Verwaltungskomitee hat sich in seiner Sitzung vom 25. d. M. mit einer großen Anzahl von Ansuchen um Gewährung der Nachzahlung sowohl der rückständigen Mitglieds- als auch der Hinterbliebenenunterstützungsbeiträge beschäftigt. Allein das Verwaltungskomitee konnte aus allen in den vielfachen Ansuchen angeführten Gründen keine berechtigte Entschuldigung für das Nichtzahlen der Beiträge finden. Da es sich aber in den vorliegenden Fällen um den Verlust erworbener Mitgliederrechte handelt, hat das Verwaltungskomitee folgenden Beschluss gefasst: Allen derzeit mit ihren Mitglieds- und Hinterbliebenenunterstützungsbeiträgen im Rückstand sich befindenden Mitgliedern wird die Nachzahlung der Beiträge gestattet und müssen diese rückständigen Beiträge mit der Augustabrechnung bei uns eingelangt sein. Hierbei wird aber ausdrücklich betont, daß nach diesem Termin eine Nachzahlung der rückständigen Hinterbliebenenunterstützungsbeiträge unter gar keinen Umständen mehr angenommen werden kann. Um sich die statutarischen Rechte zu sichern, ist es Pflicht jedes Mitgliedes, selbst Sorge zu tragen, mit seinen Beiträgen nicht in Rückstand zu kommen.

Die Vertrauensmänner werden hiemit auf diesen Beschluss aufmerksam gemacht und um genaue Einhaltung desselben ersucht. Nach diesem Termin werden Rückstände nicht mehr angenommen und bleiben Ansuchen und Reklamationen in der Sache unberücksichtigt.

Das Verwaltungskomitee
des Zentralauschusses.

Wenn der Herr Eisenbahnminister eine Inspektionsreise macht.

Vor ein paar Tagen las man in den bürgerlichen Blättern über eine Reise des Eisenbahnministers Freiherr v. Forster nach Nordböhmen einen Bericht, der es wert ist, mit größerer Sorgfalt beachtet zu werden, als sie sonst den meist recht gleichgültigen Tagesmeldungen der bürgerlichen Presse zukommt. Man erfährt nämlich daraus manches, was gerade vom Standpunkt der Bediensteten zu wissen interessant und lehrreich ist, und was vielleicht auch sonst der breiteren Öffentlichkeit als Behelf dienen kann, wenn sie sich in den Beziehungen unserer staatlichen Bürokratie zum großkapitalistischen Scharfmacherum zurecht finden will. Und weil der Bericht dazu sozusagen als Leitfaden dienen kann, deshalb sei er an dieser Stelle zum allgemeinsten sozialen Studium tiefer gehängt. Aus Teplitz wird nämlich den Wiener Tagesblättern unter dem 3. August geschrieben:

Eisenbahnminister Freiherr v. Forster traf heute vormittags in Eibwald ein. Der Eisenbahnminister nahm die Meldung des Statthalterrates und Leiters der Bezirkshauptmannschaft Teplitz-Schönau, Graf, entgegen, begrüßte sodann den Bürgermeister von Teplitz-Schönau, Jusak, und den Generaldirektor der Auffig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, Ritter v. Enderes, und trat hierauf die Automobilfahrt nach Teplitz an. Nach erfolgter Besichtigung der Kirche fuhr der Eisenbahnminister in Begleitung des Fürsten Clary und des Bürgermeisters Jusak nach Teplitz in sein Absteigquartier im Kaiserbad, wo er vom Bezirksobmann Modrey und vom Stadtrat Doktor Walthar namens des Kuratoriums begrüßt wurde. Nach Entgegennahme der Vorstellung des Vabeverwalters Lang besichtigte der Minister das Kaiserbad in allen seinen Räumen, worauf er sich ins Elisabethbad begab, das er einer Besichtigung unterzog.

Sodann trat der Minister die Rundfahrt durch die Stadt an, wobei er das fürstlich Clarysche Herrenhausbad und den Schloßpark besuchte. Um 1 Uhr mittags fand im Hofsaal des Hauptbahnhofes der Auffig-Teplitzer Eisenbahn ein Frühstück statt. Um 3 Uhr nachmittags fuhr der Minister in Begleitung des Präsidenten Wolfrum, des Generaldirektors v. Enderes und des Regierungsrates, Direktor Dr. Stradal sowie mehrerer anderer Herren mittels Automobils zur Tagbauanlage Valerie der Autowitzer Kohlegewerkschaft im Bezirk Duz. Nach der Besichtigung der Anlage wurde unter Leitung des Bergdirektors Valtasar die Sprengung einer größeren Tagbauwand vorgenommen, wobei 1200 Waggons Kohle auf einmal gewonnen wurden. Von hier begab sich der Minister mittels Separatzuges zu einer Besichtigung eines Teiles der Lokalbahnstrecke Teplitz-Reichenberg. In der Station Auperschin (Bezirk Teplitz) hatte auf der Zufahrtsstraße der Unterstützungsverein der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der Auffig-Teplitzer Eisenbahn mit seiner Musikkapelle zu einer spontanen Begrüßung des Ministers Aufstellung genommen.

Der Obmann Oberkondukteur Franz Schneider begrüßte den Minister in einer Ansprache, in der er betonte, daß sich der Verein die Aufgabe gestellt habe, die wirtschaftlichen Verhältnisse seiner Mitglieder zu fördern und das Gefühl der Zusammengehörigkeit im Interesse des Dienstes zu festigen. Am Schlusse brachten die zu vielen Hunderten Anwesenden auf den Minister ein Hoch aus. Der Eisenbahnminister dankte für diesen Willkommgruß und gab seiner Freude Ausdruck, einen Verein zu sehen, der die Pflege der wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit und sohin der vertrauensvollen Beziehungen zur Verwaltung der Bahn sich zur Aufgabe gestellt habe. Als alter Eisenbahner wisse er dies besonders zu würdigen und begrüße es freudig, zumal an der Spitze der Auffig-Teplitzer Eisenbahn in der Person des Generaldirektors v. Enderes ein Mann stehe, der das Herz am richtigen Fleck hat und an den jeder seiner Untergebenen sich vertrauensvoll mit seinem Anliegen wenden kann.

Der Minister nahm dann die Vorstellung vieler der anwesenden Beamten, Unterbeamten und Bediensteten entgegen und setzte dann seine Inspektionsreise fort. Von Auperschin erfolgte die Weiterfahrt mittels Sonderzuges über Dubowitz auf der Lokalbahn Teplitz-

Reichenberg und zurück nach Teplitz-Schönau, wo der Minister auf dem Bahnhof von den Vertretern der Reichenberger Handels- und Gewerbetammer, Vizepräsident Karl Kirchof und Konsulenten Dr. Reichl, begrüßt wurde.

Hier wohnte der Minister abends einer Theatervorstellung bei und nahm dann an einem ihm zu Ehren von der Stadtgemeinde veranstalteten Festmahl im Kaiserbad teil, woselbst er auch übernachtete.

Damit über den Zweck und den Charakter dieser Reise nicht etwa ein Zweifel aufkommt, sei besonders betont, daß es sich um eine Inspektionsreise gehandelt hat, also um eine Amtshandlung im engeren und strengsten Sinne. Und falls Inspektionsreisen noch einen anderen Sinn haben sollen, als etwa den, daß das betreffende staatliche Organ Diäten verrechnet, und wie das bei Ministern eben üblich ist, daß man einen komfortablen Salonwagen auf den Strecken herumsührt, so kann wohl kaum ein anderer Zweck darin entdeckt werden, als daß der Minister von der Beschaffenheit der Strecken und Anlagen, die er bereist, und von den dienstlichen Verhältnissen klar informiert und durch persönliche Ueberzeugung davon unterrichtet wird. Wenn man freilich die ausführliche Darstellung liest, wie die „Inspektionsreise“ des Herrn Eisenbahnministers sich abwickelte und mit welcher Sorgfalt er den Dingen und Personen, von wo aus er sich Einblick in den Betrieb verschaffen konnte, geradezu aus dem Wege ging, dann wird man wohl sagen müssen, daß eine solche Inspektion ihre Kosten wert ist! Und einer ist wenigstens sicher darunter, der mit einer solchen Inspektion auch vollauf zufrieden sein wird: der Herr Generaldirektor v. Enderes von der fasssam bekannten A. L. E., der am Bahnhof den Herrn inspizierenden Minister erwartet, um mit ihm bei einem solennen Frühstück zu antichambrieren, und der dann, wenn der Herr Minister durch zwei Stunden genugsam unterhalten ist, mit ihm in Begleitung des Präsidenten des Verwaltungsrates Wolfrum weiterfährt, wo dann schließlich auf einer Station der mit allen Künsten einer wohlstudierten Regie vorbereitete Anstrudelungsakt des gelben Unternehmergeines ins Werk gesetzt wird. Und wie feierlich und erhehend schön mag der große historische Augenblick gewesen sein, wo Herr v. Forster, von Nührung übermannt, wie jener Rabbiner, der gegen Honorar von 20 Kr. aufwärts mit der Stimme zu zittern anfing — „seiner Freude Ausdruck gab, einen Verein zu sehen, der die Pflege der wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit und sohin der vertrauensvollen Beziehungen zur Verwaltung der Bahn sich zur Aufgabe gestellt habe“. Und was mag sich Herr v. Enderes, der jeden Bediensteten rücksichtslos aufs Pflaster wirft, der sein Staatsbürgerrecht zu reklamieren mag, gedacht haben, als der oberste Chef der staatlichen Eisenbahnverwaltung coram publico die Versicherung gab, „daß an der Spitze der A. L. E. in der Person des Generaldirektors Dr. v. Enderes ein Mann stehe, der das Herz am richtigen Fleck hat und an den jeder seiner Untergebenen sich vertrauensvoll mit seinen Anliegen wenden könne“? Es schaut fast so aus, als wollte Herr v. Forster den Herrn Generaldirektor Enderes durch diese öffentliche Anerkennung seines unrühmlichen Wirkens Trost spenden, für jene scharfe Verurteilung, die kürzlich das Leitmeritzer Kreisgericht und das Oberlandesgericht in Prag dem gegen die guten Sitten verstößenden System zuteil werden ließ, das Herr v. Enderes auf seiner Bahn aller öffentlichen und aller durch die k. k. Gerichtsinstanzen gewordenen Kritik zum Trotz weiter pflegt. Daß Herr v. Enderes bei der widerlichen Komödie nicht rot wurde, ist ja zu glauben. Er,

Adressenänderung.

Durch die Uebersiedlung sämtlicher Bureaus der Redaktion und Administration des „Eisenbahner“ zc. ins

Eisenbahnerheim

Wien V/1 Bräuhausgasse 84

ist eine Adressenänderung notwendig geworden. Sämtliche Zuschriften an das Sekretariat, Redaktion, Administration u. s. w. sind

ab 10. August 1913

Wien V/1 Bräuhausgasse 84, zu adressieren.

! Neue Telephonnummern!

Bei telephonischen Anrufen des Sekretariats, der Redaktion, der Administration, des Eisenbahnerheims u. s. w. ist die

alte Telephonnummer 2325
oder die neuen Nummern 10.526
und 10.542

zu benutzen.

der von keiner moralischen Blässe angekränkt ist, hat es sich längst abgewöhnt, sich und sein Tun von sittlichen Werturteilen beeinflussen zu lassen. Aber der Herr Freiherr v. Forster, der an der höchsten Stelle der staatlichen Eisenbahnverwaltung steht, der nicht nur der Chef eines großen staatlichen Unternehmens, sondern auch höchstes Aufsichtsorgan ist und ein Stück Staatsautorität verkörpert, sollte es sich überlegen, diesen Pfad mit zu wandeln, und sich von den ärgsten Scharfmachern bewirten zu lassen und ihr gefälliger Gast zu sein. Und wenn er ihn dennoch geht, Arm in Arm mit den Herren Petschek, Doktor Stradal, Wolfrum und Cnderes, wird er sich nicht wundern dürfen, wenn die Staatsgewalt versagt, wenn diese Herren sich über Recht, Gerechtigkeit und gute Sitten in souveräner Selbstherrlichkeit hinwegsetzen! Und eine Staatsautorität, die sich solcherart mit dem privatkapitalistischen Scharfmachertum versippt und verbunden erweist, wird sich auch nicht wundern dürfen, wenn man über den Charakter ihrer Unparteilichkeit nur noch ein mitleidiges Lächeln hat. Eine „Staatsautorität“, die sich mit dem privatkapitalistischen Scharfmachertum an einen Tisch setzt, tut gleich am besten, ihr moralisches Prestige zu liquidieren!

Nur immer mit Vernunft.

Einen alten Bekannten sehen wir auf der Tagesordnung unseres diesjährigen Gewerkschaftskongresses. Ueber Parlament und Arbeiterschutz soll auch beim Siebenten Gewerkschaftskongress gesprochen werden, muß gesprochen werden. Denn die trostlose Unfähigkeit in sozialpolitischen Dingen heischt unbedingt, daß die Arbeiterchaft bei jeder Gelegenheit durch Wort und Schrift das öffentliche Gewissen, das Schamgefühl der Gesetzgebung wachrufe, damit die Schmach der sozialpolitischen Starre überwunden werde. Sind die Gewerkschaftsorganisationen ein Maßstab für die Kultur eines Landes, dann ist die Tagesordnung ihrer Kongresse ein Spiegel, in dem das Land ein treues Bild seiner Kultur sehen kann. Bei uns sehen wir aber in der Tagesordnung nur die österreichische Unkultur, die zu überwinden sich die Arbeiterchaft wohl alle Mühe gibt; bis jetzt erfolglos, wenigstens ohne bei den Herrschenden etwas Verständnis für die Sache wahrgenommen zu haben.

Gewiß, die Arbeiterchaft leidet unsäglich unter der passiven Resistenz der Gesetzgebung und der Verwaltung in sozialpolitischen Dingen. Die Bilanz der letzten Jahre ist eine so dürftige, daß man sich geradezu schämt, überhaupt davon zu reden. Aber auch der ganze Staat mit all seinen kapitalistischen und militaristischen Bestrebungen leidet darunter, daß Leben und Gesundheit der Arbeiterchaft nicht genügend geschützt sind. Einen tüchtigen Arbeiterstamm kann man sich nur dann schaffen und dauernd erhalten, wenn man sich um ihn kümmert und ihn schützt gegen die Gefahren der kapitalistischen Produktion. Der Mangel an Sozialpolitik hat auch schon andere Folgeerscheinungen. Die Assentkommissionen, denen durch die häufigen Vernehmungen der Rekruten immer schwierigere Aufgaben gestellt werden, können davon erzählen, wie sich die Veräumnisse rächen. Das Menschenmaterial

wird immer weniger tauglich, immer schlechter und degenerierter.

Man mißverstehe uns nicht. Wir streben Arbeiterschutzes nicht an, um dem Staate mehr Soldaten zu beschaffen. Wir führen diesen Umstand an, um an ihm zu zeigen, mit wie wenig Voraussetzungen die Patrioten handeln, die in Oesterreich die Sozialpolitik hindern. Uns handelt es sich darum, die Arbeiterchaft kampffähig zu machen und zu erhalten, damit sie den Kampf gegen die bestehende Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung zu führen vermag. Die Beweggründe, warum einzelne aus den bürgerlichen Reihen ebenfalls Sozialpolitik treiben, sind ja gewiß sehr interessant und beachtenswert, mit den unseren decken sie sich absolut nicht. Jetzt ist die Zahl derjenigen Bürgerlichen, die den wahren Grund unseres Strebens nach Sozialpolitik erfasst haben, bereits groß. Und sie bilden sich ein, uns die Erreichung unseres Zielles durch die organisierte Arbeiterchaft unmöglich machen zu können, wenn sie die Sozialpolitik überhaupt verhindern oder — verbieten.

Sie haben trotz alledem nichts gelernt, wiewohl die Geschichte der letzten Jahrzehnte sehr danach angetan war, sie verschiedenes zu lehren, vor allem, daß es für den sozialpolitischen Fortschritt jetzt eine viel wichtigere und größere schaffende Kraft gibt: die gewerkschaftliche Arbeiterbewegung. Der Regierung können die Herren verbieten, was sie wollen. So wird noch offenkundiger, was heute jeder Arbeiter weiß, daß nämlich die Herren in der Regierung des Staates nur ihr Exekutivorgan erblicken, das nur ihren Willen wollen und ausführen darf, dessen Willen eben nur ihr Willen ist. Auch den bürgerlichen Abgeordneten können sie die sozialpolitische Arbeit verbieten, denn diese Abgeordneten sind vielfach von ihnen, ihren Wahlgeldern und Wahlrevellen abhängig. Nie aber vermögen die Herren der Arbeiterbewegung andere Bahnen zu weisen, nie vermögen sie den Gewerkschaften Befehle zu erteilen, wann, ob und wie sie sich sozialpolitisch zu betätigen haben. Die Herren scheinen also, wenn sie das übersehen, nicht gelernt zu haben, daß sie schon lange nicht mehr die einzig Entscheidenden in Fragen der Sozialpolitik sind.

Natürlich heißt das nicht, daß wir den Einfluß der Arbeiterfeinde unterschätzen oder unseren überschätzen dürfen. Es handelt sich bloß um die Feststellung der Tatsache, daß die Arbeiterchaft durchaus nicht berechtigt ist, für den Stillstand der Sozialpolitik nur das Parlament, die Regierung und den Auftraggeber beider, die Unternehmer, verantwortlich zu machen. Auch sie selbst hat ein groß Teil Verantwortung zu tragen. Diese Verantwortung muß sich die Arbeiterchaft immer wieder in Erinnerung bringen, besonders wenn sie ihre so berechtigten Klagen vorbringen will.

Andererseits ist es nicht bloß erzieherisch für die noch indifferenten Arbeiter, sondern auch von wesentlichem Nutzen, wenn wir ob unserer eigenen Verantwortung nicht daran vergessen, die Feinde der Hebung der Arbeiterklasse vor aller Dementlichkeit zur Rechenschaft zu ziehen. Wir haben dazu wahrlich mehr als genug Anlaß. Vor kurzer Zeit schwirrte wieder einmal das Wort Sozialversicherung durch die Luft. Der permanente Austausch zur Verschleppung der Sozialversicherung hielt wieder einmal eine Sitzung ab, um den Schlussteil der Vorlage zu erledigen, das heißt ein Kapitel anzunehmen, um das mühevoll zustande gebrachte Werk durch allerlei Ausnahmsbestimmungen für Galizien zu durchlöchern.

Abgesehen davon, daß dies auch der übrigen Arbeiterschaft Schaden bereiten kann, ist es doch ungebührig, gerade jetzt, da man in Galizien Industrie züchtet und importiert, den dortigen Unternehmern auf Kosten der Arbeiter besondere Vorteile zuzuwenden.

Wahrscheinlich spielen auch da Vernunft und Verständnis, die in der letzten Zeit von verschiedenen Handelskammern als besonders wichtige Faktoren bei der Sozialpolitik angewendet zu werden vorgeschlagen werden, eine Rolle. Da haben wir nun wieder eine Abwechslung in Oesterreich. Die Handelskammern, deren Wahlprivileg vor sieben Jahren aufgehoben wurde, sind wieder sehr bemüht, in das Getriebe der Gesetzgebung einzugreifen, wenn auch auf unzulässigen Wegen. Sie wollen sich ihren überragenden Einfluß wieder, selbstredend nur mit Berufung und Hinweis auf ihre Autorität als Vertretung der Handels-, Industrie- und Gewerbeinteressen holen.

Vor ganz kurzer Zeit brachte die Tagespresse die Nachricht, daß die Krager und Wilsner Kammern eine gemeinsame Deputation zum Handelsminister entsendet haben, um ihm das „Ansuchen“ um Befreiung der neuen Sonntagsruhe- und Arbeitspausenvorschriften zu unterbreiten, die am 1. Oktober in Kraft treten sollen. Natürlich — der Auftraggeber trat ja sehr entschieden und ungeniert auf — hat der Herr Minister zugefagt, daß das Ansuchen der Handelskammern berücksichtigt werden wird.

Noch schöner, klarer und — fast möchten wir sagen — aufreizender, ist das Vorgehen der Handelskammer in Rudweis. Diese besprach — das scheint ja jetzt in den Handelskammern modern zu sein — die Frage der Herabsetzung der gesetzlichen Arbeitszeit von elf auf zehn Stunden täglich und hat sich natürlich dagegen ausgesprochen. Und wenn man nun schon einmal dabei war, so sprach sich die verehrte Kammer gegen alle Sozialpolitik aus. Die jetzige Zeit sei für sozialpolitische Experimente absolut nicht angetan, denn sie erfolgen ja doch nur auf Kosten der Industrie und des Gewerbes. Doch — da begann man sich anscheinend zu schämen — fügte man hinzu: die Rudweiser Kammer ist durchaus keine Gegnerin der Sozialpolitik, aber sie wünscht, daß man Sozialpolitik mit Verstand mache.

So ist es! Das ist das erlösende Wort, das von allen Feinden der Sozialpolitik jede Beflemmung nehmen kann, wenn sie sich gegen die Sozialpolitik aussprechen wollen. Mit Verstand muß Sozialpolitik gemacht werden. Auch wir sind der Meinung, daß man mit Verstand und mit Verständnis an den Ausbau unserer Sozialpolitik schreiten muß. Doch wehe! Gleich bei den ersten Schritten müssen wir wahrnehmen, daß Verstand und Verständnis ungläublich verschiedene Auslegungen zulassen. Die Arbeiterchaft ist der Meinung, daß die sozialpolitische Gesetzgebung dem Wohle der arbeitenden Klassen dienen soll. Soll sie überhaupt einen Zweck haben, so kann es nur der sein. Wenn man also bei ihr von Verstand und Verständnis spricht, so kann es sich nur darum handeln, daß das vorgezeichnete Ziel, den arbeitenden Klassen zu dienen, möglichst rasch und ausgiebig erreicht werde.

Die Handelskammer in Rudweis, die hier ohne weiteres als Sprecherin der Gesamtheit der in ihr vertretenen Klassen auftritt, hat eine andere Vorstellung vom Verstand. Sozialpolitik, ja, aber nur dekorativ, nur zum Schein, in Wirklichkeit soll sie den Unterneh-

Feuilleton.

In der Verbannung.

Von Anton Tschschow.

Der alte Simeon, der den Spitznamen Tolkowui (der Vernünftige) hatte, und ein junger Tatar, dessen Namen niemand kannte, saßen am Ufer beim Nachtfeuer; die drei anderen Bootleute waren in der Hütte. Simeon, ein magerer, zahmloser, aber noch gesund aussehender alter Mann von 60 Jahren, war betrunken. Er wäre schon längst schlafen gegangen, hatte aber noch eine halbe Flasche Schnaps in der Tasche und fürchtete, daß die Bootleute in der Hütte ihn um Schnaps bitten könnten. Der Tatar war krank, warf sich hin und her, wickelte sich fester in seine zerlumpte Kleidung und erzählte, wie schön es daheim im Simbirskischen Gouvernement sei und was für eine hübsche, kluge Frau er zu Hause habe. Er war ungefähr 25 Jahre alt, aber jetzt, beim Scheine des Feuers sah er mit seinem blassen, kränklichen Gesicht recht schwächlich und jung aus.

„Es ist ja wahr, hier ist kein Paradies“, sagte Tolkowui. „Wie du selbst siehst, ist hier nichts als Wasser, kalte Ufer und rund herum Lehm. Osiern ist längst vorbei, aber auf dem Fluß ist noch Treibeis und heute morgen hat es geschneit.“

„Es ist schlecht, sehr schlecht“, sagte der Tatar und sah sich erschreckt um.

Ungefähr zehn Schritte von ihnen floss der dunkle, kalte Fluß; er brauste, schlug klatschend an das ausgewaschene lehmige Ufer und floss schnell dahin ins unbekannte Meer. Dort am Ufer lag eine große Barke, die von den Bootleuten „Karbasse“ (kleines Schiff) genannt wurde. Am entgegengelegten Ufer sah man kleine, flackernde, züngelnde Flammen, dort wurde das vorjährige Gras verbrannt. Hinter diesen Flammen lag wieder tiefe Dunkelheit. Man hörte, wie die Eischollen an die Barke schlugen. ... Es war kalt und feucht ...

Der Tatar sah zum Himmel auf. „Es sind ebensoviele Sterne wie zu Hause und rund herum ebenso tiefe Dunkelheit, aber etwas fehlt doch. Zu Hause im Simbirskischen Gouvernement sind ganz andere Sterne und ein ganz anderer Himmel. Es ist schlecht, sehr schlecht“, wiederholte er.

„Du wirst dich schon daran gewöhnen“, sagte Tolkowui und fing an zu lachen. „Du bist jetzt noch jung und dumm, bist hinter den Ohren noch nicht trocken geworden; in deiner Dummheit glaubst du, es gäbe auf Gottes Erde keinen unglücklicheren Menschen als dich; aber es wird eine Zeit kommen, da wirst du sagen: Gott gebe jedem so ein Leben! Sieh mich an. Nach einer Woche wird der Fluß eisfrei sein, dann stellen wir das Floß auf, ihr werdet alle ins weite Sibirien wandern und ich werde von einem Ufer zum anderen fahren. Zweihundzwanzig Jahre fahre ich nun schon so, Tag und Nacht; der

Schiff schwimmt unter dem Wasser und ich schwimme über dem Wasser. Und Gott sei gedankt dafür, ich habe alles was ich brauche und wünsche jedem so ein zufriedenes Leben.“

Der Tatar legte etwas Neugierig ins Feuer, rückte näher heran und sagte: „Ich habe zu Hause einen kranken Vater; wenn er tot ist, kommen meine Mutter und meine Frau hierher, sie haben's versprochen.“

„Wozu brauchst du Mutter und Frau?“ fragte Tolkowui; das ist reiner Unsinn. Das ist der Teufel, der deine Seele verführen will. Höre nicht auf ihn, den Verfluchten. Tu ihm nicht den Willen. Er wird dich mit den Weibern quälen, aber du troste ihm: Ich will nicht! Er wird dich mit der Freiheit locken, aber du antworte ihm: Ich wünsche sie nicht. Ich brauche nichts, weder Vater noch Mutter, weder Weib noch Freiheit, weder Hof noch Haus, nichts, nichts!“

Tolkowui nahm einen Schluck aus der Flasche und fuhr fort. „Ja, ja, Freundchen, ich bin kein einfacher Bauer, sondern bin der Sohn eines Diatschols (Rüstlers); einst lebte ich frei im kurlischen Gouvernement und trug einen feinen Rock, und jetzt habe ich mich so weit abgehärtet, daß ich auf der nackten Erde schlafen und Gras essen kann. Gott gebe jedem so ein Leben. Ich brauche nichts und fürchte mich vor nichts und meine, es gibt keinen freieren und reicheren Menschen als mich. Als ich aus Rußland hierher geschickt wurde, sagte ich vom ersten Tage an: Ich brauche gar nichts. Der Böse quälte mich wohl und erinnerte mich an meine Frau, die Heimat und die Freiheit, aber ich troste ihm: Ich will nichts, ich brauche nichts. Ich bestand auf dem Meinen und wie du siehst, lebe ich jetzt zufrieden und ohne zu klagen. Aber wenn man nur einmal dem Bösen nachgibt, so ist man rettungslos verloren; man versinkt bis an den Hals im Sumpf und kann nicht mehr heraus. Nicht nur unsern, die wir nur dumme Bauern sind, sondern auch Kluge und gebildete Leute gehen verloren. Vor ungefähr fünfzehn Jahren wurde ein Herr aus Rußland hierher geschickt. Er hatte irgend etwas mit seinen Brüdern zu teilen gehabt und dabei eine Fälschung begangen. Man sagte, er sei ein Fürst oder ein Baron, Gott weiß, vielleicht war er nur ein einfacher Beamter. Das erste was er tat, nachdem er angekommen war, daß er sich ein Haus und ein Stück Land im Mluchotinschen Gebiet kaufte. Ich will von meiner Hände Arbeit, im Schwitze meines Angesichts leben, denn ich bin nicht mehr Herr, sondern ein einfacher Ansiedler. Gott helfe dir dazu, es ist eine gute Sache, sagte ich ihm. Er war damals ein junger, eifriger, arbeitssamer Mensch; er mähte manchmal selbst, fing Fische und ritt seine sechzig Wert an Tage. Nach er zu seinem Anglick schon im ersten Jahr an, nach Oyrino ins Postcomptoir zu fahren. Manchmal stand er bei mir auf dem Fluß und seufzte: Ach Simeon, warum schickt man mir schon so lange kein Geld von Hause? Ach Wassili Sergeitsch, Sie brauchen gar kein Geld. Wozu brauchen Sie

es; vergessen Sie das Gewesene, als wenn es gar nicht existiert hätte, und machen Sie hier einen frischen Anfang. Schenken Sie dem Bösen kein Gehör, er führt Sie zu nichts Gutem, sondern zieht nur die Schlinge zu. Jetzt ist es Geld, wonach Sie sich sehnen, nach einiger Zeit wird es etwas anderes sein, und so wird es fortgehen. Ich sage Ihnen, wenn Sie glücklich sein wollen, so fangen Sie damit an, sich gar nichts zu wünschen. Ja, ja, wenn Sie und ich auch vom Schicksal schlecht behandelt worden sind, so müssen wir es nicht um Gnade anflehen und uns vor ihm bücken, sondern müssen es verachten und auslachen. Sonst wird es uns auslachen. So sprach ich oft zu ihm. Nach ungefähr zwei Jahren fuhr ich wieder einmal über den Fluß. Da rief er sich die Hände vor Vergnügen und sagte mir lachend: Ich fahre nach Oyrino, um meine Frau abzuholen; sie hat Mitleid mit mir gehabt und ist mir nachgereist, O, sie ist so gut. Er war ganz atemlos vor Freude. Am anderen Tage kam er mit seiner Frau gefahren. Sie war eine junge hübsche Dame, hatte einen Hut auf und ein kleines Mädchen auf den Armen. Eine Menge Gepäck kam mit. Und Wassili Sergeitsch machte sich immer um sie zu schaffen, er konnte sich nicht sattsehen an ihr und sie nicht genug loben. Ja, Freund Simeon, in Sibirien leben auch Menschen. Warte nur, dachte ich, du wirst dessen nicht froh werden. Von der Zeit an fuhr er jede Woche nach Oyrino, um zu erfahren, ob das Geld aus Rußland noch nicht angekommen sei. Er pflegte dabei immer zu sagen: Sie opfert mir ihre Jugend und Schönheit, vergräbt sich mit mir in Sibirien und teilt mein bitteres Los; um sie dafür zu entschädigen, muß ich ihr jedes nur erreichbare Vergnügen gewähren. Damit sie sich nicht einsam fühle, fing er an, mit den Beamten und sonst allerhand Leuten zu verkehren. Aber dieser ganzen Gesellschaft muß man befehllich gut zu essen und zu trinken vorsetzen; auch ein Klavier muß da sein und ein zottiges Hundchen auf dem Sofa — mit einem Wort Luxus und vornehmes Leben. Aber die gnädige Frau hielt es nicht lange mit ihm aus. Wie sollte sie auch! Lehm, Wasser, Kälte, kein Gemüse, keine Früchte, rund herum ungebildete, rohe, trunksüchtige Menschen, kein Umgang, und sie eine verdohtene Großhändlerin. Natürlich fing sie an, sich einsam zu fühlen. Und der Mann war auch kein Herr mehr, sondern nur ein Ansiedler.

Nach ungefähr drei Jahren, es war gerade der Tag vor Maria Verkündigung, hörte ich vom jenseitigen Ufer rufen. Ich ging hin und sehe — die gnädige Frau ganz verumummt und mit ihr ein junger Herr, einer von den Beamten, außerdem eine Krok. Ich setzte sie über, sie stiegen in den Schlitten und fort waren sie; nur ich hatte sie gesehen.

Gegen Morgen kam Wassili Sergeitsch mit zwei Pferden angefahren. Simeon, ist mein Frau mit einem Herrn mit einer Brille hier vorbeigefahren? Ja, sie ist vorbeigefahren,

mern keinerlei Schwächerung ihres Profits bringen. Was also die Handelskammer verschämt Verstand nennt, ist bei näherer Betrachtung leicht als Masseninteresse erkannt. Mit anderen Worten bekennt also die Handelskammer, daß sie sich nur eine solche Sozialpolitik gefallen lassen will, bei der den Unternehmern keine weitere „Belastung durch Sozialpolitik“ droht, bei der es sich um Schutz der Ausbeuter und nicht der Ausgebeuteten handelt. Das wäre dann die verständige Sozialpolitik.

Bei der Arbeiterchaft wird die Handelskammer mit ihrer fadenscheinigen Argumentation auf wenig Verständnis stoßen. Der ganzen Rede mit samt ihren Argumenten — die jegliche Zeit paßt nicht zu sozialpolitischen „Experimenten“, als ob es eine Zeit gäbe, die für „fassend gehalten“ würde — kurzer Sinn ist der: Die Kammer spricht sich mit Entschiedenheit gegen alle von den parlamentarischen Ausschüssen vorbereiteten sozialpolitischen „Experimente“ aus. Sie will die Regierung „warren“. Die Kammer traut dem Abgeordnetenhaus nicht, sie traut dem Herrenhaus nicht, sie besorgt die Hinderung der Sozialpolitik in eigener Regie. So handelt sie im Dienst der Unternehmer, so handelt sie „mit Verstand“. Das muß auch die Arbeiterchaft tun. Mit Verstand arbeiten, im Masseninteresse, mit Hilfe der gewerkschaftlichen und politischen Organisationen.

Weitere Verschlechterungen bei den k. k. Staatsbahnen.

Die Verschlechterungen bei den k. k. Staatsbahnen nehmen kein Ende. Diesmal sind es die Kondukteure, die Geizer und die Verschieber, die mit Verschlechterungen ihrer Lage bedacht wurden, das heißt, bisher sind dieselben nur für diese Kategorien bekannt geworden. Das Eisenbahnministerium hat Verfügungen getroffen, wonach künftig die Bremser erst nach mindestens sechs Jahren ununterbrochener Verwendung als Arbeiter im Fahrdienst, die Verschieber und Geizer nach mindestens siebenjähriger ununterbrochener Verwendung beim Verschub, beziehungsweise beim Fahrdienst zu Aushilfsdienern ernannt werden können. Wie gesagt, ist diese Maßnahme bisher nur für diese drei Kategorien bekannt geworden. Die Annahme ist nicht von der Hand zu weisen, daß auch für alle anderen Dienerkategorien dieselben Verfügungen getroffen wurden. Bezeichnend ist, daß diese Änderungen darstellen, bisher nirgends offiziell verlautbart wurden. Es scheint, daß sich das Eisenbahnministerium über die Wirkung einer derartigen Publikation im vorhinein klar war und deshalb damit gerechnet hat, daß sich die betroffenen Bediensteten schon allmählich dreinsindenden werden. Ob sich das Eisenbahnministerium nicht die Rechnung ohne den Wirt gemacht hat, ist natürlich eine andere Frage.

Diese Maßnahme ist ein neues Glied in der Kette der zahlreichen Verschlechterungen, die nun seit bald einem Jahre dem Personal der Staatsbahnen aufgezogen werden. Sie beweist nur neuerlich die Richtigkeit der Ansicht des Personals, daß das Eisenbahnministerium mit eiserner Konsequenz und in der denkbar rücksichtslosesten Art daran arbeitet, das, was auf der einen Seite an Verbesserungen gegeben werden

mußte, auf der anderen Seite wieder durch Verschlechterungen hereinzubringen. Bisher wurden die Arbeiter, die beim Fahrdienst als Bremser und Geizer und beim Verschubdienst als Verschubarbeiter verwendet wurden, nach zwei, höchstens drei Jahren zu Aushilfsdienern ernannt. Es bestand hierfür wohl kein verbrieftes Recht, aber es war ein Usus, eine ständige Gepflogenheit, die im gesamten zur Bahn eintretenden Personal die Ansicht zur Rechtsanschauung werden ließ, daß, wenn jemand zwei und drei Jahre in einem bestimmten Dienstzweig als Arbeiter zufriedenstellend und tauglich Dienst verjah, nach dieser Zeit seine Entimierung, das heißt, seine provisorische Ernennung und Aufnahme als Aushilfsdiener mit der Anwartschaft auf die definitive Anstellung zu erfolgen hat. Das betroffene Personal findet daher auch in dieser Maßnahme eine Verschlechterung, die so, wie alle bisherigen, nicht bloß als eine schädigende Maßnahme, sondern vielmehr als Verletzung erworbener Rechte zu betrachten ist. Den Grundsatz, daß „ständige Gepflogenheiten“, wie im vorliegenden Falle, als „erworbene Rechte“ zu gelten haben, hat das Eisenbahnministerium bisher wiederholt selbst anerkannt und anerkennen müssen, und zwar insbesondere bei der Uebernahme des Personals der verstaatlichten Privatbahnen. Es ist diesbezüglich in den Einreichungsgrundsätzen die Bestimmung enthalten, daß die bei diesen Privatbahnen bestandenem Usufe wegen Ueberführung in höhere Diensteskategorien auch von der Staatsbahnverwaltung eingehalten werden. Die Tatsache, daß früher die Bremser, Verschieber und Geizer nach zwei und drei Jahren bei den Staatsbahnen usuell zu Aushilfsdienern ernannt wurden und nunmehr erst nach sechs und sieben Jahren die gleiche Begünstigung erreichen können, ist also die Wegnahme eines von diesem Personal erworbenen Rechtes, eine Rechtsverletzung im vollsten Sinne des Wortes. Außerdem ist sie als Nichterhaltung eines im Jahre 1908 gegebenen Zugeständnisses zu betrachten. Bei den Verhandlungen, die unsere Organisation im Oktober des Jahres 1908 mit dem Eisenbahnministerium hatte, wurde vom Eisenbahnministerium auch die Erhöhung und Verbesserung der Postennormierung zugesprochen, und zwar soll dieselbe derart erfolgen, daß die auf Dienerposten verwendeten Arbeiter nach der in der Prüfungsvorschrift festzusetzenden Minimaldauer der Ausbildungszeit zu Aushilfsdienern ernannt werden können. Diese Prüfungsvorschrift wurde mit Gültigkeit vom 1. Juni 1909 herausgegeben und sind in derselben diese Ausbildungszeiten folgendermaßen fixiert:

Für die Kondukteure: Mit einem halben Jahre Verwendung im Taglohn und einem weiteren halben Jahre als Aushilfsdiener.

Für die Geizer: Einjährige Verwendung als Arbeiter, zweijährige Verwendung als Aushilfsdiener.

Für die Verschieber: Ein Jahr im Taglohn, ein Jahr als Aushilfsdiener.

Es hatten also im Jahre 1909 die Kondukteure, die Geizer und die Verschieber die Begünstigung bekommen, nach halbjähriger und einjähriger Verwendung als Taglohnarbeiter zu Aushilfsdienern ernannt werden zu können. Allerdings bildeten diese Fristen nur die fixierte Minimaldauer und nicht die vom Personal geforderte Maximaldauer. Werden aber diese und die in der Prüfungsvorschrift festgesetzten weiteren Fristen für

die Zeit der Verwendung als Aushilfsdiener zusammengezählt, so haben wir insgesamt eine Dauer der provisorischen und Taglohnendienstjahre, die dem bisherigen Usus entspricht. Und nun stelle man sich vor: Die Kondukteure hatten früher an Minimaldauer der Ausbildungszeit vor der definitiven Anstellung zurückzulegen ein Jahr, jetzt sechs Jahre, die Geizer früher drei Jahre, jetzt sieben Jahre und die Verschieber früher zwei Jahre, jetzt sieben Jahre. Das ist also eine ganz gewaltige Verschlechterung wichtiger Rechte des Personals, die um so erbitternder wirkt, als dabei nicht Gründe mangelnder Ausbildung, sondern lediglich der nackte Profitstandpunkt maßgebend ist. Die Ausbildung der Bediensteten vor der Anstellung erfolgt nach zwei Richtungen. Nach praktischem und theoretischem Wissen und Können auf der ihnen zugewiesenen Dienstposten. Die Leute müssen strenge Prüfungen ablegen, und zwar dann, nachdem sie sich eine bestimmte Zeit im praktischen Dienst als Aushilfsdiener betätigt haben. Die Ablegung der Prüfung hat also eine entsprechende Dienstpraxis zur Voraussetzung. Der Erfolg bei der Prüfung wird nicht nur vom theoretischem Wissen der Instruktionen zc. abhängig gemacht, sondern auch vom Erfassen des praktischen Dienstes. Oder besser gesagt: es gibt keine Prüfung mit Erfolg, die für die definitive Anstellung maßgebend ist als eine solche, wo der Prüfungskandidat nachweisen kann, daß er praktisch und theoretisch zum Dienste fähig ist. Nun haben aber bisher fast sämtliche Bediensteten nach zwei und drei Jahren Ausbildungszeit die Prüfungen mit Erfolg absolviert. Sonst wären sie eben nicht definitiv angestellt. Wer die Prüfung nicht bestand, wurde nicht angestellt. Damit ist bewiesen, daß die bisherige geringere Ausbildungsdauer vor der definitiven Anstellung vollständig hinreichend war. Maßgebend für diese empörende Verschlechterung war also lediglich der Umstand, daß der im Taglohn stehende Arbeiter billiger zu stehen kommt als der definitiv Angestellte. Wo der nackte Ausbeuterstandpunkt, das brutalste, kapitalistische Profitinteresse. Zuerst wurde die Postennormierung vermindert. Das hat die im Personal bekannte Meduzierungskommission gründlich besorgt. Die logische Folge war diese Verschlechterung und in weiterer Konsequenz die Nichterfüllung einer Reihe berechtigter Wünsche des Personals. Man will doch stets mehrere Fliegen auf einen Schlag treffen.

Das ist jene berühmte Fürsorge des Staates für sein Personal, von dem der Minister und seine Trabanten stets den Mund so voll haben. Aber nur so zu. Das Maß wird schon voll werden. Der Krug geht solange zum Brunnen, bis er bricht. Was die Aufklärungsarbeit unter dem Personal bisher nicht vermochte, das besorgen diese Maßnahmen viel gründlicher und rascher. Wir wollen dem Eisenbahnministerium neuerlich in Erinnerung rufen, daß diese Maßnahmen nicht im Interesse des Betriebes gelegen sind. Sie werden, abgesehen von den sonstigen Konsequenzen, die sie naturgemäß zeitigen müssen, die tüchtigen Arbeitskräfte von den Bahnen fernhalten, weil sich ein tüchtiger Arbeiter um den Schandlohn nicht sechs und sieben Jahre raderl. Die Betriebssicherheit wird in höherem Maße gefördert sein, die Ausgaben werden an Stelle der Ersparnisse steigen. Eine Rechnung, die nach jeder Richtung ohne den Wirt gemacht wurde.

aber wie willst du den Wind in der Ebene fangen? Er raste weiter, um sie einzuholen; fünf Tage und Nächte ist er ihnen nachgejagt. Als ich ihn danach auf meinem Floß wieder übersehte, stürzte er darauf nieder, schlug mit dem Kopf auf den Boden und heulte. Nun ja, so ist es, sagte ich: in Sibirien leben auch Menschen; er aber heulte nur immer mehr.

Dann setzte er sich in Kopp, daß er frei werden wolle: seine Frau war nach Rußland zurückgegangen, also zog es ihn auch dorthin, um sie wiederzusehen und sie ihrem Geliebten zu entreißen. Und nun sing er an, fast täglich bald auf die Post und bald in die Stadt zur Verwaltung zu reiten. Er reichte eine Wittschrift nach der anderen ein um Vergnadigung und Erlaubnis zur Rückkehr nach Rußland, man sagte, er habe für Telegramme über zweihundert Rubel ausgegeben. Er verkaufte sein Land und verließ sein Haus bei Juden. Er selbst wurde darüber grau und gebüdt und sah ganz gelb und schwindsüchtig aus. Wenn er mit jemand sprach, hustete er He, He, He — bis zu Tränen. So qualte er sich ungefähr acht Jahre mit Wittschriften, aber jetzt ist er wieder aufgelebt und fröhlich geworden; er hat sich nämlich einen neuen Zeitvertreib verschafft — seine Tochter ist heran-gewachsen. Er kann sich gar nicht satt an ihr sehen. Sie ist auch ganz nett, hübsch, schwarzzünftig und sehr lebhaft. Er pflegt jeden Sonntag mit ihr nach Schirino in die Kirche zu fahren. Dann stehen sie nebeneinander auf dem Floß, sie lacht und er wendet kein Auge von ihr.

Ja, Simeon, auch in Sibirien leben Menschen, in Sibirien gibt es auch Glück. Sieh mal, was ich für eine Tochter habe; du kannst lange suchen, ehe du eine zweite wie sie findest.

Ja, schön ist deine Tochter wohl, sagte ich, dachte aber bei mir: Warte es nur ab. . . Sie ist ein junges Ding, das Leben pulsiert in ihr, sie will leben, aber was ist das hier für ein Dasein! Und bald begann sie zu kränkeln. Sie siechte und siechte, bis sie ganz krank wurde und jetzt ist sie aufge-gangen. Sie hat die Schwindsucht. Da hast du das Glück in Sibirien! Er fing an, sie zu verschiedenen Doktoren zu bringen. Wenn er nur erfuhr, daß auf zwei- bis dreihundert Werst Entfernung ein Doktor oder Quacksalber wohnte, gleich machte er sich mit seiner Tochter dorthin auf. Schrecklich viel Geld hat er schon für die Doktoren ausgegeben; meiner Meinung nach ist es noch besser, all dies Geld zu vertrinken — sterben wird sie ja doch — sterben wird sie ganz bestimmt und dann ist er ein verlorenener Mann. Er wird sich entweder vor Kummer erhängen oder nach Rußland entfliehen. Er wird entfliehen, man wird ihn einfangen, dann kommt das Gericht, er wird die Peitsche kennen lernen. . .

„Es ist gut, es ist gut“, murmelte der Tatar und schauerte vor Kälte.

„Was ist gut?“ fragte Tolkowui.

„Das mit der Frau und der Tochter; mag er jetzt

gefoltet werden und Schmerz empfinden, dafür hat er doch seine Frau und Tochter gesehen. Du sagst, man brauche nichts? Aber nichts ist zu wenig. Seine Frau hat doch wenigstens drei Jahre bei ihm gelebt — das war ein Geschenk Gottes. Das Nichts ist schlecht, aber drei Jahre — das ist gut. Wie kannst du denn das nicht verstehen?“

Der Tatar zitterte vor Anstrengung, die wenigen ihm bekannten russischen Worte zusammenzubringen; stotternd sprach er davon, daß Gott ihn davor behüten möge, im fremden Lande krank zu werden, zu sterben und da in der kalten Erde eingescharrt zu werden; wenn seine Frau nur auf einen Tag, ja auf eine einzige Stunde zu ihm käme, so würde er für dieses Glück später gern alle möglichen Qualen ertragen und Gott noch dafür danken. Lieber einen Tag lang glücklich sein als gar nicht. Darauf erzählte er wieder, welche hübsche kluge Frau er habe; dann griff er sich mit beiden Händen an den Kopf, weinte und verfluchte Simeon, daß er ganz unschuldig sei und umsonst leide. Seine beiden Brüder und sein Onkel hätten die Pferde gestohlen und den alten Mann halbtot geschlagen; aber die Obrigkeit habe nicht nach Recht und Gewissen geurteilt, sondern das Urteil dahin ausgesprochen, daß alle drei Brüder nach Sibirien geschickt werden müßten, der Onkel aber, ein reicher Mann, zu Hause bleiben solle.

„Du wirst dich schon daran gewöhnen“, sagte Simeon. Der Tatar verstummte und starrte mit verweinten Augen ins Feuer; sein Gesicht drückte Verwunderung und Schreck aus, als könne er noch immer nicht verstehen, warum er hier in der Dunkelheit und Feuchtigheit bei fremden Menschen sei und nicht zu Hause im Simbirskischen Gouvernement.

Tolkowui streckte sich am Feuer aus, lächelte in sich hinein und stimmte leise ein Lied an.

„Was hat sie auch für eine Freude daran, mit dem Vater zu leben?“ sagte er nach einer Weile. „Er liebt sie wohl und tröstet sie, das ist richtig; aber, Freundchen, widersprechen darf man ihm auch nicht; er ist ein strenger, rauher alter Mann. Aber die jungen Mädchen brauchen nicht Strenge — sie brauchen Bärtlichkeit, ha-ha-ha und, hi-hi-hi, Wohlgerüche und Pomaden.“

„Ja, ja, so ist es“, seufzte Simeon und stand auf. „Der Schnaps ist zu Ende, also muß es Zeit sein, schlafen zu gehen; ich gehe.“

Allein zurückbleibend, legte der Tatar etwas Reisig ins Feuer, streckte sich aus und in die blauen Flammen sehend dachte er an seine Heimat, sein Dorf und seine Frau. Wenn seine Frau nur auf einen Monat, ja nur einen einzigen Tag kommen könnte, später könnte sie schließlich wieder fort-fahren. Ein Monat oder ein Tag war doch immer besser als nichts. Aber wenn seine Frau ihr Versprechen hielte und herkäme, womit sollte er sie ernähren und wo würde sie wohnen?

„Wenn man nichts zu essen hat, wovon soll man leben?“ fragte der Tatar plötzlich laut.

Bis jetzt hatte er Tag und Nacht mit dem Ruder gearbeitet und damit zehn Kopelen in vierundzwanzig Stunden verdient; die Fahrgäste gaben wohl manchmal Trinkgelder, aber die anderen Ruderer teilten alles unter sich, gaben ihm nichts und lachten ihn noch aus. Aber die Not gibt einem das Gefühl der Kälte, des Hungers und des Grauens. Der ganze Körper schmerzt und zittert, wie schon wäre es jetzt, in die Hütte zu gehen und sich niederzuliegen; aber er hatte nichts, um sich zu bedecken, und es war drinnen kälter als draußen am Ufer; hier draußen hatte er zwar auch nichts, um sich zu bedecken, aber wenigstens konnte man das Feuer anschauen.

Nach einer Woche, wenn der Fluß in seine Ufer zurückgetreten sein wird, wird das Floß aufgestellt werden; alle Ruderer bis auf Simeon werden überflüssig werden, dann kann der Tatar anfangen von einem Dorf ins andere zu wandern und um Almosen zu bitten. Seine Frau ist erst siebenzehn Jahre alt, sie ist hübsch, vernünftig und verzogen — es ist ganz undenkbar, daß sie auch von Dorf zu Dorf ziehen sollte, um mit unverhülltem Gesicht um Almosen zu bitten! Nein, der bloße Gedanke daran war schrecklich.

Es fing schon an hell zu werden, man konnte deutlich die Warte, die Weidenbüsche am Fluß und die leichten Wellen auf dem Wasser unterscheiden — weiterhin sah man einen lehmigen Abhang, am Fuß desselben eine kleine strohgedeckte Hütte und oben eine Menge Bauernhütten. Im Dorf trählten die Säbne. Der braune lehmige Abhang, die Warte, der Fluß, die fremden, bösen Menschen, Hunger, Kälte und Krankheit — alles dies existierte vielleicht gar nicht; wahrscheinlich träume ich es nur, dachte der Tatar. Er fühlte, daß er schlafe und hörte sein eigenes Schnarchen. Natürlich träumt er, zu Hause zu sein, im Simbirskischen Gouvernement, er brauchte seine Frau nur beim Namen zu rufen, so wird sie ihm antworten; im nächsten Zimmer schläft seine Mutter. Aber was für merkwürdige Träume man doch haben kann, wozu sind sie da? Der Tatar lächelte und öffnete die Augen. Was ist das für ein Fluß? Die Wolga? Es schneite.

„Fahr vor!“ rief jemand vom jenseitigen Ufer. „Die Karbasse.“

Der Tatar erwachte vollständig und stand auf, um seine Kameraden zu weden. Die Ruderer erschienen bald darauf am Ufer, im Gehen ihre zerrissenen Schafspelze anziehend, während sie vor Kälte zitternd mit heiseren verschlafenen Stimmen schimpften. Nach dem Schlaf erschien ihnen der Fluß, von dem ein durchdringender kalter Wind wehte, unheimlich. Sie stiegen in die Karbasse, ohne sich zu heilen. Der Tatar und drei Ruderer ergriffen die langen, breit auslaufenden Ruder, die in der Dämmerung wie riesige Krebscheren aus-sahen, Simeon legte sich mit ganzem Gewicht auf das lange

Kraftersparnis und Kraftverschwendung.

Der moderne Kapitalismus birgt eine ganze Reihe innerer Widersprüche in sich, die jedem Beobachter auffallen müssen. Einer der auffallendsten dieser Widersprüche besteht darin, daß in der kapitalistischen Wirtschaftsweise eine peinliche Sparsamkeit mit einer sinnlosen Verschwendung Hand in Hand geht. Man könnte den Kapitalismus mit einem Menschen vergleichen, der auf der einen Seite in kleinlicher Weise knudert, aber auf der anderen Seite mit vollen Händen aussteilt. Heute wollen wir einmal auf einem bestimmten Gebiet dieses Doppelspiel kennzeichnen und beleuchten.

Es gibt eine moderne Wissenschaft, wohl die modernste von allen, die sich Energetik nennt, das heißt die Lehre von der Kraftersparnis. Ein Energetiker vertritt den Standpunkt, daß der Mensch mit seiner Kraft sparsam umgehen soll, daß er nicht das geringste Quantum Kraft unnütz und zwecklos verausgaben darf. Ganz unbewußt huldigen bereits die denkenden Arbeiter dieser Ueberzeugung, indem sie sich bemühen, mit der Arbeitskraft, ihrem wichtigsten Hab und Gut, hausälterlich zu wirtschaften, weil sie erkannt haben, daß sie in wirtschaftlicher Hinsicht wertlos geworden sind, wenn sie ihre Arbeitskraft verpulvert haben. Aber auch die Unternehmer fangen an, das energische Prinzip planmäßig auf das Wirtschaftsleben zu übertragen. Allerdings nur auf die technische Seite des Wirtschaftslebens, insofern sie eine Arbeitstechnik schaffen wollen, die jedes Atom von Maschinen- und Menschenkraft in raffiniertester Weise auszunutzen trachtet. Besonders hat man in neuester Zeit damit begonnen, die Tätigkeit des Arbeiters in Bezug auf Kräfteaufwand genau zu untersuchen und diesen Aufwand in notwendigen und überflüssigen zu scheiden. Der notwendige Kräfteaufwand muß natürlich bleiben, der überflüssige aber soll wegfallen. Oder anders ausgedrückt: der Arbeiter soll dazu angehalten und erzogen werden, bei seiner Arbeit nur so viel Kraft aufzuwenden, wie unbedingt notwendig ist, jede unnütze Kraftvergeudung aber strengstens zu vermeiden. Der Kräfteaufwand soll eben auf das niedrigste Maß herabgedrückt werden, damit auch nicht ein Quentel Kraft unnütz vergeudet wird.

Dies neue Arbeitssystem, das einem amerikanischen Ingenieur Taylor seine Ausbildung und seinen Namen verdankt, geht von dem Gedanken aus, daß zunächst festgestellt werden muß, wie groß der Aufwand an Kraft ist, der heutzutage bei jeder beliebigen Arbeit gemohnheitsgemäß stattfindet, und daß sodann ermittelt werden muß, wie sich dieser Kraftverbrauch möglichst vermindern läßt. Mit einem ungeheuren Aufwand von Scharfsinn und Spürsinn hat Taylor in Verhandlung mit anderen die verschiedenen menschlichen Tätigkeiten in dieser Beziehung untersucht, und er hat gefunden, daß bei all diesen Arbeiten viel zu viel Kraft vergeudet wird. Auch die Ursachen dieser Vergeudung hat er gründlich studiert, und dabei hat er beobachtet, daß zu viele Handgriffe gemacht werden, daß meistens eine verkehrte Stellung beim Arbeiten eingenommen wird, daß vielfach die Gerüste und Stellagen unpraktisch sind, daß in der Auswahl und Heranbringung des Materials gefündigt wird, daß unpraktische Werkzeuge verwendet werden, daß die Vorbildung zu der betreffenden Verrichtung zu wünschen übrig läßt, und daß man Menschen an eine Arbeit stellt, die sich infolge körperlicher oder geistiger Veranlagung

zu dieser bestimmten Art von Arbeit gar nicht oder nur schlecht eignen. Natürlich will Taylor alle diese Mängel ausschalten und das Raffinement der Arbeitsweise auf die Spitze treiben, so daß der Kräfteaufwand auf das Maß des unbedingt notwendigen zurückgeführt wird. Er will nach allen Richtungen hin den Grundlag der praktischen Arbeitsweise durchführen, und besonders will er auf die Arbeiter einwirken, daß sie nach seinem System ihre Tätigkeit verrichten. Zur Unterstützung seines Planes macht er den Vorschlag, daß den Arbeitern ein Teil des Mehrwertes, der durch die neue Praktik erzielt wird, in Form von höheren Löhnen zufließen soll, um sie dadurch zu einer hochgesteigerten Leistung anzuspornen.

Die Unternehmer sind begreiflicherweise von diesem Taylor-System sehr erbaud, die Arbeiter stehen der Sache bislang noch mißtrauisch und zweifelhaft gegenüber, weil sie darin eine schärfere Form kapitalistischer Ausbeutung wittern. Rein theoretisch läßt sich noch kein abschließendes Urteil fällen, erst die Praxis muß lehren, ob es möglich sein wird, die Leistung der Arbeiter wesentlich zu steigern, was ja an und für sich sehr wünschenswert ist, ohne daß sie an ihrer Arbeitsfähigkeit, ihrer Gesundheit, ihrer Elastizität und ihrer Arbeitsfreude geschädigt werden. Deshalb wollen wir uns auch mit der technischen Seite dieser Frage nicht befassen, wir wollen uns vielmehr darauf beschränken, dieser kapitalistischen Sparsamkeit gegenüber jene Verschwendung zu schildern, die auf wirtschaftstechnischem Gebiet vom Kapitalismus fortwährend getrieben wird.

In erster Linie weisen wir hier auf die Planlosigkeit der kapitalistischen Wirtschaftsweise hin, die es bewirkt, daß jahraus, jahrein Zehntausende von Arbeitern ihre Arbeitskraft ungenutzt verflümmern und verderben lassen müssen, weil sie nirgends ein Ermöglichte finden können, sie nutzbringend anzuwenden. Ist es nicht ein geradezu ungeheuerlicher Widersinn, daß im Inneren eines Betriebes durch ein raffiniertes Ausaugungssystem der letzte Tropfen Arbeitskraft aus den Arbeitern herausgeholt wird, während draußen auf der Straße die Schwären der Arbeitslosen vergebens nach Arbeit suchen? Wer möchte wohl bestritten, daß all die Kraftersparnis, die durch das Taylor-System gemacht wird, durch die Massenarbeitslosigkeit wieder zum Teufel geht? Das ist ja das Unglück des modernen Proletariats, daß alle technischen Erfindungen unter der Herrschaft des Kapitalismus zunächst zu einem Fluch für die Arbeiterklasse werden. Wie es in der kapitalistischen Frühzeit mit den Maschinen gewesen ist, so wird es auch mit dieser neuen Arbeitsweise gehen, es werden Arbeitskräfte überflüssig und das Schreckgespenst der Arbeitslosigkeit wird dräuender als zuvor. Auch hier wie dort wird es erst der sozialen Tätigkeit der Arbeiterorganisationen und des Staates möglich sein, einen Ausgleich zu schaffen und die arbeits-technischen Fortschritte in kulturelle Fortschritte umzuwandeln.

Eine weitere Vergeudung von Menschenkraft läßt sich darin erblicken, daß so viel Arbeit verrichtet wird für unproduktive, kulturfeindliche, schädliche und überflüssige Dinge. Wir erinnern hier zunächst an den Militarismus und Marinismus, der wie ein Alp auf der Menschheit lastet. Nicht genug damit, daß die stehenden Heere die Arbeitskraft zahlloser junger Leute nutzlos verpulvern, fordern sie auch einen ungeheuren Aufwand für

Gewehre, Kanonen, Uniformen, Kriegsschiffe u. s. w., der vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus nicht nur als überflüssig, sondern sogar als kulturhemmend bezeichnet werden muß. Sodann denke man an die Arbeit, die in der Herstellung von Alkohol und anderen Giften, in der Erzeugung von Luxusgegenständen und wertlosen Spielereien vergeudet wird, an denen sich die Ober- und Mittelschichten ergötzen. Wenn man sich einmal vergegenwärtigt, welche himmelschreiende Kraftverschwendung im Interesse der unproduktiven Klassen getrieben wird, so erkennt man deutlich, wie wenig hingegen die Kraftersparnis bedeutet, die das Taylor-System bringen will.

Endlich weisen wir noch hin auf die geradezu sinnlose Kräftezersplitterung und Kräftevergeudung im Gebiet der Güterverteilung. Zwischen der Stelle, an der ein Gebrauchsgegenstand erzeugt, und der, an der er verzehrt wird, sehen wir ein ganzes Meer von Menschen, die die Verbindung zwischen Produktion und Konsumtion herstellen. Wir denken hier nicht an die Arbeiter, die die Waren transportieren, lagern, verteilen und den Konsumenten aushändigen, denn diese verrichten produktive Arbeit, sondern wir denken an die Makler, Agenten, Reisenden, Reklamemacher und wie die Leute alle heißen mögen, die im Gebiete des Handels ihr Unwesen treiben. Welche Summe von Arbeitskraft hier nutzlos verpufft wird, ist ja bekannt. Ebenso bekannt ist auch der unnütze Kräfteaufwand im Gebiete der Warenverteilung, die sich manchmal, zum Beispiel bei der Versorgung der Stadtbevölkerung mit Milch, Brot, Fleisch, Gemüse u. s. w., in geradezu sinnloser Weise abspielt, sowie der überflüssige Aufwand in Bezug auf Verkaufsläden und ihre Ausstattung, auf Reklame und sonstige Mittel, die angewandt werden, um Kunden heranzuziehen und festzuhalten. Diese Vergeudung von Arbeit ist es ja gerade, die dem modernen Konsumgenossenschaftswesen den Anstoß gegeben hat und die ihm immer neuen Agitationsstoff bietet.

Die Grundursache der kapitalistischen Kräftevergeudung liegt in der Planlosigkeit und dem Mangel an Organisation. Auf der einen Seite will der Kapitalismus sparen, auf der anderen verschwendet er. Diesen inneren Widerspruch zu beseitigen, gibt es nur ein Mittel: die Ersetzung der planlosen kapitalistischen Produktions- und Verteilungsweise durch die Organisation des gesamten Wirtschaftslebens nach vernünftigen sozialistischen Grundsätzen.

Von der Auffig-Teplitzer Eisenbahn.

Auf der Auffig-Teplitzer Eisenbahn werden immer neue Mittel erfunden, das Personal dem von der Direktion gegründeten gelben Bedienstetenverein zuzutreiben. Man hat jetzt wiederum einen raffinierten Plan hierzu ausgeklügelt, wobei man es auf das von den Bediensteten in den diversen lokalen Unterstützungsvereinen gesammelte Geld, es sind dies ungefähr 60.000 Kronen, abgesehen hat. Von diesem Gelde soll eine Spar- und Vorschußkasse von dem gelben Bedienstetenverein gegründet werden. Vorschüsse sollen künftig nur Mitglieder des gelben Vereines erhalten. Die Leute, die die Gelder sammeln aber, wenn sie nicht zu Kreuze kriechen, nicht. Man mutet den Bediensteten der A. T. E. also nicht weniger als das zu, zur eigenen Drosselung Geld herzugeben. Nachstehend sei das Schreiben veröffentlicht, in dem der Vereinsvorstand des gelben Vereines, Schade, den ganzen Plan, der keineswegs auf seinem Mist gewachsen ist, mitteilt:

Behufs Förderung der wirtschaftlichen Belange der Vereinsmitglieder, hat der Vereinsvorstand in seiner letzten Sitzung nach eingehender Beratung beschlossen, die Gründung einer Spar- und Vorschußkasse zu versuchen, um den Mitgliedern durch Uebernahme von Kapitaleinlagen Gelegenheit zur fruchtbringenden Anlage ihrer Ersparnisse zu bieten, und ihnen durch Benutzung dieser Einlagen Vorschüsse unter möglichst billigen Bedingungen zuzuwenden. In der Hauptsache ist diese Gründung vom Vereinsvorstand ungefähr nachstehend gedacht:

Die Spar- und Vorschußkasse soll als registrierte Genossenschaft mit beschränkter Haftung vom Verein der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E. unter Mitwirkung der im Bereich der A. T. E. bestehenden Vereine, und zwar: des freiwilligen Unterstützungsvereines der Lokomotivführer der A. T. E. in Auffig, des freiwilligen Unterstützungsvereines der Lokomotivheizer der A. T. E. in Auffig, des Konduktorenvereines der A. T. E. in Auffig, des Unterstützungsvereines für Bedienstete der A. T. E. in Auffig, des deutschen Hilfs- und Unterstützungsvereines des Werkstättenpersonals der A. T. E. in Auffig und des Unterstützungs- und Geselligkeitsvereines der A. T. E.-Bediensteten in Brügg, Teplitz-Schloßgarten und Röchlitz, ins Leben gerufen werden.

Dieser Spar- und Vorschußkasse können nur Mitglieder des Vereines der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E. als Genossenschaftler beitreten. Die Anteilseinlage soll 12 Kr. betragen, ihre Einzahlung kann in zwölf aufeinanderfolgenden Monatsraten von je 1 Kr. geleistet werden. Ein Genossenschaftler darf nicht mehr als zehn Anteile besitzen.

Die Verwaltung dieser Wohlfahrtseinrichtung erfolgt durch die Genossenschaftsversammlung, durch den von der Genossenschaft zu wählenden Vorstand und durch einen Aufsichtsrat.

Die Festsetzung des Zinsfußes für die zu gewährenden Vorschüsse, sowie des Zinsfußes für die Spareinlagen, erfolgt nach den jeweiligen Geldverhältnissen.

Die Vorschüsse werden bis zu einer noch festzusetzenden Höhe ohne besondere Sicherstellung erteilt, darüber hinaus wird genügende Sicherstellung verlangt; als solche dienen insbesondere Lebensversicherungsbeiträge. Die Rückzahlung der Vorschüsse hat nach bestimmten Grundsätzen zu erfolgen.

Die Betriebsmittel der Genossenschaft sind das aus den Anteilseinlagen der Genossenschaftler und etwaigen sonstigen Fonds bestehende Genossenschaftsvermögen, die verzinslichen Spareinlagen der Genossenschaftler und die im Laufe eines Betriebsjahres eingehenden Zinsen sowie sonstigen Zuschüsse.

Die Anteilseinlagen der Genossenschaftler werden jedenfalls zur Deckung der seitens der Genossenschaft in Anspruch genommenen Darlehen und Vorschüsse nicht hinreichen.

Auch ist es nicht ausgeschlossen, daß die Spareinlagen der Genossenschaftler im Anfang keine solche Höhe erreichen, daß der Genossenschaft das zur Erreichung ihres Zweckes notwendige Betriebsgeld zur Verfügung steht.

Steuerruder. An dem anderen Ufer wurde immerfort gerufen, es fielen sogar zwei Schüsse aus einem Revolver, offenbar glaubte man, daß die Ruderer schliefen oder ins Dorf in die Schenke gegangen seien.

„Schon gut, wirst schon zur rechten Zeit ankommen,“ sagte Tolkowui in dem Ton eines Menschen, der überzeugt ist, daß es zu nichts führt, sich zu beeilen, „es kommt doch nichts dabei heraus.“

Die schwere Barke stieß vom Ufer ab und schwamm vorwärts zwischen dem Weidengebüsch; nur daran, daß das Weidengebüsch allmählich hinter der Barke zurückblieb, war zu bemerken, daß sie sich überhaupt fortbewegte und nicht still stand. Die Ruderer ruderten gleichmäßig im Takt; Tolkowui stemmte sich fest gegen das Steuer und slog von einer Seite des Bootes zur anderen, indem er mit seinem Körper in der Luft einen Bogen beschrieb. In der Dämmerung sah es aus, als säßen die Menschen auf irgendeinem vorhinflutlichen Tier mit langen Beinen, und schwammen in ein kaltes, trauriges Land, in jenes Land, von dem man träumt, wenn man Alpdruck hat.

Jetzt war man aus dem Weidengebüsch heraus und fuhr ins offene Wasser hinaus. Am jenseitigen Ufer konnte man schon das Stochen und Plätschern der Ruder hören und jemand rief: „Schneller, schneller!“ Nach zehn Minuten stieß die Barke an die Anlegestelle.

„Es schüttet und schüttet immerfort“, sagte Simeon und wischte sich den Schnee aus dem Gesicht. „Gott weiß, von wo dieser viele Schnee herkommt.“

Am Ufer wartete ein magerer, mittelgroßer alter Mann in einem kurzen Fuchspelz und einer Mütze aus weißem Schafwolle. Er stand abseits von den Pferden und rührte sich nicht; er hatte einen trüben, etwas starren Ausdruck, als bemühe er sich, sich an etwas zu erinnern und ärgere sich über sein schlechtes Gedächtnis. Als Simeon zu ihm trat und lächelnd die Mütze vom Kopfe nahm, sagte er: „Ich eile nach Anastasjewka, meiner Tochter geht es wieder schlecht, und in Anastasjewka soll ein neuer Arzt angestellt worden sein.“

Der große Reifschlitten wurde auf die Barke geschleppt, und man fuhr wieder zurück. Der Mann, den Simeon als Wassili Sergeitsch angeredet hatte, stand die ganze Zeit unbeweglich aufrecht und sah unverwandt mit zusammengekniffenen Lippen vor sich hin; als der Ruderer ihn um die Erlaubnis bat, in seiner Gegenwart rauchen zu dürfen, antwortete er gar nichts, als hätte er nichts gehört. Aber Simeon, der wieder am Steuerruder saß, sah ihn spöttisch an und sagte: „In Sibirien leben auch Menschen, ja, ja, sie leben!“

Tolkowuis Gesicht hatte einen triumphierenden Ausdruck, als habe er etwas bewiesen und freue sich darüber, daß alles genau so eingetroffen sei, wie er es vorhergesehen habe. Der Anblick des hilflosen, unglücklichen Menschen im halblangen Fuchspelz schien ihm großes Vergnügen zu machen.

„Jetzt ist schlecht fahren, Wassili Sergeitsch“, sagte er, als am Ufer die Pferde wieder eingespannt würden. „Sie sollten ein bis zwei Wochen warten, bis die Wege etwas trockener werden, am besten wäre es, gar nicht zu fahren... Wenn noch irgendetwas dabei herauskäme, aber Sie wissen es ja selbst, die Menschen fahren jahraus jahrein, ohne Nutzen davon zu haben. Nicht wahr?“

Wassili Sergeitsch gab ihm schweigend ein Trinkgeld, stieg in den Schlitten und fuhr ab.

„Da ist er nun gefahren, um einen Doktor zu holen“, sagte Simeon, vor Kälte zusammenschauernd. „Ja, such mal den rechten Doktor, frag den Wind in der Ebene, greif den Teufel am Schwanz! Ach, diese wunderlichen Menschen. Gott sei meiner Seele gnädig!“

Der Tatar trat auf Tolkowui zu, sah ihn voll Haß und Abscheu an, und gitternd und tatarische Worte in seine gebrochene Rede mischend, sagte er: „Er ist gut... du bist schlecht... ja du bist schlecht. Der Herr ist eine gute Seele, du bist ein Vieh, du bist schlecht. Der Herr lebt, du bist tot... Gott hat den Menschen geschaffen, damit er lebe, damit er Freude, Gemut und Kummer habe; aber du willst nichts haben, also lebst du nicht, du bist ein Stein, Lehm... Der Stein braucht nichts und du brauchst auch nichts, du bist ein Stein und Gott liebt dich nicht, aber den Herrn liebt Gott.“

Alle fingen an zu lachen; der Tatar winkte voll Abscheu mit der Hand, wickelte sich fester in seine Lumpen und ging zum Feuer. Die Ruderer und Simeon krochen in die Hütte. „Es ist kalt“, stöhnte einer von ihnen und streckte sich auf dem Stroh aus, mit dem der feuchte Lehmboden bedeckt war.

„Ja, es ist nicht warm,“ stimmte ein anderer bei, „so ist das Leben der Zwangsarbeiter.“

Alle hatten sich niedergelegt. Die Tür wurde vom Wind aufgerissen und der Schnee wurde in die Hütte geweht; aber keiner verspürte Lust aufzustehen, um sie zu schließen, es war zu kalt und sie waren alle zu träge.

„Immerhin, ich fühle mich ganz wohl“, sagte Tolkowui im Einschlafen. „Gott gebe jedem so ein Leben.“

„Wir wissen, daß du ein siebenfach Verbannter bist, dich würde auch der Teufel nicht aufnehmen“, antwortete jemand.

Von draußen hörte man Töne, die dem Geheul eines Hundes gleichen.

„Was ist das, wer ist da?“

„Da weint der Tatar.“

„Ja so, der wunderliche Mensch!“

„Er wird sich schon daran gewöhnen“, sagte Simeon und schlief sofort ein.

Wald schliefen die anderen auch. Die Tür aber blieb weit offen stehen.

Um einerseits von vornherein genügendes Betriebsgeld zur Verfügung zu haben, und andererseits nicht fremdes Geld in Anspruch nehmen zu müssen, hat der Vereinsvorstand im Vertrauen auf das schon oft bewährte Zusammengehörigkeitsgefühl unter den A. T. E.-Bediensteten beschlossen, an die oben genannten A. T. E.-Vereine, deren Vermögen derzeit ungefähr 60.000 Kr. beträgt, mit der Antrags heranzutreten, ihr Vermögen der Genossenschaft in der Art zur Verfügung zu stellen, daß jeder dieser Vereine jene Teilbeträge seines Vermögens ermittelt, welche nach Maßgabe der Vereinsstatuten auf jene einzelnen Mitglieder entfallen. Das der Spar- und Vorschufkasse zuzuwendende Vermögen wird den betroffenen Vereinsmitgliedern mit dem ihnen sachungsgemäß zukommenden Teil als verzinsliche Spareinlage gutgeschrieben, sie erhalten über diese Beiträge Spareinlagsscheine.

Falls diese Anregung die Zustimmung der Mitglieder der oben genannten Vereine findet und durchgeführt wird, können selbstverständlich die bisher von diesen Vereinen verfolgten Zwecke, und zwar insbesondere die Gewährung von Krankenunterstützungen und von Sterbegeldern weiterhin nicht erfüllt werden. Diefür würde entsprechender Ersatz geschaffen werden. Die bisher gewährten Krankenunterstützungen waren von der im Schoße des Vereins der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E. bestehenden Unterstützungsstelle zu übernehmen, letztere müßte entsprechend aus- und umgestaltet werden.

Ferner würde im Verein der Unterbeamten, Diener und Arbeiter eine Sterbekasse in der Art gegründet werden, daß bei Ableben eines Mitgliedes der Sterbekasse, sämtliche Teilnehmer den Betrag von 10 K. zu bezahlen haben.

Die bezeichneten acht Vereine würden weiterhin bestehen bleiben, und hätten vor allem die besonderen Belange der in ihnen vereinigten Bedienstetengruppen zu vertreten und zu fördern. Die Mitgliedsbeiträge dieser Vereine könnten natürlich wesentlich herabgesetzt werden.

Der Vereinsvorstand glaubt, mit dieser in ihren wesentlichen Grundzügen geschilderten Maßnahmen bedeutende wirtschaftliche Vorteile für die Vereinsmitglieder zu erreichen.

Grundlage dieser Wohlfahrtsvereinbarung ist vor allem das Zusammengehörigkeitsgefühl der A. T. E.-Bediensteten, welches dadurch eine wesentliche Stärkung erfahren wird.

Die Durchführung dieser Maßnahme hängt insbesondere von den Umständen ab:

Erstens davon, daß die oben bezeichneten acht Vereine und ihre Mitglieder der angeregten Wohlfahrtsvereinbarung und der Art ihrer Gründung unbefangen und vorurteilsfrei gegenüberstehen und jene Beschlüsse fassen, welche die Durchführung erfordert; zweitens davon, daß es gelingt, die behördliche Genehmigung für diese Wohlfahrtsvereinbarung zu erhalten, insbesondere drittens davon, daß Direktion und Verwaltung der A. T. E. die Wohlfahrtsvereinbarung nach Möglichkeit unterstützen und fördern.

Wir bringen dieses vorläufig zur allgemeinen Kenntnis unserer Vereinsmitglieder mit dem Ersuchen, diese Gründung selbst eingehend zu erwägen, und auch unter den übrigen Bediensteten der A. T. E., welche noch nicht Mitglieder unseres Vereines sind, zu verbreiten.

Der Vereinsvorstand wird in nächster Zeit einen ausführlichen Bericht über diese Gründung, insbesondere auch einen Entwurf der Statuten für die zu gründende Spar- und Vorschufkasse verassen, und den Ausschüssen der genannten acht Vereine zur Beratung übermitteln. Sache dieser Ausschüsse wird es sein, die Frage vom Standpunkt ihrer Vereine zu erwägen, sich mit ihren Vereinsmitgliedern ins Einvernehmen zu setzen und sodann mit dem Ergebnis dieser Tätigkeit wieder an den unterzeichneten Vereinsvorstand heranzutreten. Erst, wenn allseitiges Einverständnis erzielt sein sollte, kann an die Durchführung dieser Gründung gedacht werden.

Auffig, am 7. Juli 1913.

Der Vereinsvorstand:

Franz Schade, derzeit Obmann.

In welchem Verhältnis der Subordinierung der gelbe Bedienstetenverein der A. T. E. zu der Bahnverwaltung steht, zeigt nachstehendes Schreiben des administrativen Direktors, nach welchem die Bahnverwaltung Erlässe wie an eine sonst ihr unterstellte Dienststelle an den Verein ergehen läßt. Mit der Bezahlung der Rechtschuldkosten in Fällen, in welchen der Verwaltung der A. T. E. die Erteilung von Rechtsschutz genehm ist, will sie sich die Verweigerung des Rechtsschutzes für jene Fälle erkaufen, in welchen sich der Rechtsbeistand gegen sie richten würde. In solchen Fällen soll ein armer Teufel von einem Bediensteten der A. T. E. überhaupt rechtlos sein. Das interessante Schreiben lautet:

An den

Verwaltungsausschuß der Rechtschuldkasse des Vereines der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E., zu Händen des Obmannes, Herrn Wagenmeister Hofmann in Auffig.

Wir haben den Bericht über den seitens der Rechtschuldkasse des Vereines der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E. dem prov. Wächter Josef Waber, in Angelegenheit des Unfalles am 18. September 1912, bei der Straßenüberführung in Kilometer 168/9 der Linie Auffig-Komotau, gewährten Rechtsschutz zur Kenntnis genommen.

Im Grund unseres Erlasses vom 26. Oktober 1912, D.-Z. 28.769/12 an den Vorstand des Vereines der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E., bewilligen wir Ihnen zur Bezahlung der vorgelegten Rechnung des Rechtsanwaltes Dr. Rosenbergs in Teplitz den Betrag von Kr. 154.28, welcher in der Anlage mitfolgt.

Dadurch werden Sie in die Lage versetzt, Ihre derzeitigen Geldmittel weiterhin für Zwecke der Bildung des im Punkt 5 der Bestimmungen für ihre Rechtschuldkasse vorgesehenen Betriebsgeldes unangefastet zu lassen. Die vorgelegte Rechnung des Dr. Rosenbergs folgt in Anlage zurüd.

Teplitz, 24. Mai 1913.

Der adm. Direktor: Dr. Stradal m. p.

Nicht allein Rechtschuldkosten erhält der gelbe Verein auf der A. T. E., sondern man bewilligt ihm nach den beiden letzten Schreiben überhaupt alles, was er beanprucht. Forderungen der Bediensteten allerdings nicht, aber Uniformen für die Musik und die Benützung von Dienstsimmern zu Gesangsproben.

D.-Z. 14.973/13 Ia.

An den

Verein der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E. zu Händen des Obmannes

in Auffig.

In Erledigung Ihrer Eingabe vom 14. Mai 1913, bewilligen wir Ihnen bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerspruch die Benützung des im Aufnahmgebäude unserer Station Böhmisches-Leipa A. T. E. befindlichen Schulungszimmer zur Abhaltung von Musikproben in dem Gebiet des Vereinsvorsitzes Böhmisches-Leipa gebildeten Gesangsriege.

Die Proben dürfen in diesen Zimmern nur an jedem Donnerstag in den Abendstunden von 7 bis 9 Uhr stattfinden. Die an den Proben teilnehmenden Vereinsmitglieder

haben auf tunlichste Reinhaltung des Zimmers zu achten. Auch ist strenge dafür zu sorgen, daß aus Anlaß dieser Proben die in dem Schulungszimmer befindlichen Inventargegenstände weder beschmutzt noch beschädigt werden.

Der Leiter der Proben hat sich jedesmal vor Beginn derselben beim Stationsvorstand in Böhmisches-Leipa, A. T. E., zu melden und den Schlüssel für das Zimmer zu beheben.

Nach Beendigung der Probe ist das Zimmer vom Leiter der Proben ordnungsgemäß abzusperren, und der Schlüssel in der Vorstandskanzlei der Station Böhmisches-Leipa abzugeben. Ueber etwa bei der Benützung des Zimmers vorgekommenen Anstände ist sofort Meldung zu erstatten.

Hievon ist der Ortsauschuß des Vereines in Böhmisches-Leipa zu verständigen.

Teplitz, am 8. Juni 1913.

Der Generaldirektor:

J. V.: Dr. Stradal m. p.

D.-Z. 12.828/13.

An den

Verein der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E. zu Händen des Obmannes

in Auffig.

In Erledigung Ihrer Eingabe vom 20. April 1913, stellen wir Ihnen für jene provisorischen Bediensteten, welcher der Vereinskapelle angehören, und nicht im Besitz von Uniformen sind, eine entsprechende Anzahl vollständiger Uniformen, bestehend aus: je einem Uniformrock, einem Tuchpaletot, einer Tuchhose und einer Sommerkappe für die Dauer der gemeinsamen Ausrüstung zur Verfügung.

Wir haben unser Materialdepot in Auffig angewiesen, die Uniformen jenen Dienststellen, welchen die uns mit Verzeichnis bekanntgegebenen Mitglieder der Vereinskapelle unterstellt sind, inventarisch zu übergeben.

Teplitz, am 11. Jänner 1913.

Der Generaldirektor:

Enderes m. p.

Das ganze ergibt ein abstoßendes Bild raffinierter Unterjochung des Personals und liebdienerischer Bedienstetenunterwürfigkeit, die nur von Leuten zu erwarten war, die hiezu im Reichsbund deutscher Eisenbahner die notwendige Vorbildung empfangen. Es ist bezeichnend für den „Reichsbund“ und es ist lehrreich für die Eisenbahner ganz Oesterreichs, daß nur dort solche Verhältnisse einreihen konnten, wo sich der „Reichsbund“, der ursprünglich von der Verwaltung der A. T. E. selbst gebildet und begünstigt wurde, einigermaßen Anhang verschafft hatte. Nun sind die „Reichsbündler“ auf der A. T. E. ganz gelb geworden und der „Reichsbund“ selbst hat das Nachsehen.

Mehr Achtung vor Untergebenen!

Von dem Personal der Eisenbahnverwaltungen wird gefordert, daß es seinen Vorgesetzten mit Achtung begegne. Und das mit Recht. Ueber schuldige Achtungsverletzung werden sich die Vorgesetzten selten zu beklagen haben; und wenn es vorkommt, dann ist es meistens darauf zurückzuführen, daß die Vorgesetzten in ihrem Verhalten Grund zu dieser Verletzung geben.

Die Klagen des Eisenbahnpersonals über unrichtige Behandlung seitens seiner Vorgesetzten sind nicht von heute. In diesem Punkt merkt man tatsächlich nichts von einem Kulturfortschritt. Es wird noch manchen Kampf kosten, bis die Eisenbahnverwaltungen und die sie vertretenden Aufsichtsorgane sich dahin durchgerungen haben, in jedem ihrer Untergebenen vor allem den Menschen zu achten. Mit einer ganzen Weltanschauung muß da gebrochen werden.

Man sehe sich einmal den Dienstvorstand eines größeren Bahnhofes an: In seinem ganzen Verhalten liegt System. Er schafft mit Absicht eine tiefe Kluft zwischen sich und seinen Untergebenen. Jedes freundliche Wort ist ihm verpönt. Möglichst barock sucht er die Leute zu behandeln. Den Gruß, den ihm das Personal entbietet, sucht er möglichst zu übersehen oder er erwidert ihn in einer Weise, daß er eher einem Fluch ähnlich sieht als einem Gruß. Es gibt natürlich auch Ausnahmen. Gott sei Dank. Aber weitans die größte Zahl der Vorstände größerer Stationen gefällt sich in solcher herabwürdigenden Behandlung. Mündliche Vorstellungen um Urlaub, um Dienst erleichterungen, um Abstellen von Mitarbeitern, werden so erledigt, daß dem Betroffenen die Luft vergeht, so bald wieder zu kommen. Wie eingangs erwähnt, in dem ganzen Auftreten liegt System; man will sich sein Personal vom Leibe halten. Daran denkt man aber nicht, wie sehr man durch diese achtungswidrige Behandlung selbst in der Achtung vor seinem Personal sinkt.

Zur Zeit, als die Organisationen im Aufblühen begriffen waren, waren dies beliebte Praktiken, nicht ohne Erfolg. Viele ließen sich da einschüchtern durch das schroffe Vorgehen ihrer Vorgesetzten. Auch heutzutage zieht es noch manchmal, aber nicht auf die Dauer. Die Organisationen sind zu stark geworden; sie dringen zu sehr in ihre Mitglieder, sich als Menschen und Staatsbürger zu betrachten, und als solche auf anständige Behandlung zu sehen.

Ist eine herabwürdigende Behandlung der Untergebenen zur richtigen Dienstbesorgung nötig? Ganz und gar nicht. Im Gegenteil. Nur wenn das Personal mit der nötigen Dienstfreudigkeit arbeitet, kann etwas Gedeihliches geleistet werden. Ein freundliches Wort der Vorgesetzten wirkt da oft Wunder.

Oft wissen die Vorstände gar nicht, wie sehr sie in Ton, Ausdrücken und Handlungsweisen gegen ihre Untergebenen diese kränken. Eine jahrelange Übung hat sie taub gemacht gegen Vorstellungen jeder Art, die von „unten“ kommen. Nur was von „oben“ kommt, zieht. Sie sind sich gar nicht bewußt, wie sehr sie in ihrem Verhalten Klaffengesecke großziehen. Aus meiner Praxis habe ich da ein eklatantes Beispiel: Auf dem Bahnsteig eines Großstadtbahnhofes waren sich der Vorstand dieses Bahnhofes und der Inspektor in die Haare geraten. Der letztere glaubte Grund zum Zadel zu haben und fuhr den Bahnvorstand etwas unsanft an. Scharfe Worte flogen hin und her. Wütend wurde es dem Dienstvorstand zu dumm: „Herr Inspektor, ich verbitte mir Ihre Vorwürfe und Ihre Ausdrücke. Sie glauben wohl einen Verschieber vor sich zu haben.“ Uns interessiert nur die letztere Bemerkung, die uns die Auffassung dieser Herren zeigt. Also einem Verschieber gegenüber darf man sich

alles erlauben. Dieser Sinn lag doch in der Meinerung des Vorstandes. Und tatsächlich beweist das ganze Auftreten des letzteren, daß es ihm mit dieser Auffassung ernst ist. Er übt keine Rücksicht auf sein untergebenes Personal. Ob Publikum herumsteht oder nicht, das läßt ihn kalt. Er denkt nur an sich, an seine eigene Person, und merkt nicht, daß ebenso wie ihn das ungebührliche Verhalten des Inspektors kränkte, ebenso seine arrogantes Auftreten seine Untergebenen kränken muß. Da heißt auch: „Ja, Bauer, das ist wieder etwas anderes“.

Für Außenstehende muß ja so ein kleinliches Auftreten eines Vorgesetzten ein Lächeln hervorrufen. Dort denkt man unwillkürlich an den aufgeblasenen Truthahn im Südhof; aber das Personal hat eben bei einem derart von sich eingenommenen Dienstvorstand nichts zu lachen. Daheim da schaut das Kind achtungsvoll zum Vater auf, und er ist bemüht, durch strenge Pflichterfüllung das Kind nicht Lügen zu strafen. Kommt er aber in den Dienst, so merkt er immer und immer wieder, daß er trotz aller Ehrenhaftigkeit ein „ganz gewöhnlicher Eisenbahner“ ist; die Behandlungsweise schlägt ihn nieder, er kann sich nicht dagegen wehren, kann nicht zum Dienstvorstand sagen: „Ihre Behandlungsweise ist niederträchtig“. Und kommt er dann heim vom Dienst, fühlt er nichts weniger als Berufsfreude.

Wie kann nun in diesen Zuständen eine Besserung eintreten? Einmal durch Einwirken von oben. Der Willkürherrschaft der Dienstvorstände muß ein Ziel gesetzt werden. Ueberschreitungen ihrer Dienstgewalt sollte da streng geahndet werden. Männer mit sozialem Empfinden gehören an die Spitze solcher Stellen, Männer, die nicht nur tüchtige Eisenbahnbeamte sind, sondern die auch mitfühlen können. Mit einem Wort: Wir wollen Charaktere zu Vorgesetzten, die uns auch durch ihre großzügige Auffassung von ihrem Beruf imponieren.

Dann sind wir sicher, daß auch unsere berechtigten Wünsche richtig vertreten werden, und wir können, wenn unsere Tagesarbeit, unsere Pflichten zu Ende sind, mit frohem Herzen an unseren heimischen Herd treten, um darin für alles Schöne, Große und Gute zu wirken.

Den Beamten und Arbeitern rufen wir Bürger Wort ins Gedächtnis:

Viel Klagen hör ich oft erheben
Vom Hochmut, den der Große übt:
Der Große Hochmut wird sich geben,
Wenn uns're Krickerei sich gibt

Die Sanierung der Südbahn.

Die Südbahn ist das Skelett im Hause der österreichischen Volkswirtschaft. Zahllos sind die Versuche zur Sanierung dieses in seiner Finanzierung so arg verunglückten Unternehmens, ebenso groß aber auch die Mißerfolge. Als vor zehn Jahren zu Paris das berühmte Arrangement mit den Besitzern der dreiprozentigen Prioritäten geschlossen wurde, schien es wirklich, als ob die Verhältnisse der Gesellschaft dauernd geordnet wären. Der kolossale Verkehrsaufschwung, der damals kaum geahnt wurde, ist aber der Südbahn nicht zum Segen, sondern zum Fluch geworden. Ihre ganze Einrichtung erwies sich als unzureichend, die Stationen mußten erweitert, neue Waggon und Lokomotiven angeschafft werden, und da die Südbahn nicht in der Lage war, eine größere Anleihe für diese Zwecke aufzunehmen, blieb der Gesellschaft nichts anderes übrig, als sich das Geld wieder bei ihren alten Obligationären zu verschaffen, indem sie die Rückzahlung des Prioritätenkapitals für Jahre hinaus stiftierte. Vor zwei Jahren wurde ein neues Arrangement geschlossen, das auf der Kapitalisierung der italienischen Annullität beruhte und der Gesellschaft größere Mittel für ihre eigenen Bedürfnisse sowie für die Rückzahlung der Prioritätsschulden in dem reduzierten Kapitalausmaß von 350 Frs. (anstatt 500 Frs.) sichern sollte. Die Perfektion der Vereinbarungen wurde aber durch den Krieg zwischen Italien und der Türkei unterbrochen und seither sind die Verhältnisse der Märkte derart ungünstig geworden, daß an irgendeine Finanzoperation der Südbahn gar nicht gedacht werden kann. Die Lage des Unternehmens hat sich zwar dadurch gebessert, daß die Südbahn in dem für sie außerordentlich günstigen Jahre 1912 das Erfordernis für den Schuldendienst, und zwar nicht im reduzierten, sondern im vollen Umfang verdient hat, allein die Frage der Kapitalbeschaffung für die Investitionen bleibt vollständig offen; die Prioritäten wollen in die von der Südbahn wie immer wieder verlangte Hinausschiebung der Schuldentilgungen nicht länger willigen, und unter dem Druck dieser Situation wurden die Verhandlungen zur Sanierung der Südbahn wieder aufgenommen. Sie sind jetzt an einem entscheidenden Punkte angelangt. Vor kurzem hatten der Direktor der Kreditanstalt Doktor Spitzmüller und Generalrat Professor Landsberger in Paris Konferenzen mit der Organisation der Prioritätenbesitzer geführt. Bei diesen soll eine wesentliche Annäherung erzielt worden sein. Das Komitee der Prioritätenbesitzer unter Führung des Präsidenten Garb ist gegenwärtig in Wien eingetroffen und möchte aus einer direkten Fühlungnahme mit dem Finanz- und dem Eisenbahnminister entnehmen, zu welchen Konzeptionen sich die Regierung bereit finden will. Das Komitee, das im wesentlichen aus neuen Persönlichkeiten zusammengesetzt ist, kommt, wie es scheint, in dem Glauben nach Wien, die Verhandlungen im ersten Ansturm zu einem positiven Ergebnis führen zu können. Schon das Ergebnis der allernächsten Tage wird es wohl zur Ueberzeugung bringen, daß sich gerade in der Südbahnfrage die Ereignisse besonders langsam vollziehen. Es sind zu viele sich kreuzende Bestrebungen, Eifersüchteleien u. s. w. im Zuge, als daß mit einem sofortigen Ergebnis gerechnet werden könnte. Immerhin verdienen die gegenwärtigen Verhandlungen besonderes Interesse.

Die letzte Bilanz der Südbahn hatte mit einem Ueberschuß von 1.9 Millionen Kronen geschlossen. Dabei waren in gewohnter Weise die gesamten Erfordernisse für die Tilgung der Prioritäten als Ausgaben eingestellt, obwohl die Südbahn für diesen Zweck keinen Heller ausgezahlt hat, sondern diese Summen vollständig für Investitionen verwendet hatte. Die Bilanz hat allerdings aus früheren Jahren ein Defizit von 19.29 Millionen Kronen, das erst getilgt werden muß, und die Gesellschaft

hat überdies noch die Rauffillingschuld von rund 26 Millionen Kronen, die aus künftigen Erträgen abgestattet werden muß. Allein die Tilgung der Prioritäten soll ja nicht mit dem vollen Betrag von 500, sondern nur mit einem reduzierten Kapital von 350 Frcs. erfolgen, und wenn die Verhältnisse sich einigermaßen günstig entwickeln, müßte die Südbahn schließlich aus sich heraus aktiv werden und die Kraft zur Aufnahme ihres Schuldendienstes wieder gewinnen, wenn ihr nur die Möglichkeit verschafft würde, für die Investitionen eine neue Kapitaloperation durchzuführen. In einer Sanierung durch eine Ordnung des Prioritätendienstes ist die Gesellschaft selbst stark interessiert, nicht minder aber auch die österreichische Regierung, die, wenn sie die Südbahnfrage aus der Welt schafft, den französischen Markt für Anleiheemissionen wiederzugewinnen hofft. Das weiß die Südbahn und deshalb verlangt sie vom österreichischen Staat eine Mithilfe bei der Sanierungsaktion, über die die Verhandlungen derzeit noch schweben.

Für die Sanierung der Südbahn stehen zwei Projekte im gegenseitigen Wettstreit. Das erste ging von der Südbahnverwaltung aus, wurde in der letzten Zeit modifiziert und hat den Rückhalt an dem Hause Rothschild in Paris, das von jeher der größte Interessent an Südbahnprioritäten war. Dieses Projekt will den von den französischen Prioritäten und namentlich von Herrn Lacombe vertretenen Lieblingswunsch zur Durchführung bringen, daß die Prioritäten der Südbahn Staatsaktien werden und so die absolute Sicherheit genießen. Um diesen Preis wollen sich die Prioritäten zu weitgehenden Opfern bereitfinden und eine Reduktion ihres Kapitals auf 325 Frcs. zugestehen. Die Form soll die Staatsgarantie sein, indem die Regierung für den Coupon und die reduzierte Rückzahlung der Prioritäten mit den Mitteln des Staates einsteht. Dieser Plan hat aber in den Kreisen der Regierung wenig Zustimmung gefunden. Alle österreichischen Regierungen scheuen das Parlament wie das Fegefeuer und suchen um jeden Preis das Risiko parlamentarischer Verhandlungen zu vermeiden. Gewiß wendet die Südbahn ein, daß das effektive Risiko des Staates für eine Garantie der Südbahn gleich Null wäre, daß die Südbahn weit mehr als das Erfordernis für ihre Schulden verdient, daß der Staat niemals Zahlungen werde leisten müssen und daß die Garantie nur ein moralisches Versprechen bedeutet. Allein im Parlament wird ganz gewiß die Frage aufgeworfen werden, weshalb der österreichische Staat dazu käme, der Südbahn ein Geschenk zu machen und für die verfehlten Finanzkünste der Pariser Rothschilds in den fünfziger Jahren aufzukommen. Eine Garantievorlage hätte keine Aussicht im Parlament, würde wahrscheinlich abgelehnt werden und die Regierung würde über sie stürzen. Das hat die Südbahnverwaltung auch erkannt und sie hat deshalb ihr Projekt, namentlich seit der zweiten Plan, der von dem Gouverneur der Oesterreichischen Bodenkreditanstalt Dr. Sieghart ausgeht, bekannt wurde, in maßgebenden Punkten geändert. Worin diese Modifikationen bestehen, ist bisher nicht bekannt geworden. Sie können sich aber nur in der Richtung bewegen, daß eine Aufnahme gewisser Grundzüge aus dem Sieghartschen Projekt in Erwägung gezogen wird. Dieses ist einfacher Natur. Es will die Obligationen auf 325 Frcs. abstempeln, die italienische Annuität kapitalisieren, auf Grund dieser Annuität Titres ausgeben und diese Titres bis auf einen Betrag von 100 Millionen Francs, der für Investitionen zurückgehalten werden soll, den Besitzern der dreiprozentigen Südbahnprioritäten ausfolgen. Jeder Besitzer würde die Hälfte seines Kapitals in Südbahnprioritäten, die andere Hälfte in auf der italienischen Annuität fundierten Obligationen erhalten. Vom Staat soll nicht die Garantie, sondern tarifarisches Zugeständnisse verlangt werden, nämlich ein besseres Teilungsverhältnis im Verkehr mit Triest und die Aufrechterhaltung der gegenwärtigen hohen Tarife auf den Linien der Südbahn. Kapitalgarantie oder Tarifgarantie sind also die beiden Schlagworte, um die gekämpft wird. Zur Tarifgarantie kann sich die Regierung leichter entschließen, weil sie in dieser Richtung autonom ist und die Zustimmung des Parlaments nicht braucht. Auch hier sind aber die Schwierigkeiten stark, da die Abgeordneten der Alpenländer dagegen mit Recht Protest erheben, daß ihre Gebiete, die von der Südbahn durchfahren werden, dauernd höhere Tarife als die Südbahnländer zahlen sollen.

Protokoll

der Sitzungen der Sektion „Diener“ des Zentralausschusses für allgemeine Personalangelegenheiten der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

(Schluß.)

Stationsaufseher.

Zulassung der Telegraphisten zu Ergänzungsprüfungen. Ueberstellung in die Gruppe A der Diener mit dem Anfangsgehalt von 1000 Kr. Automatische Ernennung zu Stationsmeistern.

Magazinsaufseher.

Ernennung nach einjähriger ausschließlicher Verwendung. Automatische Ernennung zu Unterbeamten. 12/24stündiger Dienstturnus. Mindestens zwei dienstfreie Tage monatlich. Neunstündige Arbeitszeit in den Magazinen, 6 1/2 stündige wöchentliche Arbeitsdauer in den Werkstätten, Heizhäusern und Materialmagazinen. Freigabe der Nachmittage vor den großen Feiertagen. Ueberstundenentlohnung. Erhöhung des Schreibpaukales im Transportdienst.

Ladescheinschreiber und Magazinsdiener.

Zulassung zur Magazinsaufseherprüfung. Ausschließliche Besetzung der Magazinsaufseherposten aus diesen Kategorien. Einreihung als „Ladescheinschreiber“ in die Gruppe B der Diener. Neunstündige Arbeitszeit. Zwei dienstfreie Tage monatlich. 12/24stündiger Dienstturnus. Schreibpaukale. Ueberstundenentlohnung.

Wagenschreiber.

Änderung der Prüfungsvorschrift nach näher bezeichneten Grundzügen. Baldige Normierung der Wagenunterbeamtenposten. Automatische Ernennung zu Unterbeamten als „Wagenschreiber“. 12/24stündiger Dienstturnus, respektive zwei dienstfreie Tage monatlich. Schreibpaukale. Erhöhung des Schreibpaukales. Zulage in größeren Transittationen.

Stationsdiener.

Ernennung fähiger Stationsdiener zu Ranglisten. Einführung des 12/24stündigen Dienstturnusses, respektive der wöchentlich 42stündigen Arbeitszeit. Leichtere Dienstturnusse der Stationsdiener der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn. Ueberstellung in die Dienergruppe B. Ein freier Tag wöchentlich. Bezahlung der Ueberstunden sowie der Sonn- und Feiertagsarbeit. Erhöhung des Kanzlei- und Schreibpaukales.

Verschieber und Oberverschieber.

Zulassung zur Verwendung im Fahrdienst und zu den Prüfungen für höhere Dienstposten. Für den Rangstatus soll der Zeitpunkt der Prüfungsablegung maßgebend sein. Einjährige Karenzzeit zur Ablegung der Oberverschieberprüfung. Erhöhung der Postennormierung. Auflassung der Verschieberaufseherkategorie. Zulassung der Oberverschieber zur Unterbeamtenprüfung. Ernennung derselben zu Platzmeistern. Abancement der nicht zu Platzmeistern ernannten Oberverschieber mit Unterbeamtenprüfung von der Gehaltsstufe 1200 Kr. ab nach dem Schema für Unterbeamte. Verschiebzulage monatlich 24 Kr. Zulage für höhere Dienstverwendung. Mehrere näher ausgeführte Anträge für den Fall der Einführung des Prämienystems, so die Garantie für eine Mindestprämie und die der Nachdienstzulage.

Lampisten.

Ausschließliche Verwendung zum Lampistendienst. Stabilisierung nach einjähriger Verwendung im Lampistendienst. Normierung der Professionistenstellen als Werkmännerposten im Beleuchtungsdiens. Einreihung der Spenglerlampisten (Professionisten) in die Gruppe A, der übrigen Lampisten in die Gruppe B der Diener. Zweijährige Vorrückungsfrist bis zum Endgehalt. 12/24stündiger Dienstturnus. Nachdienstzulage ohne Einschränkung.

Portiere.

Alleinige Verwendung zum Portier. Automatische Ernennung zu Unterbeamten. 12/24stündiger Dienstturnus bei permanentem Nachdienst. 16/24stündiger Dienstturnus in den übrigen Stationen. Schreibpaukale. Nachdienstzulage ohne Einschränkung. Verleihung der Garderoben an Witwen von Bediensteten.

Wagenpuffer.

Befreiung von Nebenberichtigungen. Vermehrung der Wagenpufferposten. Ablösung von diesem Dienst aus Gesundheitsgründen. Stabilisierung nach zweijähriger Verwendung. Einreihung in die Dienergruppe B. Stabilisierung der Professionisten als Werkmänner mit 1000 Kr. Einführung des 12/24stündigen Dienstturnusses, respektive zwei 36stündige Ruhelagen im Monat. Nachdienstzulage, sofern der Nachdienst nicht nach der Arbeitsordnung besser bezahlt ist. Schreibpaukale. Unterkunftsräume. Genügende Beistellung von Werkzeug und Helfern.

Lokomotivführeranwärter.

Näher bezeichnete Bedingungen betreffs der fachlichen Qualifikation und betreffs der Berufung zum Lokomotivführerdienst. Tagelohn für die Lokomotivführeranwärter von mindestens Kr. 850 (4 Kr.) nebst Fahrgebühren. Ablegung der Intelligenzprüfung. Anstellung als Lokomotivführeranwärter nach 2 Jahren mit 1200 Kr. Gehalt und 600 Kr. Quartiergeld. Ernennung zum Unterbeamten als „Lokomotivführer“ nach weiteren zwei Jahren mit 1400 Kr. Gehalt und 600 Kr. Quartiergeld. Zweijährige Vorrückung ohne außerordentlichem Abancement. Einrechnung der Systemisierungsjahre. Entschädigung der als zweite Lokomotivführer bei schweren Güterzügen Dienst verrichtenden Anwärter als Lokomotivführer. Regelung der Dienstzeit nach näher bezeichneten Grundzügen. 12/24stündiger Dienstturnus im Referendariat. 52 dienstfreie Tage jährlich in der Dauer von 36 Stunden. Einrechnung der Vorbereitungs- und Ausrüstungszeit. Einhaltung der Dienstturnusse. Tagesdiäten an Stelle aller Prämien: 7 Kr. bei Schnellzügen, Kr. 5-50 bei den übrigen Zügen, 4 Kr. für Dienst im Domizil, welche Diäten für jeden begonnenen Tag und auch für jeden turnusmäßigen Ruhetag zu leisten sind. Nachdienstzulage. Gehrgeld. 80 Prozent der Nebengebühren für die als Feiger verwendeten Anwärter. Anerkennung der Vertrauensmänner.

Wagenauffseher.

Erhöhung der Postennormierung. 4 Kr. Taglohn für provisorische Wagenauffseher. Ernennung der mit 900 Kr. angestellten Wagenauffseher, die neun Jahre zur Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. warten müssen, zu Unterbeamten. 12/24stündiger Dienstturnus, respektive ein Tag wöchentlich frei. Gleichstellung der Stundengebühren des ambulanten Wagenaufsichtspersonals dem für Zugführer. Dienstzulage. Lokomotivheizer. (Schiffsheizer und Stabilisierheizer.)

Entnahme der Lokomotivheizer aus dem Stande der Heizhausarbeiter bei Berücksichtigung von Vorbildung und Fähigkeiten. Definitivernennung als Lokomotivheizer nach zweijährigem Dienst (hievon 1/2 Jahre als Feiger) und Ablegung der Kesselwärter- und Dienstprüfung. Entsprechende Postennormierung. Anstellung der nach fünfjähriger Dienstzeit systemisierten Feiger. Ermöglichung der Prüfungswiederholung. Durchführung des Härtenausgleiches. Herausgabe eines Rangstatus. Verminderung der Zahl der Schlosserheizer. Referierung der Stabilisierheizer, Oberheizer- und Pumpenwärterposten für zu ihrem Dienst untauglich gewordene Lokomotivheizer bei Uebersehung in die Dienergruppe A oder in die Gruppe II als Werkmänner. Einhaltung der Vorschriften betreffs Dienst- und Ruhezeit. Regelung der Dienstzeit nach näher bezeichneten Grundzügen. 52 dienstfreie Tage jährlich in der Dauer von 36 Stunden. Einrechnung der Vorbereitungs- und Ausrüstungszeit. 75 Prozent der Nebengebühren des Lokomotivführers. An Stelle aller Prämien Tagesdiäten: Kr. 5-60 für Schnell- und Personenzüge, Kr. 4-40 für die übrigen Dienstleistungen außer dem Domizil, Kr. 8-20 für Dienst im Domizil, welche Diäten für jeden begonnenen Tag und für jeden turnusmäßigen Ruhetag zu leisten sind. Nachdienstzulage. Reformierung der Instruktion XXIII. Befreiung von näher bezeichneten Reinigungs- und Ausrüstungsarbeiten. Ausfolgung von Dienstbüchern. Bestätigung der Dienstleistung durch das Heizhaus, anstatt durch den Zugführer. Kochvorrichtungen. Erhöhung des Brennstoffbezuges und der Zuweisung von Fußmaterial.

Oberheizer.

Anstellung mit 1000 Kr. Quartiergeld im Ausmaß wie für Lokomotivführer (Unterbeamte) gefordert. 80 Kr. monatliche Entschädigung für den Entgang variabler Bezüge. 12/24stündiger Dienst.

Werkstätten- und Heizhauspersonal.

Stabilisierung nach folgenden Grundzügen: Stabilisierung von 80 Prozent des Personals ohne Anrechnung der Dienstkleider mit dem 300-, respektive 865fachen des zuletzt bezogenen Taglohnes bei Aufrechnung von Differenzbeträgen in die nächsthöhere Gehaltsstufe. Stabilisierung der Professionisten in der Dienergruppe A, der Arbeiter mit besonderer Verwendung in der Gruppe B und der übrigen Arbeiter in der Gruppe C. Ausgleich der erfolgten Stabilisierungsschäden und des Entganges von Lohnregulierungen durch die Stabilisierung. Näher bezeichnete Grundzüge zur Stabilisierung der Werkstättenarbeiter der verstaatlichten Privatbahnen. Festsetzung der Grundlöhne und Lohnvorrückungen vor der Stabilisierung im Einbernehmen mit den Arbeiterausschüssen. Die nach der Einführung der Stabilisierung eintretenden Arbeiter sind nach diesen erstellten Lohnnormen zu behandeln. Bei fachlicher Befähigung hat immer der

bedienstetste Arbeiter Partieführer zu werden. Gleichstellung der Bediensteten der Signalwerkstätten, Gasanstalten und Elektrifizierungsstellen jenen der Hauptwerkstätten. Beendigung der Arbeit Samstag mittags in den Heizhäusern, Betriebsleitungen und Heizhausposturen für die Werkstättenarbeiter. Die Ueberstundenarbeit ist mit 50 Prozent, die Nacharbeit mit 100 Prozent zu entlohnen, und zwar auch den Stabilisierten. 100 Prozent Zuschlag für gefährliche und gesundheitschädliche Arbeiten. Professionisten im Fahrdienst sind den Professionistenlöhne weiter zu bezahlen. Zuziehung von Vertrauensmännern zur Prüfung von Beschwerden. Abschaffung der Lantien. Schreibpaukale für im Freien und mit ägenden Flüssigkeiten Arbeitende. Waschräume, Kleiderkästen, Bäder, Unterkunftsräume, Handtücher, Seife. Der 1. Mai ist als Feiertag zu erklären. Abänderung der Bezeichnung ungelerner Arbeiter und die der Schmiede und Kesselschmiede.

Pumpenwärter.

Automatische Ernennung der Fachpumpenwärter zu Maschinenaufsehern und gleiche Behandlung der älteren Pumpenwärter. 12/24stündiger Dienstturnus.

Werkmänner.

Alle mit dem 300fachen Taglohn stabilisierten Werkmänner der elektrischen Zentralen haben mit Rückwirkung vom Tage der Ernennung so vorzurücken, daß der Anfangsgehalt dem 365fachen Taglohn entspricht.

Kranbedienstete.

Gewährung von Stundengebühren. Regelung der Arbeitszeit. Zwei freie Tage innerhalb elf Arbeitstagen.

Werkstättenportiere.

Automatische Ernennung zu Unterbeamten bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. Vergütung der über die normale Arbeitszeit geleistete Arbeit.

Anschließend an die im vorstehenden enthaltenen Sonderwünsche der einzelnen Dienerkategorien resumiert der Vorsitzende die begutachteten Anträge und bringt sodann jenen Teil der vom Herrn Ministerpräsidenten am 1. Juli 1912 im Abgeordnetenhaus gehaltenen Rede, welcher sich mit den Forderungen der Eisenbahnenbediensteten beschäftigt, sowie die Worte, die der Herr Eisenbahnminister am 13. Dezember 1912 im Budgetausschuß im gleichen Gegenstand gesprochen hat, zur Verlesung.

Der Herr Ministerpräsident führte an, daß für die Eisenbahner mit 1. Jänner 1912 eine ganze Reihe von Bezugsaufbesserungen mit einem Jahresaufwand von 21 Millionen Kronen in Kraft getreten ist. Wenn diese Maßnahmen hinter den in dem Resolutionsbeschlusse des Abgeordnetenhauses vom Dezember 1911 enthaltenen Anforderungen zurückgeblieben sind, so liegt der Grund hierfür darin, daß die Regierung sich die Rückfragen auf die finanzielle Lage des Staates wie nicht minder auf die Leistungsfähigkeit der Steuerträger streng vor Augen halten muß.

Von diesem Standpunkt aus betrachtet, erweist sich der auf Einstellung weiterer 17 Millionen hinielende Antrag schon deshalb als unnehmbar, weil er eine dauernde Mehrbelastung des Staatshaushaltes involvieren würde, für die im gegenwärtigen Voranschlag eine Bedeckung nicht gegeben ist und die geeignet wäre, das Gleichgewicht in der Gebarung des Staatshaushaltes empfindlich zu stören. Bei dieser Sachlage muß die Regierung offen und loyal erklären, daß sie im Falle der Annahme des bezüglichen Antrages nicht in der Lage wäre, für dieses Gesetz die Allerhöchste Sanction zu erbitten. Im übrigen würdigt die Regierung die Momente, die für einen plan- und stufenmäßigen Ausbau der Maßnahmen zugunsten der Bediensteten sprechen, sie muß aber ihre Entschlüsse in der Frage, in welchem Umfang und in welchem Zeitraum solche Maßnahmen ergriffen werden können, von den Rücksichten auf geordnete Personalwirtschaft und von der weiteren Gestaltung der finanziellen Verhältnisse des Staates abhängig machen, ebenso wie das bei anderen, mit großen Auslagen verbundenen Aktionen des Staates der Fall sein muß.

Der Herr Eisenbahnminister erklärte in seiner Rede, daß er bezüglich der gestellten Anträge wegen Zuwendung von 17 Millionen Kronen für die Eisenbahnenbediensteten selbstverständlich keinen anderen Standpunkt vertreten könne, als den, den im Sommer des Jahres 1912 der Minister des Innern in Vertretung des Ministerpräsidenten gekennzeichnet habe. Der Tenor dieser Regierungserklärung ist in der Hauptsache dahin gegangen, daß die Regierung die Momente, welche für eine fortgesetzte Pflege der Bezugs- und Gehaltsverhältnisse der Bediensteten sprechen, anerkennt, daß sie sich aber im vollen Umfang die Entscheidung vorbehalten müsse, in welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang solche Verbesserungen einzutreten haben werden.

Aus diesen Ausführungen, fährt der Vorsitzende fort, könne ersehen werden, daß die Verwaltung dem großen Komplex der personalwirtschaftlichen Fragen fortgesetzt ihre Aufmerksamkeit widmet und bemüht ist, solche Vorfragen zu treffen, welche sich als sachlich angemessen und als finanziell zulässig erweisen.

Es seien vom Zentralausschuß eine Menge Forderungen und Wünsche vorgebracht worden und gerade jene, welchen von den Antragstellern die größte Wichtigkeit beigegeben wurde, seien, wie schon im Laufe der Beratungen angedeutet wurde, mit so enormen Mehraufwendungen verbunden, daß deren Durchführung — abgesehen von anderen schwerwiegenden Momenten — schon aus dem Gesichtspunkt der Beschaffung der nötigen Mittel gewisse Schranken gezogen sind.

Die separaten Wünsche einzelner Verwendungskategorien anlangend, gibt der Vorsitzende seiner Anschauung Ausdruck, daß eine bevorzugte Behandlung einzelner Kategorien, soweit sie nicht durch besondere Dienstleistungen zu rechtfertigen wäre, im allgemeinen vom personalwirtschaftlichen Standpunkt nicht gutgeheißen werden könne, weil derartige Aktionen erfahrungsgemäß immer Rückwirkungen auf die anderen Kategorien auslösen; er könne es nicht unterlassen, an dieser Stelle gegen manche, gänzlich unbillige Forderungen einzelner Kategorien Stellung zu nehmen und verweise diesbezüglich auf Anträge gewisser Kategorien, welche auf eine neuerliche Erhöhung der erst im Jahre 1909 mit großen Aufwendungen eingeführten oder verbesserten Nebenbezüge abzielen.

Der Vorsitzende verabschiedet sodann die Mitglieder, indem er deren eifrige Mitarbeit und warme Vertretung der vorgebrachten Anträge hervorhebt, worauf Mitglied Sommerfeld im Namen sämtlicher Zentralausschussmitglieder die Bitte vorbringt, es möge das Eisenbahnministerium die Wünsche des Dienerpersonals maßgebenden Ortes mit allem Nachdruck vertreten.

Das letztgenannte Mitglied wird zum Verifikator des Protokolls bestellt, worauf die Sitzung geschlossen wird.

Wien, am 24. April 1913.

Der Vorsitzende:
Noch m. p.
Der Verifikator:
Sommerfeld m. p.
Der Schriftführer:
Riebler m. p.

Inland.

Der Bankrott der nationalen bürgerlichen Politik in Böhmen.

Die Politik der nationalen bürgerlichen Parteien hat die Landesverwaltung Böhmens an den Bankrott gebracht. Die Landeskassen Böhmens sind geleert, in der Erfüllung der wirtschaftlichen und kulturellen Aufgaben der Landesverwaltung ist ein vollständiger Stillstand eingetreten, die Schul- und Spitalzustände Böhmens wurden jämmerliche. Die Obstruktion der Deutschbürgerlichen im böhmischen Landtag aus wichtigen Anlässen einerseits und die Weigerung der Tschechen auf einen vernünftigen nationalen Ausgleich einzugehen, führte zur Auflösung des Landtages und des Landesanschlusses und zur Einsetzung einer bürokratischen Verwaltungskommission, die zunächst 20 Millionen neuer Steuern, eine Verdoppelung der Landessteuer und eine Erhöhung der Landesumlagen aus schrieb. Die nationale Politik führt also auf Kreuz- und Querwegen endlich zum Absolutismus, zur Sittierung der Autonomie in der Landesverwaltung. Die Regierung erhofft durch eine Erweiterung des Landtagswahlrechtes die Verhältnisse zu bessern. Es soll der Bevölkerung Böhmens ein neues Landtagswahlrecht mit einer neuen Wählerklasse für bisherige Nichtwähler aufoktrojiert werden. Bisher hatten die deutschnationalen Landtagsabgeordneten eine Ausdehnung des Landtagswahlrechtes durch ihre Obstruktion verhindert. Die Sozialdemokraten Böhmens veranstalteten im ganzen Lande Kundgebungen gegen die Aufhebung der Landesverfassung.

Unser Rekrutenkontingent.

Im Juliheft der in Deutschland erscheinenden „Wehr“ gibt ein österreichischer Autor einen Ueberblick über unser Rekrutenkontingent der nächsten Jahre. Demnach wurden 1912 für die gemeinsame Wehrmacht in Oesterreich 78.003 Mann, in Ungarn 57.997, für die k. k. Landwehr 20.715, für die Honved 17.500, in Summe also 174.215 Mann abgestellt. Das Kontingent für das Heer steigt in Oesterreich im Jahre 1913 auf 88.327, in Ungarn auf 65.673 Mann, im Jahre 1915 auf 91.482 in Cis- und 68.018 Mann in Transleithanien. Für die k. k. Landwehr steigt das Rekrutenkontingent jährlich um einige hundert Mann, bis es 1917 die angegebene Höchstziffer von 26.996 Mann erreicht. Die ungarische Landwehr erreicht ihre Höchstziffer an Rekruten, 25.000 Mann, bereits im Jahre 1915. Die Gesamtziffer des Rekrutenkontingents hebt sich im Jahre 1913 auf 197.816, ein Jahr später auf 208.217, im Jahre 1915 auf 209.518, im folgenden Jahre auf 210.519 Mann und erreicht mit 1917 die bleibende Ziffer von 211.496 Mann. Rechnet man hierzu die in Bosnien und der Herzegovina und die in Tirol und Vorarlberg für die österreichische Landwehr abgestellten Rekruten, so kommt man zu einer Endsumme von rund 220.000 Mann. Die Friedensstärke der österreichisch-ungarischen Armee wird in Zukunft 464.000 Mann betragen. Bei einer Ausnützung der Volkskraft wie in Deutschland müßte die Friedensstärke der Armee 600.000 Mann betragen und es müßte zur Erreichung dieser Ziffer eine neuerliche Erhöhung des Rekrutenkontingents um 60.000 Mann Platz greifen. Zu der Tat denken unsere leitenden Kreise an eine neue Seeresvorlage und eine neuerliche Erhöhung des Rekrutenkontingents um 50.000 Mann. Falls diese Erhöhung des Rekrutenkontingents Gesetzeskraft erhält, wird Oesterreich-Ungarn künftighin ein stehendes Heer von rund 514.000 Mann besitzen.

Die Steuerstraube.

In der letzten Zeit werden Steuerrückstände mit aller Rücksichtslosigkeit eingetrieben. Reservisten, welche zum außerordentlichen Wehrdienst einberufen wurden, seit November oder Dezember in Bosnien oder der Herzegovina unter den Fahnen stehen, werden von den Steuerämtern mit Zahlungsaufträgen wegen der Personaleinkommensteuer gemahnt, ferner Leute, welche längst ihre Zivilstellung verloren haben und seit Monaten kein anderes Einkommen beziehen als die ärarische Löhnung von 16 S. täglich, werden mit der Exekution bedroht, wenn sie dem Zahlungsauftrag nicht binnen sieben Tagen entsprechen.

Die Leute werden aus ihrer Arbeit gerissen, sie stehen monatelang an der Grenze, sie verlieren ihre Posten, ihre Familien darben — aber das k. k. Steueramt arbeitet unentwegt weiter, es schickt ihnen prompt die Zahlungsaufträge, droht mit der Pfändung, führt sie vielleicht auch aus. Die österreichischen Behörden scheinen es sich in den Kopf gesetzt zu haben, die Staatsbürger die Annehmlichkeiten des Militarismus bis zum letzten Tropfen genießen zu lassen. Welche Lust, Reservist zu sein!

Und mit welcher Begeisterung werden diese Reservisten bei den nächsten Wahlen für die nationalen und christlichsozialen Parteien stimmen, die alle Militärforderungen so reich bewilligt haben und die die Militärverwaltung wie die Regierung ruhig gewähren lassen!

Ausland.

Hunderttausend Eisenbahner vor dem Kampfe.

Die Vereinigten Staaten werden, wenn nicht alle Zeichen trügen, binnen wenigen Tagen einen Eisenbahnerstreik von riesigen Dimensionen erleben, der, wenn er nur 48 Stunden dauern sollte, unübersehbare Folgen für das Wirtschaftsleben der Nation haben müßte. Hunderttausend Kondukteure, Bremser und Signalgeber haben den 52 Eisenbahngesellschaften im Osten des Landes Lohnforderungen unterbreitet und für den Fall der Weigerung der Bahnmagnaten, in ehrliche und schiedsgerichtliche Verhandlung zu willigen, den Generalstreik beschlossen. Den Bahnmagnaten droht der Streikbeschuß in den Ohren. Sie hatten Aussetzungen an dem geltenden Bundeschiedsgerichtsgesetz — der Erdman-Acte — dem die Arbeiter sich zu unterwerfen bereit

waren. Ein auf Grund dieses Gesetzes gebildetes Schiedsgericht halte nämlich den Lokomotivführern derselben Bahngesellschaften im Mai 1912 und danach den Heizern mehr gegeben, als den Eisenbahnkönigen recht war, und so erhoben sie, vielleicht nur in der Absicht, Zeit zu gewinnen, den Ruf nach Amendierung dieses Gesetzes. Um des lieben Friedens willen und in der Ueberzeugung von der Gerechtigkeit ihrer Forderungen schlossen sich die Arbeiter der kapitalistischen Petition um Abänderung der Erdman-Acte an, und der Bundeskongreß in Washington erließ denn auch die Erdman-Acte durch die „Newlands-Will“. Diese überläßt es, ebenso wie das frühere Gesetz, dem Belieben der streitenden Parteien, ob sie sich einem Schiedsrichter stellen wollen, jedoch bleiben beide Parteien, nachdem sie einmal ihre Vereitwilligkeit hierzu erklärt haben, durch den Befund des Schiedsgerichtes gebunden. Dagegen ist das nunmehrige Schiedsgericht eine permanente bürokratische Schiedsbehörde und es ist klar, daß ein aus bürokratischen Richtern zusammengesetztes Gericht den Arbeitern ungünstiger sein muß, als das bisherige Schiedsgericht. Dazu kommen noch Bedenken anderer Art. Die Bahngesellschaften rückten nachträglich mit einer Erklärung heraus, worin sie ihrerseits ebenfalls Forderungen aufstellten, deren Mitverhandlung vor dem Schiedsgericht sie als eine Bedingung ihrer Unterwerfung unter einen Schiedspruch überhaupt bezeichnen. Dieser Schachzug erfolgte, wohlgerne, nachdem man die Mitwirkung der Arbeiter zur Durchhebung der Newlands-Will in Anspruch genommen hatte und ohne daß man den Arbeitervertretern auch nur Andeutungen gemacht hatte über die Absicht, dem modifizierten Schiedsgericht noch nachträglich kapitalistische Gegenforderungen zuzuschleichen. Es hat den Anschein, als wollten es die Eisenbahnkapitalisten auf den Streik der Eisenbahner antommen lassen.

Der Krupp-Prozess.

Der Militarismus treibt seltsame Blüten. Oesterreich hat seinen Generalkasernenheld Redl und Deutschland seinen Krupp-Standard, den der sozialdemokratische Abgeordnete Liebknecht aufdeckte. Der Firma Krupp wurden durch eine Mittelsperson, einem Beamten der Firma Krupp, einem ehemaligen Artilleriezeugbeamten, der Verbindungen mit ehemaligen Kollegen herzustellen mußte und der von der Firma Krupp mit hohem Gehalt und hohen Remunerationen nach Berlin gesetzt wurde, militärische Geheimnisse ausgeliefert. Da Genosse Liebknecht Licht in diese dunkle Geschichte brachte, kamen sechs aktive und ein ehemaliger Artilleriezeugbeamter vor das Militärgericht der Berliner Kommandantur. Sie wurden wegen Ungehorsam gegen einen Dienstbefehl, Bestechung und Verrat militärischer Geheimnisse angeklagt. Es wurden zwei Beamte zu vier Monaten Gefängnis und Dienstentlassung, ein Beamter zu zwei Monaten Gefängnis und Dienstentlassung, ein Beamter zu 2 1/4 Monaten Gefängnis und Degradation, einer zu sechs Monaten Gefängnis und die beiden letzten zu gelindem Arrest, respektive Festungshaft verurteilt. Das Gericht nahm an, daß das ausgelieferte Material von der Mittelsperson der Firma Krupp nicht zum Schaden der Staatsicherheit verwendet wurde. Damit ist der Berliner Vertreter der Firma Krupp und diese Firma selbst vom Verdacht befreit, mit diesen Informationen Landesverrat getrieben zu haben, sie zu dem Zwecke verschafft, respektive in Verwendung genommen zu haben, bei anderen Staaten Mützungsaufträge zu erhalten. Dabei ist aber doch die Essener Weltfirma Krupp an einem flotten Geschäftsgang in Kriegsrüstungen, an einem Betrübissen der staatlichen Militärmächte untereinander sehr stark interessiert. Es haben daher Informationen über Militärgeschäfte in ihren Händen eine eigene Bedeutung. Die niederen Werkzeuge bei dem Verrat von Militärgeschäften wurden bestraft, nicht die Mägnisse des Verrates.

Auf dem Wege zum Zündhölzchenstruik in Ungarn.

Vor nicht langer Zeit wurde unter Mithilfe der Regierung, die 900.000 Kr. herschenkte, ein Zündhölzchenstruik in Oesterreich gegründet. Das geschah, um später die Einhebung einer Zündhölzchensteuer zu erleichtern, die den Konjumenten die Zünder verteuern soll. Aber schon heute haben die Konjumenten den Truik eine gewaltige Steuer zu entrichten. Seit Beginn des vorigen Jahres sind die Großhandelspreise von „Schwedenzündern“ folgendermaßen gestiegen:

Table with 2 columns: Date and Price. Jan 1912: 0.72 Kr., Sept 1912: 0.74, Dec 1912: 0.82, Jan 1913: 1.04, Feb 1913: 1.16

Heute beträgt die Steigerung gegenüber dem vorigen Jahre rund 60 Prozent. Die Regierung hat aber dem Truik außerdem noch die Blünderung der Bevölkerung für zehn Jahre garantiert: bis Ende 1922 dürfen in Oesterreich keine neuen Zündhölzchenfabriken errichtet werden!

Diese „Erfolge“ der österreichischen Kollegen ließen die ungarischen Zündhölzchenfabrikanten nicht schlafen. Die bestehenden 23 ungarischen Zündhölzchenfabriken wurden zu einer Aktiengesellschaft zusammengefaßt, die nun von der Regierung dieselben Begünstigungen verlangt, die der österreichische Truik, der sich hinter dem Namen Oesterreichische Zündhölzchenverkaufsgesellschaft m. b. H. verbirgt, erhalten hat. Ehren-Tizza wird gegen angemessenes Trinkgeld die „Gleichmäßigkeit“ schon herstellen: denn die Ausbeutung muß nach kapitalistischen Grundfäden in beiden Reichshälften nach gleichen Bedingungen erfolgen. Freut euch, ihr Völker von Ungarn!

Anebelung der Eisenbahnergewerkschaft in Bosnien.

Die bosnische Eisenbahnergewerkschaft, die zur Zeit des Ausnahmezustandes nicht aufgelöst, sondern in ihrer Tätigkeit nur beschränkt wurde (eine ganz neue Erfindung), ist in der letzten Zeit ständig Verfolgungen ausgesetzt. Vor einigen Tagen wurde dem Vorstand der Eisenbahnergewerkschaft ein „Mkas“ der Landesregierung eingehändigt, worin der Gewerkschaft mit der Auflösung

gedroht wird, wenn das Eisenbahnerblatt das Verfahren der Direktion der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen weiter kritisieren sollte und wenn der Verband das Blatt für die Mitglieder abonniert. Im Zusammenhang mit diesem „Mkas“ wurden dann die Verfolgungen einzelner Mitglieder der Eisenbahnervereine in der Form von Verurteilungen fortgesetzt.

Die jungen Gewerkschaften in Bosnien, die schon schöne Erfolge hinter sich haben, werden auch diese neue Verfolgungsperiode überstehen.

Die Umsätze der Großverkaufsgesellschaften im Jahre 1912.

Welchen Umfang die Geschäfte angenommen, die von den Großverkaufsgesellschaften in den verschiedenen Ländern besorgt werden, zeigen folgende Ziffern:

Table with 2 columns: Company Name and Sales in Millions Francs. C. W. S., Manchester: 743.3; S. C. W. S., Glasgow: 209.8; G. E. G., Hamburg: 170.0; F. D. B., Kopenhagen: 78.0; V. S. K., Basel: 37.2; Sangha, Budapest: 29.4; Großverkaufsgesellschaft österreichischer Konsumvereine, Wien: 25.8; Restkassa, Helsinki: 19.5; S. P. O., Moskau: 16.0; K. V., Stockholm: 9.4; Handelskammer Rotterdam: 9.2; F. C. B., Antwerpen: 6.5; G. w. K., Mülheim: 6.0; L. A. W. S., Dublin: 4.4; N. K. L., Christiania: 2.7; V. D. P., Prag: 2.2; C. d. G., Paris: 1.9; C. I. C., Mailand: 1.2

Zusammen also ein Jahresumsatz von einer Milliarde 371.5 Millionen Francs. Sicherlich eine gewaltige Leistung. Aber noch das Sechsfache und Hundertfache ist zu leisten, denn noch stehen Millionen von arbeitenden Menschen außerhalb der proletarischen Konsumvereine.

Die Lohnzulagen für die reichsdeutschen Eisenbahner.

Kürzlich wurde regierungsamtlich mitgeteilt, daß das Finanzministerium und die Generaldirektion der Staatsbahnen sich freiwillig entschlossen hätten, den Eisenbahnerarbeitern angesichts der Teuerung Lohnaufbesserungen zu gewähren, die insgesamt einen Betrag von zwei Millionen Mark ausmachten. Dabei sind einige besser weggekommen, die einen oder zwei Altersgroßchen ein oder mehrere Jahre früher erhalten; die meisten aber haben nur eine tägliche Lohnzulage von 10 Pfennig erhalten. Wir haben schon seinerzeit gesagt, daß diese Lohnzulagen, verglichen mit den Teuerungsverhältnissen, völlig ungenügend sind. Im „Bedruf“, dem Eisenbahnerorgan, unterzieht nun ein Eisenbahner diese Lohnzulagen einer kritischen Betrachtung. Er schreibt:

Die durch die neue Lohnaufbesserung festgesetzten Grundlöhne sind nun für einige Stationen so hoch, wie sie die Arbeiter in ihren Petitionen an den Landtag 1907/08 wünschten. Viele Wünsche von damals sind natürlich auch heute noch unerfüllt. Wir erinnern nur an die Lohnlassenregulierung, an die Stellenzulage, die damals und heute noch die Hilfsfeuerleute und Hilfszugschaffner wünschten, deren Arbeiten heute noch als die minderwertigsten entlohnt werden, an die Bezahung der Ueberstunden, an die Verkürzung der Dienstzeit u. s. w. Wie haben sich aber seit jener Zeit die Verhältnisse zumunsten der Arbeiter geändert? Die Teuerung trat immer fühlbarer auf, indem Mieten, Lebensmittel und andere Bedarfsartikel fortgesetzt im Preise in die Höhe, aber niemals wieder herabgingen. Der Dienst wurde immer fester zusammengeschraubt und die Anstellung immer weiter hinausgeschoben, so daß sich die Verhältnisse zur Unerträglichkeit gestalteten. Trotzdem schrieben alle bürgerlichen Zeitungen bei jeder geringen Lohnaufbesserung, so auch diesmal, mit großem Pathos von dem Wohlwollen der Verwaltung. Was diese aber an den Arbeitern auf der anderen Seite sparte, das schrieben diese Unternehmerrblätter nicht. Das zu kritisieren blieb dem „Bedruf“ und den sozialdemokratischen Abgeordneten vorbehalten. Die ungünstigen Finanzen des Landes wurden eben auf Kosten der Eisenbahnerarbeiter aufgebeffert.

Freilich, wer diese Verhältnisse nicht näher kennt, wird sagen, daß die Aufbesserungen, die im Laufe der letzten Jahre gemacht worden sind, ganz beachtenswert seien. Wer aber weiß, daß die Eisenbahnerarbeiter früher schlechter als sogenannte Hofarbeiter bezahlt wurden, und wer weiß, daß sich auf der anderen Seite manches verschlechtert hat, wird zugeben müssen, daß auch diese Aufbesserung unzureichend war. Leute, denen eine so große Verantwortung übertragen ist und die stets in großer Unfallgefahr schwelgen, bezahlt man doch nicht wie die minderwertigsten Arbeiter!

Den höheren und mittleren Beamten hat man auch ganz andere Teuerungszulagen gewährt wie den Arbeitern. Die Assistenten sind zum Beispiel in den letzten Jahren um 1050 Mk. aufgebeffert worden. Hat man aber jemals gehört, daß ein Hauswirt gesagt hätte: „Weil du Arbeiter bist, darfst du etwas weniger für dein Logis bezahlen?“ Oder verlangt ein Wädr für ein Brot oder ein Fleischer für ein Pfund Fleisch weniger von einem Arbeiter als von einem Beamten? Und doch sind die Aufbesserungen eigentlich alles nur Teuerungszulagen, bei den Beamten wie bei den Arbeitern. Ein Vergleich zwischen den jetzigen Löhnen der Eisenbahnerarbeiter und denen der Privatarbeiter wird zeigen, daß wir zum Teil noch weit hinter Privatarbeitern herhinken. In Betracht zu ziehen ist noch, daß ein Eisenbahner durch den unregelmäßigen Dienst und den vielen in Privatbetrieben viel höher bewerteten Nachtienst viel größere Ausgaben hat wie einer mit regelmäßiger Tagesarbeit. Weiter muß berücksichtigt werden, daß es wohl verständlich ist, wenn Arbeiter, die Beamtendienste verrichten, aber aus verschiedenen, nicht selbst verschuldeten Gründen nicht zur Anstellung gelangen konnten, ihren Kollegen, die unter günstigen Verhältnissen zur Anstellung gelangten und die weiter annähernd die gleiche Arbeit wie ihre nichtangestellten Kollegen verrichten, im Einkommen gleichkommen wollen. Abgesehen von vielen anderen Vergünstigungen, die ein Beamter genießt, würde das nicht erreicht werden, selbst wenn die Verwaltung diesen Leuten noch Mk. 1.50 Lohnzulage per Tag gewährt. Wir haben schon früher nachgewiesen, daß diese Leute ihren angestellten Kollegen gegenüber um viele, viele Tausende von Mark schlechter gestellt sind, abgesehen davon, daß viele der angestellten Kollegen in ihrer Beamtenlaufbahn noch weiter avancieren können. Wir sind überzeugt, daß trotz dieser feststehenden Tatsachen die Regierung im nächsten Landtag versuchen wird, den Abgeordneten vor Augen zu führen, wie wohlwollend und gerecht sie den Arbeitern gegenüber ist und wird von neuem aufzählen, was sie alles getan hat.

Für die Arbeiter bleibt aber auch fernarhin nichts anderes übrig als weiterzukämpfen. Daß sie von den gelben

Organisationen, von der Regierung und von den bürgerlichen Abgeordneten nichts Gutes zu erwarten haben, dürfte sie doch die Vergangenheit gelehrt haben. Wir haben das oft genug im „Weser“ nachgewiesen. Nur wenn hinter den Arbeitern die freie Organisation und die sozialdemokratischen Abgeordneten stehen, haben sie Aussicht, etwas zu erreichen.

Streiflichter.

Deutsches Eisenbahner — Vetruberschaft. Einen wertvollen Beitrag zur Geschichte der deutschnationalen Eisenbahnerbewegung lieferte am 6. Juli d. J. anlässlich des zehnjährigen Gründungsfestes die Ortsgruppe Wiesel-Oberleutensdorf des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“. Um die Feier recht erhehend zu gestalten, versiel der gelbe Oberbunze Herr Ferdinand Elmerich auf den nur bei einem deutschnationalen „Gewerkschaftler“ möglichen guten Gedanken, daß eine solche Feier nur mit kirchlicher Messe und der nötigen Anzahl Gebete würdig eingeleitet werden kann. Der feierlich erwartete Tag brach an und um 10 Uhr waren im Gasthaus „zur goldenen Krone“ glücklich 21 Urganen vom geflügelten Made beifammen und der Aufmarsch zur Kirche konnte beginnen. Der Zug wurde angeführt von Pan Vaclav Svoboda. Doch mit des Geschickes Mächten, ist kein ewiger Bund zu flechten. Es wurde ein Beten mit Hindernissen. Wahrscheinlich hätten sich diese schwarz-rot-gelben Vetrubrüder etwas verspätet und vergessen, daß sich für 60 Kreuzer kein Pfaffe foppen läßt. Mit einem Aud kam das Heer von 21 Mann treudeutschnationaler Streiter vor dem Eingang zur Kirche zum Stillstand. Die Ursache? — Auf einem erhöhten Platz steht der Kirchendiener; die Uhr in der Hand, mit den Händen heftig gestikulierend, tabelte er die ganze Gesellschaft, vom Vaclav angefangen bis zum Letzten in der Reihe. Die verduhten „Los von Rom“-Männer wurden erst nach einer ziemlich langen Weile vom Kirchendiener über den Pfarrhof durch den hinteren Eingang in die Kirche geführt. Was für ein Thema die Predigt hatte, welche zu Ehren der Reichsbündler gehalten wurde, kann leider nicht konstatiert werden, aber als gewiß wird behauptet, daß sie den Segen von einem tschechischen Kaplan mit Wonneshauer über sich ergeben ließen. Nicht geringes Aufsehen erregte der mit mächtig schwarz-rot-goldener Schleife drapierte tschechische Lokomotivführer Pepita Grund, deutsch Grundini, in seinem Bestreben, das böhmische große Gebetbuch in seiner unzulänglichen Fassung möglichst unsichtbar unterzubringen. Er hatte in der kurzen Zeit, seitdem er Germane wurde, noch nicht Zeit, das deutsche Vaterunser zu lernen. Im nachmittägigen Festzug sah man vor allem den um sich selbst zu verdienten Herrn Kroh, Abgeordneten Herold, dann folgten die Urganen Svoboda, Grundini, Such, Springl, Petzicka, Psenicka und Wrsel, dessen Vater der Stadtgemeinde Brüx wegen Gründung der tschechischen Schule und seiner fanatischen Agitation viel zu schaffen machte. Heil Nazdar!

Das Wiener Arbeiterbildungswesen. Die letzte Nummer der „Bildungsarbeit“ veröffentlicht den Jahresbericht 1912/13 der Zentralstelle für Bildungsweisen der deutschen Sozialdemokratie Österreichs. Wir entnehmen diesem Bericht nachstehende Daten betreffs der Bildungseinrichtungen der organisierten Wiener Arbeiterschaft:

Mit dem verflossenen Berichtsjahr schließt das erste Jahrzehnt der Tätigkeit des Wiener Unterrichts-ausschusses. Es hat zu einem Ausbau des Unterrichtsweesens geführt, das heute bereits gut organisiert ist. Es hat außerdem die Anregungen für eine grundlegende Reform der Arbeiter-Bibliotheken gebracht, die im letzten Berichtsjahr schon große Erfolge zeitigte und noch größere für die Zukunft verspricht.

Am 1. Februar 1913 waren es zehn Jahre, daß eine zentralisierte Vortragsvermittlung in Wien besteht. Sie wurde vom Wissenschaftlichen Verein „Zukunft“ gegründet und bis 31. Oktober 1908 geführt. Am 1. November 1908 begann das Sekretariat des Wiener Unterrichts-ausschusses seine Tätigkeit. Die Zahl der in den letzten fünf Jahren vermittelten Einzelsprechstunden betrug:

1908/09	1091
1909/10	1357
1910/11	1452
1911/12	1499
1912/13	1746

Es wäre aber noch eine starke Steigerung der Zahl der Vorträge möglich. Auch heuer haben drei Fünftel aller Wiener Gewerkschaftsgruppen die Vortragsvermittlung überhaupt nicht in Anspruch genommen. Viele Ortsgruppen davon haben zweifellos gar keine Vorträge veranstaltet. Die Zahl der Gruppen, die die Vortragsvermittlung in Anspruch nahmen, ist gegenüber dem Vorjahr um 16, also nur unerheblich gestiegen.

Die Durchschnittsziffern des Besuches des Berichtsjahres gleichen ungefähr denen des Vorjahres. Eine wesentliche Verringerung ist jedenfalls nicht zu verzeichnen, und nach wie vor bleibt die Tatsache bestehen, daß es mehr als hunderttausend gewerkschaftlich organisierte Arbeiter in Wien gibt, welche während des ganzen Jahres auch nicht einen einzigen Vortrag hören. Diese Tatsache zeigt uns, was noch zu leisten ist.

Was die Themen der Vorträge anlangt, so gehörten im Berichtsjahr wie gewöhnlich etwa zwei Drittel dem Gebiet der Sozialwissenschaften und der Geschichte an. Wieder wurde die kapitalistische Wirtschaftsordnung vor allem zum Gegenstand der Erörterung gemacht. Ueber die Entstehung des Kapitalismus wurde 25mal, über den Ursprung des Profiteurs 25mal, über die Ursachen unserer Leiden 17mal gesprochen. Das Wesen des Sozialismus wurde 16mal erörtert, die prinzipielle Stellung des Sozialismus zu den verschiedenen Fragen der Gegenwart ist wiederholt besprochen worden. Eingehende Erörterung fanden zahlreiche gewerkschaftliche Fragen, während genossenschaftliche Fragen infolge mangels an Referenten fast gar nicht erörtert wurden. Die Gedankfrage wurden zum Anlaß genommen, an große historische Ereignisse und bedeutende Männer der Geschichte zu erinnern. Besondere Aufmerksamkeit fanden naturgemäß die Zeitereignisse. In 98 Vorträgen wurde über die Balkanfrage gesprochen. 10mal bildeten andere weltpolitische Fragen den Gegenstand von Vorträgen. 12mal wurden die Verfassungskämpfe in Ungarn behandelt. 25mal wurde über den Eucharistischen Kongreß gesprochen. Themen, die sonst zu dem Gebiet des Merkantilismus gehören, waren ebenfalls wiederholt Gegenstand von Vorträgen. Die Notwendigkeit des politischen Kampfes zu erörtern, wurden 53 Vorträge über das Thema „Wem gehört der Staat?“ abgehalten. Der Aufklärung über die Fragen des Arbeiterrechtes war ebenfalls eine namhafte Zahl von Vorträgen gewidmet.

Die Zahl der Vortragszyklen, die in den letzten drei Jahren ungefähr gleichgeblieben war, ist im Berichtsjahr außerordentlich stark gestiegen. Während in den ersten Jahren

der Vortragsvermittlung Zyklen zu den Seltenheiten gehörten, sind sie heute eine regelmäßige Erscheinung geworden. Den Fortschritt zeigt folgende Uebersicht der Zyklenvorträge:

1908/09	321
1909/10	408
1910/11	358
1911/12	291
1912/13	460

Der Besuch der Zyklen war verhältnismäßig derselbe wie im Vorjahr.

Die Themen der Vortragszyklen gehörten wie immer zum größten Teil dem Gebiet der Sozialwissenschaften an. Anlässlich der 25. Wiederkehr des Todestages Karl Marx' wurden 13 Vortragszyklen über Marx gehalten. Während auf der Tagesordnung des Abgeordnetenhauses die Steuern standen, wurden vier Vortragszyklen über die Steuern abgehalten. Auch heuer haben einige Gewerkschaftszentralen Vortragskurse für ihre Vertrauensmänner eingerichtet.

Auf dem Gebiet der Unterrieche blieb es im Berichtsjahr ziemlich beim alten. Die Bezirke veranstalteten 85 Unterrieche.

Die Arbeiterschule wurde im Berichtsjahr mit dem alten Lehrplan fortgesetzt. In den ersten Jahrgang wurden 110, in den zweiten 46 Schüler aufgenommen. Die Wiener Arbeiterschule gehört ihrer Qualität nach wohl zu den besten, was auf dem Gebiet des Parteibildungswesens überhaupt vorhanden ist. Sie wird auch in den Kreisen der Arbeiter entsprechend gewürdigt. Ein Nachteil ist heute gewiß die ungleichmäßige Vorbildung der Schüler und ihre Ueberbürdung mit Funktionen. Organisationen, die Wert darauf legen, daß von ihnen delegierte Teilnehmer regelmäßig in die Schule kommen und den vorgetragenen Stoff auch verarbeiten, mühten diese Genossen für die Zeit des Schulbesuches von der Ausübung ihrer Funktionen entbinden.

Von den 25 Wiener Eisenbahnerortsgruppen nahmen 13 die Vermittlung der Zentralstelle für Bildungsweisen für 67 Einzelsprechstunden in Anspruch.

Die Zentralstelle für Bildungsweisen berichtet weiter über die Verwendung von Lichtbildern bei Vorträgen, über die Veranstaltung von Arbeiter-Sinfoniekonzerten und über die Verbreitung der Parteiliteratur. Sie macht schließlich der von anderer Seite für Arbeiter getroffenen Veranstaltungen Erwähnung, die zahlreich von unseren Genossen besucht werden. Es sind das Kurse der Arbeiter-Stenographenvereine, hygienische Vorträge des Verbandes der Krankenkassen, die Aufführungen der freien Volkshäuser, Exkursionen, Bücherausstellungen, die Universitätskurse, die Kurse und Vorträge des Volkshaus und die des Volksbildungsbundes.

Ein gutes Stück Bildungsarbeit ist nach dem vorliegenden Bericht im verflossenen Berichtsjahr geleistet worden, aber es ist auch der Bildungsdrang und die Lernfreudigkeit eines Teiles der organisierten Wiener Arbeiterschaft zu konstatieren, welcher Bildungsdrang unser bester Stolz ist.

Wie man bei den österreichischen Staatsbahnen langjährige Dienste belohnt. Daß der österreichischen Staatsbahnverwaltung kein Mittel zu kleinlich ist, um aus ihren Unterbeamten und Dienern die höchsten Profite herauszupressen, und daß sie dann trachtet, Bedienstete, die in die höheren Gehaltsstufen vorrücken, so bald wie möglich los zu werden, ist eine altbekannte Tatsache. Kaum hat sich das Personal irgendeiner kleinen pekuniären Aufbesserung erkämpft, wird dieselbe durch alle möglichen Verschlechterungen in dienstlicher Beziehung wieder weitgemacht. Hauptächlich auf das Lokomotiv- und Zugpersonal hat man es in dieser Beziehung am meisten abgesehen. Verschlechterung der Diensturnisse, Reduzierung des Personals bei den Zügen, Verkürzung der Prämien und Stundenlohn, Verschärfung der Prüfungsbedingungen und Verkürzung der unentgeltlichen Strafen wegen jeder Kleinigkeit. Das sind die Unnehmlichkeiten, mit denen dieses Personal am meisten bedacht wird. Gegen die älteren Bediensteten wendet man die Vorwürfe bei Vornahme der Seh- und Gehörprüfung in verschärfter Weise an, um sie auf eine halbwegs gerechtfertigte Weise los zu werden. Früher hat man gewisse Erleichterungen für ältere Bedienstete eintreten lassen. Wenn es schon nicht anders ging, gab man ihnen einen Kanzlistenposten oder wenigstens einen Posten, auf welchem sie die gleichhohe Gehaltsstufe erreichen konnten. Jetzt wird der Betreffende einfach pensioniert. Denn die Staatsbahnverwaltung ist froh, eine so teure Arbeitskraft los zu werden. Was liegt ihr daran, daß der Betreffende mit den Seinen vielleicht hungern muß oder daß ihn der Gram über den Niedergang des Unternehmens, dem er seine besten Jahre und seine besten Kräfte geopfert hat, trübsinnig und für jede andere Beschäftigung unfähig macht. Jede schädliche Privatunternehmung würde sich schämen, gegen ihre alten Diener so vorzugehen wie die österreichische Staatsbahnverwaltung. Ginge es denn nicht, daß man diese Bediensteten von der Hauptfahne abzieht und sie auf der Wiener Stadtbahn oder auf anderen Nebenlinien nach vorhergegangener praktischer Prüfung durch den Verkehrskontrollor beschäftigt?

Tantiemenwirtschaft in der Staatsbahnwerkstätte Linz. Am Dienstag den 20. v. M. wurden für das Aufsichtspersonal die Tantiemen ausbezahlt. Die Summen sind nicht einmal klein, manchem gerade passend für den Erholungsurlaub und zur Befriedigung drohender Gläubiger. Es muß nur jeden wundern, daß man es für moralisch und anständig hält, dem Aufsichtspersonal außer ihrem doch ziemlich hohen Gehalt, Quartiergeh, Prämien, Remunerationen, Exponierungslagen zc. noch Tantiemen zu geben, während man für die Arbeiter, welche wirklich etwas leisten müssen, nichts hat, ja sogar noch Verschlechterungen durchführt, angeblich weil kein Geld da ist. Damit jeder sehe, wieviel Geld den Arbeitern vorerhalten wird, wollen wir kurz einige Summen anführen, welche diesmal die Herren erhielten: Oberinspektor Pokorny 210 Kr., Inspektor Schrott Müller 175 Kr., Inspektor Müller 130 Kr., Inspektor Helsenstein 130 Kr., Inspektor Kehler 130 Kr., Oberkommissar Jaksich 130 Kr., die Werkmeister Prager 1105 Kr., Kling 1005 Kr., Kratsch 1005 Kr., Zeidler 1005 Kr., Wasmaber 1005 Kr., Wächner 1005 Kr., Ritsch 1005 Kr., Kastenbach 1005 Kr., Krempf 1005 Kr. zc., die Bedienten des Rechnungsdienstes je 268 Kr., die Unterbeamten des Rechnungsdienstes je 134 Kr., die Diener des Rechnungsdienstes je Kr. 100-50, Werkmeisteradjutant Jungbauer erhielt Kronen 100-50. Ja sogar Magazinmeister Dachtl erhielt 134 Kr., während zum Beispiel Magazin-aufseher Kasberger Kr. 100-50 erhielt. Für das Aufsichtspersonal Geld, für die Arbeiter Verschlechterungen, Verschlechterungen und Lohn. Gar mancher Vorgesehte sagte schon zu den Arbeitern, wenn von Tantiemen gesprochen wurde: „Ja, ihr könnt ja auch Prämien haben, warum nehmt ihr sie denn nicht an?“ Ja, das wäre den Herren recht, sie meinen nämlich solche Prämien, wie man heuer im Magazin des Bahnamtes sie bezahlt hat, wo die Arbeiter einen vollen Monat fest gearbeitet haben, dadurch sechs Mann entlassen wurden und zum Monatslohn statt Geld zu bekommen, noch 296 Kr. Defizit hatten. Prämien, richtiger Afford, soll noch sein, damit diese Herren hier noch einmal ihren Anteil bekommen und ihnen die lästige Arbeit des Antreibens erspart ist, weil sich dann der Arbeiter selbst antreibt. Aber es gibt noch solche Individuen, welche wirklich obige Worte von ihren Vorgesetzten glauben, und deren Tätigkeit darin besteht, das Maul über die bösen Sozialdemokraten bis über die Ohren

aufzureißen. Es ist gut, daß die Arbeiter solche Heuchler und Dummköpfe erkennen, die in ihrer Bosheit und in ihrem Stumpfsein die besten Helfer und Stützen der heutigen traurigen Verhältnisse sind. An alle Kollegen, welche ernstlich ihre Lage bessern wollen, ergeht der Appell, sich in der Organisation zu vereinigen, um Ordnung zu schaffen. Für oben Geld, nach unten Arbeit, Spott und Hohn, leere Versprechungen, ja sogar Verschlechterungen. Diesem muß ein Ziel gesetzt werden. Kollegen, laßt diese Arbeit nicht einige einzelne machen, alle müssen mitwirken. Jeder, der feig ist, soll zur Seite treten, dann kennt ihr eure Freunde und eure Feinde.

Von der Strecke Wels-Passau. Von der Strecke Wels-Passau ist schon lange nichts mehr in die Öffentlichkeit gekommen. Nachdem die Bahnverwaltung aber überall auf Sparen ausgeht, wollen wir darauf aufmerksam machen, daß auf dieser Strecke sogar zum Vorteil der Bediensteten gespart werden könnte. Wir wollen in Passau mit unseren Untersuchungen anfangen. Vor vier Jahren wurde in Passau die österreichische Verschubpartie und der Reservemachinenendienst aufgelöst und es werden seit dieser Zeit die österreichischen Züge vom bayerischen Verschubpersonal zusammengeführt. Was die österreichische Bahnverwaltung den Bayern für die Rangierung der Züge zahlt, können wir nicht recht in Erfahrung bringen, es wird verschiedentlich gesprochen, aber es ist immerhin mehr, als das eigene Personal kosten würde. Dann wird behauptet, daß an den Wagen weit mehr Gebrechen vorkommen, als wenn das eigene Personal verschoben würde. Und wie sind erst die Züge manchmal rangiert! Von einer tadellosen Rangierung kann niemals die Rede sein. Die Rangierung war von Anfang an nichts wert und die Schamperei nimmt immer mehr überhand.

Es kommt vor, daß bei den Zügen 48, 496 und 498 oft 6 bis 14 Schübe in Schärding zu machen sind, bis der Zug dann so ziemlich rangiert ist. Dabei ist aber nur knappe Zeit, die Züge machen dadurch Verspätung und das Personal ist geplagt. In den Stationen werden von den Kontrollorganen die Verschubblöcke kontrolliert und wenn dann der ganze Aufenthalt als Verschieben gezahlt wird, so gibt es schon eine Mühe. Warum wird so auf jeder Minute geritten? Den Bayern zahlt man für das Rangieren der Züge und die Arbeit machen wir selbst. Es mühen aber auch keine Vorstellungen, weder beim diensthabenden Beamten noch beim Inspektor in Passau und auch nicht bei den Kontrollorganen der Direktion. Gegen die Bayern sind alle machtlos. Wir haben aber eine Wortschrift, wie die Züge nach Passau rangiert sein müssen, und wenn es manchmal wegen Mangel an Zeit nicht möglich ist, die Züge nach Passau genau zu rangieren, so kommt sofort ein Mangel an die Zugspartien, eventuell auch eine Mühe.

Es wäre aber auf dieser Strecke noch viel anderes zu bemängeln, bezüglich dessen bis jetzt alle Vorstellungen nutzlos waren; so wegen der Erstellung der Fahrordnung bei Zug 496 bezüglich der Station Andorf. In Andorf sind vier Ziegelöfen und ein großes Steinlager. Es wird in Andorf auch Langholz, Motholz und Scheitholz sowie Heu, Stroh, Getreide, Obst und Kartoffeln verladen. Bei Zug 496 ist oft mit 30 bis 40 Wagen zu manipulieren, so daß der Aufenthalt von 30 Minuten fast jedesmal überschritten wird. Da bei diesem Zug gewöhnlich sehr viel aus- und zuzuladen ist, wäre ein größerer Aufenthalt sehr notwendig. Dies wäre leicht zu erzielen, wenn der Zug in Passau ordentlich rangiert wäre und wenn er um fünf Minuten frühere Abfahrt hätte. Dann könnte in Schärding der Aufenthalt um zehn Minuten und in Taufkirchen um sieben Minuten gekürzt werden. Würde Zug 412 von Passau um fünf Minuten später abgefahren, so könnte Zug 496 vor Zug 412 nach Andorf kommen und Zug 496 hätte dann in Andorf 50 bis 60 Minuten Aufenthalt. Bei Zug 412 würde die spätere Abfahrt von Passau nichts machen, weil er mit Zug 412 in Passau kreuzt und Zug 412 regelmäßig verspätet ist. Dieser Vorschlag wurde zwar schon öfters den Kontrollorganen vorgebracht, man hat aber immer den Bescheid erhalten, Passau könne Zug 496 nicht früher zusammenbringen, was aber in Wirklichkeit nicht stichhältig ist.

In Neumarkt-Saltzham sind zwei Zugspartien, die die Züge 461 a und 468 den ersten Tag und 491 und 496 den zweiten Tag zu führen haben. Die Zeit vom Zug 496 auf Zug 461 a ist ziemlich kurz, weil Zug 496 um 11 Uhr 20 Minuten nachts ankommt und Zug 461 a um 6 Uhr 40 Minuten früh abfährt. Da die Ruhezeit für das Zug- und Maschinenpersonal ohnehin kurz ist, ist bei Zug 496 in Andorf eine regelmäßige Hasterei, so daß das Personal gezwungen ist, für eventuelle Anstände jede Verantwortung abzulehnen.

Betreffs des Verschubes und des Wagenfangens in Andorf ist folgendes anzuführen: In Andorf ist das Abstoßen und das Rollenlassen von Wagen gestattet. Nachdem aber oft mit 30 bis 40 Wagen verschoben werden muß und das Wagenfangen ziemlich schwer ist, weil auf östlicher Seite ein kleines Gefälle ist, hat das Personal den Herrn Vorstand von Andorf und den Verkehrskontrollor Kuff erucht, daß nach Andorf zwei Bremschübe zum Wagenfangen deponiert werden mögen, was aber von seiten der Direktion mit dem Bemerkten abschlägig beschieden wurde, daß solche Bremschübe nur für große Rangierstationen hinausgegeben werden. Nach unserer Ansicht ist das ein unrichtiges Sparsystem, weil zwei Bremschübe gewiß nicht so viel kosten würden als die Wagengebühren, die entstehen, wenn ein Kondukteur infolge nasser Schienen eine Partie Wagen nicht rechtzeitig aufhalten kann. Oder es würden in einem solchen Falle bei einem Dachziegelwagen einige hundert Ziegel gebrochen, die die Bahnverwaltung dann bezahlen muß, wobei die Zugbegleiter für ihre Mühe und Plage noch gestraft werden.

Es wären noch in so mancher Hinsicht Ersparungen zum Vorteil des Personals zu erzielen. Zum Beispiel in der Strecke Attnang-Puchheim-Schärding. Um die Doppelbesetzung von Holzleiten bis Attnang zu ersparen, muß Zug 2382 bald in Attnang ankommen, damit für das Personal noch die vorgeschriebene Ruhezeit herauskommt. Um nun den Zug 2382 ohne Verspätung nach Attnang zu bringen, muß von Schärding nach Antiesenhofen Zug 2380 verkehren, wenn in Schärding Wagen für Antiesenhofen sind. Zug 2382 kann von Schärding wegen Manipulation nicht früher abgehen und so muß Zug 2380 um 30 Minuten früher abgehen, und zwar meist mit zwei bis drei Wagen, oft auch mit einem Wagen. Zug 2382 hat aber in Antiesenhofen 30 Minuten Aufenthalt und so würde es wohl möglich sein, daß auch Zug 2382 diese Wagen nach Antiesenhofen anhängt, überhaupt dann, wenn dieser Zug durch die Befastung nicht ausgenützt ist und wenn diese Wagen für Antiesenhofen entsprechend einrangiert werden, um dort schnell manipuliert werden zu können. Es würde gewiss eine schöne Ersparung sein. Eine Maschine fährt 15 Kilometer mit 40 bis 70 Tonnen Belastung und retour und um 30 Minuten später fährt Zug 2382 oft nicht ausgenützt nach. Wenn Zug 2380 unterbleiben würde und den Diensthabenden in Holzleiten und Manning eine Nachdienstzulage gegeben würde und eventuell ein freier Tag im Monat, mühte es entschieden billiger kommen, als daß man den unnötigen Zug verkehren läßt. Dem Maschinenpersonal in Schärding wäre geholfen. Dieses muß ohnehin drei Tage auf der Strecke sein. Auch dem Verschubpersonal in Schärding, welches mit Zug 2380 zu fahren hat, wäre der Dienst erleichtert.

Es fehlt also nicht an Möglichkeiten, um zu sparen, ohne dem Personal wehe zu tun, und vielleicht trägt diese Veröffentlichung dazu bei, daß die Bahnverwaltung Vernunft annimmt und die aufgezeigten Uebelstände abstellt.

Verkehrsmisere und Unzufriedenheit des gesamten Personals der Kaschau-Oberberger Eisenbahn. Auf der Kaschau-Oberberger Bahn, die bekanntlich alljährlich einen erheblichen Reingewinn auf der österreichischen Strecke abwirft, herrscht seit der Ära des Generaldirektors v. Pulschy eine ungläubliche Verkehrsmisere. Im vorletzten Jahr wurde im Eisenbahnministerium und auch bei den Verhandlungen betreffend den Ausbau des Doppelgleises viel darüber diskutiert, was zu machen wäre, um der Misere abzuhelfen. Die leitenden Faktoren wie auch die Aufsichtsorgane haben die Anschauung vertreten, daß der Mangel des zweiten Gleises auf der österreichischen Strecke an der Verkehrsmisere schuld sei. Wer jedoch die Verhältnisse dieser Bahn genau kennt, hat einen anderen Eindruck und ein anderes Urteil. Dem steten Anwachsen des Verkehrs in Bezug auf Anschaffung genügender Güterzuglokomotiven, der Aufnahme entsprechenden Personals für den Verschub- und Zugsdienst und dem nötigen Ausbau aller Stationen (Gleiserweiterung und Verlangung) wurde in gar keiner Weise Rechnung getragen.

Im Durchschnitt verkehren auf der österreichischen Linie täglich 26 bis 28 Schnell- und Personenzüge, 3 bis 5 Lokomotivzüge und 54 bis 58 Güterzüge. Täglich verkehren also innerhalb 24 Stunden auf dieser eingelegenen Linie ungefähr 85 Züge. Das sind täglich 750 Personenwagenachsen und 4950 Güterzugswagenachsen mit zusammen täglichen 39.670 Tonnen. Wenn man nun die Umstände in Betracht zieht, unter denen die Abwicklung des Dienstes vor sich geht, den Mangel an Maschinen, an Personal und Platz, dann ist es erst verständlich, mit welchen Mühen und Gefahren das Personal dieser Bahn während der Ausübung des Dienstes zu kämpfen hat. Jeden Tag wiederholt sich der Fall, daß alle österreichischen Stationen wegen Mangels an Geleisen den Nachbarnstationen für zu erwartende Züge das Signal „Halt“ geben müssen. Jeden Tag wiederholen sich die Fälle, daß Güterzüge, sogar reguläre, wegen Mangels an Zugs- und Schiebelokomotiven und wegen Mangels an Güterzugpersonal nicht in Verkehr gesetzt werden können. Die Folge davon sind Verkehrseinstellungen, die im Winter monatlich auch sechsmal erfolgten und sich im Sommer, wo doch die Belastung der Züge bedeutend höher ist, ja sogar die Züge mit Ueberlastungen fahren können, noch öfter wiederholen. Die Station Reichwaldau ist nicht einmal für Zugkreuzungen mit je 150 Achsen eingerichtet. Stationen wie Orlau, Dombrau, Karwin, Loukau, Teschen, Trzyniec, Jablunkau sollten mindestens doppelt so viele Geleise haben. Die Stationen Karwin, Orlau, Teschen sind nicht blockiert, das heißt, die Wechsellieferung ist nicht vollkommen versichert. Das Personal muß zu den unglücklichsten Mitteln greifen, um bei diesen Mißverhältnissen das Stillstehen des Verkehrs zu vermeiden. Man muß nur wissen, was es bedeutet, Züge auf verstellten Geleisen einfahren zu lassen. Mit welchen Gefühlen und Aufregungen wird nun der Dienst geleistet. Ein großer Teil des Personals leistet monatlich auch 450 Stunden Dienst, zum Beispiel das Zugspersonal. Aber auch das übrige Personal wird geschunden. Der dichte Verkehr, die aufregende Dienstleistung und die herrschenden Mißverhältnisse tragen dazu bei, daß die im Dienst stehenden Personen ihr ohnehin lazes Essen nicht zu sich nehmen können. Es fahren wohl viele Beamte täglich herum; aber was hilft das? Hierdurch wird der Dienst noch mehr erschwert. Würden diese Organe in den größeren Stationen zur Ausschleißdienstleistung verwendet werden, so wäre so manche Verkehrs-einstellung unnötig gewesen. Stationen wie Oberberg, Karwin und Teschen sollten schon lange für den Verkehrs- und Verschubdienst eine Personalvermehrung erfahren. Es müssen leider wie gewöhnlich erst Unglücksfälle den Nachweis für ihre Notwendigkeit erbringen. Das Personal selbst ist als Mutterpersonal bekannt und hat einen sehr guten Ruf. Auf keiner anderen eingelegenen Strecke sind die Leistungen auch nur annähernd so groß. Wer ist nun schuld daran, daß das Personal unter den Mißverhältnissen so leiden muß? Die Antwort ist sehr einfach. Die ungarische Direktion dieser Gesellschaft in Budapest und die ungarische Betriebsleitung in Teschen denken nur daran, das Personal der österreichischen Strecke auszubeuten, damit der jährliche nach Millionen zählende Reingewinn der österreichischen Linie die Defizite der ungarischen Strecke deckt. Zu vermindern aber ist, daß die österreichische Generalinspektion und das Ministerium nichts Geeignetes unternimmt, um die Stationen zu erweitern, Personal aufzunehmen und Maschinen anzuschaffen, damit menschenwürdiger Verhältnisse hergestellt werden und durch endliche Blockierung der größten Stationen Teschen und Karwin die Sicherheit gesteigert wird. Es ist merkwürdig, aber wahr, daß für die mit Defizit arbeitende ungarische Linie immer Geld genügend vorhanden ist, um das Personal zu vermehren, Stationen zu erweitern und alle Stationen zu blockieren. Für das österreichische Personal ist aber gar nichts da, keine Wohnungen, kein entsprechender Lohn, kein genügendes Quartiergeld, dafür jedoch sehr viel Arbeit, mühselige Verhältnisse und keine entsprechende Sicherheit. Deshalb herrscht seit dem Antritt des Direktors Pulschy eine derartige Unzufriedenheit, daß die Organisation Mühe hat, das Personal der österreichischen Linie — es sind dies etwa 2300 Angestellte — von der passiven Resistenz abzuhalten. Gesuche, Bitten u. s. w. werden von den Beschäftigungspropheten zerknirschelt entgegengenommen, doch geschieht nichts, obwohl die Wälder die Nachricht kolportierten, bei den Maiverhandlungen wäre von der Kaschau-Oberberger Bahn die Bedingung angenommen worden, die Personalfrage zu lösen. Eine österreichische Betriebsdirektion soll in Teschen errichtet werden. Doch kann den Uebelständen nur abgeholfen werden, wenn diese Direktion von der ungarischen Regierung gänzlich unabhängig ist. Der österreichischen Regierung und der Direktion der Kaschau-Oberberger Bahn aber ist hiedurch genügend nahegelegt, die Personalfrage zu regeln, ehe es zu spät sein wird.

Zum Uniformskandal bei den k. k. Staatsbahnen. Der Skandal in der Uniformierungsfrage auf den k. k. Staatsbahnen im Direktionsbezirk Wien dauert nunmehr schon länger als ein Jahr und noch immer wurde kein Versuch gemacht, mit dieser offensiblen Verwaltungsschande energisch ein Ende zu machen. Die Leidtragenden bei dieser unerfreulichen Geschichte sind natürlich die betroffenen Bediensteten, die diesen fortgesetzten Anflug einer unverständigen Verwaltung auf ihrem Rücken austragen lassen müssen. Dabei haben sie, abgesehen davon, daß sie sich die total verpuschten Uniformformen für ihr eigenes fauer verdientes Geld halbwegs „menschlich“ hergerichtet lassen müssen, noch stets Ärger und Unannehmlichkeiten. Dies alles aber berührt die Verantwortlichen äußerst wenig, und jedes halbe Jahr, wenn die verspäteten Uniformlieferungen der mährischen Firma Krestan in Triesch an die Eisenbahner ausgegeben werden, hat man das Gefühl, als würden nunmehr die Eisenbahner der Wiener Direktion einen großen Maskentanz veranstalten, so sonderbar und abenteuerlich nehmen sich die Uniformstücke dieser Triescher Schneiderei auf dem Leib der Bediensteten aus.

Aus dem sogenannten „Ehrenkleid“, so nennen doch die Herren von der Verwaltung gern die Uniform, ist in Wirklichkeit eine Maskerade geworden, dank der ledigen Unverfrorenheit der vielgenannten Firma und der ganz sonderbaren Rücksicht der maßgebenden Funktionäre der Bahnverwaltung. Ist es aber an und für sich schon eine ärgerliche Sache für den Bediensteten, als ein förmlicher Wurfel belächelt herumlaufen zu

müssen, so muß auch ausgesprochen werden, daß ja die Uniform, die gleichzeitig ein Stück des Lohnes des Bediensteten ausmacht, wenigstens halbwegs auch dem Lohnwert entsprechen soll. Denn wie kommen die Eisenbahner dazu, sich für einen Teil ihres schwer verdienten Lohnes eine Kleidung anhängen zu lassen, die ihnen eine Quelle des Ärgers und des Spottes ist, bloß etwa deshalb, weil gewisse Herren der verantwortlichen Verwaltung durchaus nicht sehen wollen, daß die Uniformen der Firma Krestan in keiner Weise entsprechen. Wir wollen hier gewiß nicht wiederholen, was in diesem Blatt über den Zustand der Triescher Uniformen schon so oft geschrieben wurde. Wir haben ja auch schon zu wiederholten Malen in diesem Blatt sowie auf anderen Wegen den zuständigen Verwaltungsstellen sachgemäße Kritiken dieser durchwegs mangelhaften und oft total verpuschten Uniformen vorgebracht. Trotzdem wurde bisher nichts besser, ja eher noch schlechter.

Die meisten Hosen haben noch immer keine anständigen Gesäße und verschiedne lange Hofenteile, die Mäntel haben noch immer schiefe Taschen, die Röcke ungleiche Schößen und ungleich lange Ärmel u. s. w. u. s. w. Das Zugehör wird womöglich immer noch verschlechtert, ebenso wird die Ausfertigung der Uniformstücke immer schlechter.

Die Eisenbahner haben an allen möglichen Stellen von Anfang an gegen das höchst sonderbare Experiment, das hier mit dem Ansehen und dem Rechte der Bediensteten gemacht wurde, Verwahrung eingelegt. Schriftlich und mündlich, in der Presse, in Versammlungen, durch ihre anerkannten Vertrauensmänner, durch die Gewerkschaft und in der General-Kommission haben sie wiederholt und unter Anführung von wohl begründeten Tatsachen Abhilfe gegen diesen Uniformskandal verlangt. Trotzdem in der Personalkommission erklärt wurde, daß, falls sich die Beschwerden bewährten würden, der Vertrag mit der Firma Krestan gelöst werden würde, ist bisher nicht der leiseste Versuch gemacht worden, wirklich Abhilfe zu schaffen, geschweige denn die leistungsunfähige Firma zum Teufel zu jagen.

Der Herr Hofrat Schmitz konnte nun doch schon davon überzeugt sein, daß alle Beschwerden tatsächlich buchstäblich wahr sind. Dennoch ist der Vertrag mit der Maskenleihanstalt für Ehrenkleider noch immer aufrecht, und wir sogar allenthalben herumgeredet, daß die Staatsbahnverwaltung keine Handhabe habe, den Vertrag zu lösen.

Da wir nicht annehmen können, daß mit der Firma Krestan ein besonderer Geheimvertrag geschlossen wurde, der ihr das Recht gibt, die unglücklichsten Kleidungsstücke für Steuergelder liefern zu dürfen, so müssen wir uns an die Allgemeinen Bedingungen betreffend die Anbotstellung und Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen für die k. k. Staatsbahnverwaltung halten, die ja derzeit auch noch für die Triescher Firma zu Recht bestehen.

In diesen Bedingungen heißt es aber im Artikel 23 unter dem Titel „Zwangsmassregeln“ wörtlich: „Wenn der Lieferant den eingegangenen Verpflichtungen gar nicht oder nur teilweise nachkommt, wenn er nicht imstande ist, die Bestellung vertragsmäßig auszuführen, wenn die Ablieferung einer Bestellung im ganzen oder in einzelnen Teillieferungen sich über die vertragsmäßige Frist verzögert, wenn die übergebenen Organe der k. k. Staatsbahnverwaltung den Eintritt einer Verzögerung im vorhinem feststellen oder wenn der Erfay für zurückgewiesene oder haftungspflichtige Lieferungsgegenstände nicht in der festgesetzten Frist geliefert wird, so hat die k. k. Staatsbahnverwaltung außer den ihr nach den vorliegenden Bedingungen und sonst nach dem Handelsgesetz zukommenden Rechten auf Schadenersatz auch das Recht, von der Lieferung ganz oder teilweise abzusehen und die ausständigen und vertragswidrig bewirkten Lieferungen auf Gefahr und Kosten des Lieferanten in einer beliebigen Frist um was immer für einen Preis und an wen immer zu vergeben oder in eigener Verwaltung auszuführen.“

Daß hier Satz für Satz ein gesetzlicher Grund zur sofortigen Lösung des Vertrages gegeben ist, wenn eine Firma auch nur halb so viele Mängel in der Lieferung und nur halb so wenig Uebererfüllungen der Lieferungsfristen sich zuschulden kommen läßt, als wie sich dies nachgewiesenermaßen die Firma Krestan hat zuschulden kommen lassen, das müßte man begreifen, auch wenn man k. k. Staatsbahnjurist ist.

Wenn daher trotz alledem von den für diesen Uniformisierungsskandal verantwortlichen Faktoren noch immer keine Miene gemacht wird, Abhilfe zu schaffen, dann muß sich doch das Personal denken, daß da etwas faul ist im Staate Dänemark.

Sollte lediglich die k. k. Eisenbahnpartei am unrechten Ort an der Fortdauer dieser unhaltbaren Zustände Schuld tragen? Wir können dies fast nicht glauben, abgesehen davon, daß die Angebote der Firma Krestan, selbst wenn sie tatsächlich billiger wären, als die anderer leistungsfähiger Firmen, in Wirklichkeit nichts sind als ein fauler Zauber auf Kosten der Eisenbahner und der leistungsfähigen und anständigen Schneider.

Wir haben schon einmal nachgewiesen, daß die Triescher Firma eben in einer Weise an Stoff „spart“, daß sie hier auf Kosten der verpuschten Uniformen so viel profitiert, um mit einem billigeren Angebot den fixen Verkältern unserer k. k. Staatsbahnen leicht die Augen auszuwischen zu können. Bedenkt man noch, daß die Firma in Triesch die Herstellung der Uniformen unter den denkbar ausbeuterischen Heimarbeiterehend besorgen läßt, von ungelerten Arbeitern unter wahren Hungerlöhnen, so begreift man, daß ihre Offerte den Angeboten der größten Schmutzkonturrenz noch standhalten.

Daß dabei Wiener Arbeiter, die früher diese Arbeiten machten, brotlos wurden, daß die Eisenbahner an ihrem Verbe eine solche Schmutzkonturrenz verpurschen müssen, daß alles verstehen die Herren Eisenbahngewaltigen nicht oder, besser gesagt, wollen sie nicht verstehen.

Und wenn der Firma Krestan irgendwo vielleicht in Osterreich eine noch ärgere Schmutzkonturrenz entstehen würde, sie würde wahrhaftig den Weg zu unseren glorreichen Verwaltungsbureaufkräften finden und der Skandal würde womöglich noch vergrößert werden.

Für die bevorstehende Herbstlieferung steht natürlich ebenfalls wieder, nach den bisher gemachten Erfahrungen, das Schlechteste zu erwarten. Dies alles aber sollen die Eisenbahner gedulbig hinnehmen, weil bürokratischer Dünkel und verfehlte Spartei rücksichtslos wirtschaften.

Das Personal wird aber endlich einmal die Geduld verlieren und energig gegen diesen Skandal zu Felde ziehen. Diesen offenkundigen Provolationen gegenüber wäre es wahrlich nicht verwunderlich, wenn die Eisenbahner zur Abhilfe einmal einen Uniformstreik versuchen würden. Soweit könnte es kurzfristig und Dünkel einer Verwaltungsbehörde fast bringen, die alle berechtigten Beschwerden und Warnungen des betroffenen Personals hochmütig ignoriert.

Korrespondenzen.

Wien (Staats-Eisenbahngesellschaft). In der Teilstrecke Stablan-Gerasdorf und Gerasdorf-Wollersdorf wurde bei den Posten Nr. 8/n, 12/n und 15/n zur Sicherheit des Zugverkehrs der Zugmeldebienst eingeführt. Wie das Personal bei dem nödrerischen Dienstturnus ausbeutet wird, ist nicht mehr menschlich. Bei einem Zugverkehr von 40 regelmäßigen und 4 bis 5 Erforderniszügen haben die Wächter folgenden Turnus: 1. Tour: von 6 Uhr früh bis 12 Uhr nachts. 2. Tour: von 12 Uhr mittags bis nächsten Tag 6 Uhr früh.

3. Tour: von 6 Uhr abends bis nächsten Tag 12 Uhr mittags. 4. Tour: von 12 Uhr nachts bis 6 Uhr abends. Dann beginnt der Turnus wieder von vorn. Daraus ergibt sich, daß das Personal zwei halbe und zwei ganze Nächte hintereinander Dienst zu versehen hat, und erst die fünfte Nacht bleibt dem Bediensteten übrig, um halbwegs auszuruhen. Wo bleibt da die Sicherheit des Zugverkehrs, da sich das Personal unmöglich bei so einem Turnus genügend ausruhen kann. Oder glauben die Herren, so ein Bahnwärter hat bei ungenügender Ruhe und Nahrung eine tierische Natur, um diesem Turnus standzuhalten? Solche Meinungen gibt es auch leider noch unter dem Maschinenpersonal, sonst könnte es nicht vorkommen, daß so ein Lokomotivführer Handbewegungen macht, die andeuten sollen, daß so einem Bahnwärter Ohrfeigen gehören, wenn die Signalmastbäume zu spät auf „Frei“ gestellt werden. Außerdem ist die Strecke für das reisende Publikum gefährlich, denn es könnte vorkommen, daß ein Bediensteter durch mangelhafte Nahrung und ungenügende Ruhe auf die Müdmeldung des vorausfahrenden Zuges vergißt und den Signalmastbaum für den Folgezug auf „Frei“ stellt. Bei Rebel wäre ein Karambol unausweichlich. Dann wird man herangehen und den Bediensteten zur Verantwortung ziehen und die Schuldigen sitzen hinter dem Holunderstrauch. Man glaubt, wenn die Herren die Sicherheit des Zugverkehrs studieren, so müssen sie auch darauf kommen, daß der Zugmeldebienst ein viel verantwortungsvollerer ist als bei einem Weichensteller oder Streckenblockwärter, da derselbe nie einen Zug früher freigeben kann, bevor nicht die Station durch Auslösung des Apparates die Freigabe der Fahrt gesichert ist. Dagegen kann ein Zugmeldebewärter nach Belieben einen Zug freigeben. Hier muß man fragen: Wer hat da die Verantwortung für den Zugmeldebewärter? Es wird in die Welt hinausposaunt, da und dort haben wir Sicherheitsanlagen angelegt zum Wohl und Sicherheit für das reisende Publikum; aber wie es in Wirklichkeit aussieht, das wird nicht bekanntgemacht. Ob das Personal seine Obliegenheiten bei so einem Turnus vollinhaltlich leisten kann, ist den Herren Nebenache. Die k. k. Generalinspektion sollte sich kümmern, ob die dienstlichen Obliegenheiten durch das Personal auch frucht durchgeführt werden kann, bevor Material und Menschenleben geopfert werden.

Itzhan. (Heizhaus-Expositur.) In diesen schweren Zeiten, da es dem Eisenbahner wegen der großen Teuerung schon manchmal eingefallen ist, irgendeinen Modus zu finden, sich das Essen abzugewöhnen, hat Gott, um den Menschen noch schwerer zu prüfen, Menschen geschaffen, deren Lebenszweck es ist, seine Mitmenschen Schaden und Verringerung zuzufügen. Ein besonderes Unikum ist der Heizhaus-Expositurleiter Szelingowski in Itzhan. Szelingowski künjert das ihm unterstellte Personal, wo es nur möglich ist, erjunkt alle möglichen Mittel, um auf diese Weise seine nicht allzu großen Fachkenntnisse in den Augen der vorgesetzten Behörde gutzumachen. Das der Expositurleiter Herr Szelingowski das Schießpulver nicht erfunden hat, haben wir bereits seinerzeit im „Eisenbahner“ geschrieben. Es hat den Anschein, daß die Herren in der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz nicht wissen, was im Heizhaus Itzhan vorgeht. Wir sagen es ganz offen heraus, daß die Bahnverwaltung in Czernowitz Herr Szelingowski nach Itzhan nicht als Polizeimann und Personalverheber, sondern als Vorgesetzten, welcher mit dem untergebenen Personal vernünftig und gerecht umzugehen wissen muß, versetzt hat. Wie das Personal unter der Herrschaft dieses Vorgesetzten leidet, pfeifen schon die Sperlinge auf allen Dächern. Das Personal empfindet diesen Druck um so härter, als der Vorgänger des Herrn Szelingowski, der verstorbene Unterbeamte Kobliha, ein menschenfreundlicher Mann war, der, wo er nur konnte, seine Untergebenen in Schutz nahm. Dem Herrn Szelingowski haben die Eisenbahner in Itzhan meistens zu verdanken, daß sie in der kältesten Winterzeit vorigen Jahres, wo auch privat nirgends Brennholz zu kaufen war, bei der Eisenbahn kein Holz erhielten. Ingenieur Szelingowski verkauft den Eisenbahnern 100 Kilogramm Kohle (zwei Körbe voll), die nur zirka 50 Kilogramm wiegen. Muß da nicht die Frage unwillkürlich gestellt werden: was geschieht mit dem auf diese Weise resultierenden Ueberschuß?

Ingenieur Szelingowski geht aber noch weiter. Er beschuldigt ehrliche Eisenbahner des Diebstahls und macht sich kein Gewissen daraus, wenn sein Opfer infolge seiner unwahren Angaben von Dienst entlassen und mit Reiter bestrahlt würde. Hierzu nachstehendes Vorkommen: Am 1. Mai l. J. begab sich Stationsmeister Franz Slabicek um zirka 8 Uhr abends zwischen die Holzstöße des neben dem Heizhaus lagernden Brennholzes, um seine Notdurft zu verrichten. Dort angelangt, wurde er plötzlich vom Ingenieur Szelingowski überfallen und mißhandelt. Als Slabicek am nächsten Tag mit einigen Verletzungen am Kopf sich krank meldete und dem Bahnarzt Herrn Dr. Robert Zellermayer in Itzhan den ganzen Vorfall erzählte, antwortete dieser: „Sie haben keine offenen Wunden, ich kann das dem Szelingowski nicht antun. Sie krank anzuerkennen.“ Nachdem jedoch der mißhandelte Slabicek ernstlich krank und ärztliche Hilfe dringend nötig war, begab er sich zum Gerichtsarzt Herrn Dr. Wurzel in Sucawa, wo er sich unterfuchen und behandeln ließ. Herr Dr. Wurzel erstattete hierüber die Anzeige an das k. k. Bezirksgericht in Sucawa. Ingenieur Szelingowski hingegen, der von seinen Leuten als sehr schlauer Mann bekannt ist, beschuldigte, um seine Robeit, die sich in der Mißhandlung eines Eisenbahners kundgemacht, zu deden, den Stationsmeister Franz Slabicek des Diebstahls und erstattete die Anzeige hierüber an die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz, welche, statt den Sachverhalt objektiv und gründlich zu prüfen, die Anzeige an das Gericht weiterleitete. Man muß eben das Verschleppungssystem unserer Herren in der k. k. Betriebsleitung kennen. Nun hat die Gerichtsverhandlung in die Affäre vollkommen Licht gebracht und Stationsmeister Franz Slabicek wurde, da sich seine Unschuld vollkommen herausstellte, freigesprochen. Der Ingenieur Szelingowski, der sich wegen Mißhandlung und Verleumdung zu verantworten hatte und den der Richter laut dessen eigener Aussage unbedingt hätte verurteilen müssen, einzig der gerichtlichen Verurteilung nur dadurch, daß ihm der Stationsmeister Franz Slabicek bezog. Szelingowski gab zuerst eine Ehrenerklärung zu Protokoll, daß er sich im Irrtum befinde und nach den Ausführungen der Gerichtsverhandlung von der Unschuld des Stationsmeisters Slabicek sich die Ueberzeugung verschafft habe. Szelingowski zahlte auch die Gerichtskosten. Weitere Fälle wollen wir uns diesmal ersparen. Es ist nicht das erstemal, daß sich Ingenieur Szelingowski blamiert hat. Es fragt sich nun, wie lange die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz diesen unfähigen und teuren Mann, der gar nicht zum Heizhaus-Expositurleiter paßt, in dieser Stellung belassen wird. Es muß weiter die Frage aufgeworfen werden: auf welche Weise wird einem im Bahndienst ergrauten Eisenbahner, der mutwilligerweise mißhandelt, dann unschuldigerweise des Diebstahls beschuldigt wurde, für das ihm zugefügte Unrecht Genugtuung verschafft? Hat die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz den Herrn Ingenieur Szelingowski diesbezüglich zur Verantwortung gezogen?

Den Eisenbahnern in Itzhan können wir nur sagen, das ist nicht der einzige Fall in der Bukovina. Man hat es hier mit einem System zu tun und gegen dieses zu kämpfen heißt, der zentralen Eisenbahnerorganisation als Mitglied beitreten; dann muß es auch in Itzhan anders werden.

Kalgendorf-Widach. (Oesterreichische Nordwestbahn.) Von dort wird uns geschrieben: Seit einigen Monaten ist in der Station Kalgendorf-Widach der Adjunkt Mannheimer als Vorstand eingezogen. Herr Mannheimer war früher in Prag (O. N. B. W.). Schon dort wurden seine außerordentlichen Fähigkeiten durch die Tagesblätter beschrieben, so daß sein weiterer Aufenthalt in Prag unmöglich wurde und seine sofortige Versetzung in einen stilleren Erdenwinkel notwendig war.

Doch nach einigen Wochen seines Eintreffens hatte sich Herr Mannheimer so viele Freunde und Verehrer erworben, daß er sich nur mit größter Vorsicht und mit Revolver und Dolch bewaffnet, zur Revision begeben konnte. Einer von den Verehrern hat Herrn Mannheimer eines schönen Abends das Lederzeug so verhalten, daß unser Herr Vorstand jämmerlich um Hilfe rufen mußte. Trotz dieser handgreiflichen Kopfs- und Rückenmassage hat sich Mannheimer nicht im geringsten bequemt. Auch den Untergebenen gegenüber ist Herr Mannheimer oft sehr brutal. Der einzige Freund, den der Vorstand in Kalgendorf aufreiben konnte, ist der Bahnmeister Misch. Und auch dieser Freundschaftsbund soll nicht aufrichtig und treu sein. Viele Leute behaupten, daß die Freundschaft Mannheimer-Misch sehr zweifelhafter Natur sei. Auch die Bediensteten bemerken so manches, was keineswegs geeignet erscheint, um die fursierenden Gerichte abzuschwächen.

Wir wollen hier einige Sachen anführen. Zum Beispiel die Auerhahnjagd per Draisine in der Nacht vom 30. April auf den 1. Mai. Denn die Ausfuhr von monatlich nur drei Liter Petroleum an die Weichensteller. Hierzu die freundliche Aufforderung des Herrn Vorstandes Mannheimer, die Weichensteller möchten das Petroleum für den Hausbedarf bei ihm (Mannheimer) kaufen. Der Verkauf von Brennholz (1 Meter Schwellenholz 6 Kr.) und die mysteriöse Zufuhr von Kohlen per Bahnwagen an Privatpersonen.

Wir könnten noch auf verschiedene Tatsachen hinweisen, doch wollen wir den Aufsichtsorganen der O. N. B. W. nicht vorgreifen.

Unzmarkt. (Ein Eisenbahner im Dienst tödlich verunglückt.) Aus Unzmarkt wird uns berichtet: Samstag um 1/2 Uhr abends bei der Einfahrt des Murtalguges in die Station Unzmarkt wollte der in dieser Station bedienstete Stationsarbeiter Lambert Seidl auf den Zug aufspringen, wobei er wahrscheinlich infolge der Dunkelheit das Ziel verfehlte und unter den fahrenden Zug geriet und von demselben mitgeschleift wurde. Seidl erlitt dadurch schwere Verletzungen am Kopfe und am Rücken und eine Quetschung des Brustkorbes. Er blieb trotzdem bei vollem Bewußtsein. Der sofort erschienene Bahnarzt Herr Dr. Waidisch leistete dem Verunglückten die erste Hilfe und veranlaßte dessen Transport in das Spital nach Judenburg, wobei Seidl seinen Verletzungen schon zwischen den Stationen St. Georgen und Thalheim erlag.

Marburg, Ortsgruppe II. Anlässlich der Versetzung unserer Genossen Simon Gaisch, Karl Kraus und Franz Seib in unserem Vereinsheim eine Abschiedsfeier statt. Die Sängerrunde der Verkehrsbediensteten trug zu dem Abend ihr bestes Können bei. In Vertretung des Ortsgruppenobmannes widmete der Obmann der Sängerrunde, Genosse Wittermair, an die Scheidenden die herzlichsten Worte. Die Ortsgruppenleitung fühlt sich veranlaßt, den Scheidenden Genossen ein herzliches Lebwohl nachzurufen in dem Sinn, auch in ihrem neuen Domizil als treue Mitkämpfer und Sangesbrüder weiterzuwirken.

St. Valentin. Seit einiger Zeit erlauben sich die Herren Beamten Dinge gegenüber dem ihnen unterstellten Personal, die früher einmal in Galizien vorgekommen sein mögen, sonst aber nirgends Sitte waren. Obwohl wir keinen Grund haben, dem früheren Herrn Vorstand eine Träne nachzuweinen, müssen wir doch sagen, daß sich unter seinem Regime solche Dinge nicht ereignen konnten. Der jetzige Vorstand Herr Kubastler hat sich bei seinem Dienstantritt geäußert: „Er dulde nicht, daß er oder seine Station in der Zeitung herumgezerrt werde. Wer eine Beschwerde hat, möge sich an ihm wenden.“ Dem Personal gefiel diese Rede und richtete sich auch danach ein. Nun haben sich aber schon einige Fälle ereignet, wo Bedienstete sich bei ihm über rohe Behandlung von Seiten der Beamten beschwerten, aber bis heute läßt sich nichts wahrnehmen, daß die Herren Beamten ihr Benehmen ändern würden. Fast hat es den Anschein, als wenn sie dazu aufgemuntert würden, „der Bagage einfahren“. Wäher haben sich die Hoheitsakte der Herren Beamten auf mündliche Schimpereien beschränkt. Jetzt bemühen sie sich, die niederösterreichische Dienstbotenordnung auf der Eisenbahn einzuführen, indem sie nun tätlich werden. Die Geldtante hat Herr Sauer vollbracht. Herr Sauer nahm sich die Freiheit heraus, sich an einem Arbeiter zu vergreifen, und zwar so, daß sich der Mann krank melden mußte. Herr Sauer! Sollten Sie dem Mann nicht freiwillig den Schaden ersetzen, den Sie ihm durch Ihre grenzenlose Hoheit zufügten, so werden wir uns der Sache annehmen und sie andernorts zur Austragung bringen. Den Arbeitern aber raten wir, sich in Zukunft mit Beschwerden nicht mehr zum Schmied, sondern gleich zum Schmied zu gehen. Den Herren Beamten aber möchten wir gütigst in Erinnerung bringen, daß es auch in St. Valentin noch Leute gibt, die Sorge tragen werden, daß die Herren Beamten ihre rohen Manieren ablegen werden. Dem Herrn Sauer werden wir unsere spezielle Aufmerksamkeit schenken.

Wien I, Westbahnhof. Während der Urlaubszeit des Herrn Inspektors ist der Adjunkt Herr Just als Vorstandstellvertreter bestellt. Herr Just ist jedoch mit der Verschubmanipulation noch sehr wenig bewandert und außerdem sehr nervös. Wenn im Verschubdienst nur das geringste passiert, so ist Herr Just schon mit der Strafe fertig. „Den Verschreiber werde ich mir ausleihen, das kostet 5 Kr.“ Wenn Herr Just die verschiedenen Schwierigkeiten genau kennen würde, unter denen das gesamte Verschubpersonal zu leiden hat, so würde er mit den Strafen nicht so voreilig sein. Bei dem geringen Stand des Verschubpersonals und bei den unzureichenden Anlagen am hiesigen Bahnhof ist es wirklich kein Wunder, wenn hin und wieder ein Malheur passiert. Herr Just sollte anstatt zu strafen, dem Personal dankbar sein, daß es bei dem riesigen Verkehr sein möglichstes tut, um den Verkehr aufrechtzuerhalten. Wie beim Verschub oft manipuliert werden muß, um nur zeitgerecht und anstandslos fertig zu werden, das weiß Herr Just nicht. Wie oft kommt dabei ein Verschieber in Situationen, die direkt lebensgefährlich genannt werden müssen. Oder will Herr Just mit seinen drakonischen Strafen zur „vorschriftsmäßigen Arbeit“ zwingen? Wie es dann in Wien I mit dem Verkehr bestellt sein wird, das soll Herr Just verantworten. Vielleicht genügen diese Zeilen und der Herr Adjunkt Just wird sich in Zukunft früher genau nach der wahren Ursache des Fehlers erkundigen, bevor er dem Verschubpersonal Strafen diktiert.

Brodina. (Unser Stationsleiter.) Es ist sonst nicht unsere Aufgabe, persönliche Kämpfe zu führen. Aber die verschiedenen korrupten Systeme in den einzelnen Zweigen der Bahnverwaltung in der Bukowina werden immer von einer Gruppe von Personen getragen. Wenn wir diese Korruption entschieden bekämpfen, geraten wir dann immer an Leute, die durch Protektion und Korruption emporgetragen wurden und die sich dann als Schädlinge des Personals erweisen. Einer solcher Schädlinge ist der Stationsleiter Metsch in der

Station Brodina, welcher seinen Kollegen, den Stationsmeistern in der Bukowina, mit seinem Auftreten gerade nicht viel Ehre bringt. Das ungerechtfertigte Sekkieren der Bediensteten ist bei Metsch etwas allgemeines Bekanntes. Da sein skandalöses Treiben den Bediensteten und der Bahnverwaltung Schaden bringt, und da man sieht, daß er keine Maschinen ganz strupplos betreibt, ruft dies bei uns den berechtigten Verdacht hervor, daß die Herren in der I. I. Betriebsleitung den Blick auf die Seite wenden, um nicht das Treiben des Stationsleiters von Brodina zu sehen. Man ist also mit dessen Amtsführung so ziemlich einverstanden. Darum wollen wir einige Dinge betreffs des sauberen Herrn Metsch hier zur Sprache bringen, um den Eisenbahnern von Brodina den Weg zu zeigen, welchen man in einem solchen Falle zu gehen hat — und wie man mit derartigen Dingen aufräumen kann.

Nach dem Hochwasserfischen, welcher 1912 das Aufnahmestäude in der Station Brodina beschädigte, in dem Stationsmeister Metsch mit seiner Familie wohnte, ist nachträglich seine Familie nach der Stadt Radau übersiedelt. Stationsmeister Metsch ist der Ansicht, daß die ihm unterstellten und von der Bahnverwaltung bezahlten Stationsarbeiter nur für seine Person oder für Privatarbeiten seiner Familie angestellt sind. Da die Familie des Herrn Metsch bis vor kurzer Zeit in Radau wohnte, mußten Stationsarbeiter von Brodina nach Radau ohne Fahrkarten mit der Bahn fahren, um der Frau Metsch in Radau das Nötige im Haushalt, wie Holz zerhacken, Wasser holen und vieles andere besorgen.

Trotzdem, daß Metsch das Radauer Quartiergeld bezogen hatte und sich in der Station Brodina Gehälter berechnete, hat er immer im Aufnahmestäude in seiner alten Naturalwohnung gewohnt. Allerdings ohne seiner Familie. Er hat Brennholz, welches nach unserer Ansicht in einem solchen Falle nicht gebührt, in seiner alten Naturalwohnung gebrannt. Dagegen hat Metsch den Schloffer in Brodina, welchem im Wohngebäude eine Wohnung bewilligt wurde, weil er vom angewiesenen Holz etwas ersparte, einen Dieb geheißen. Er verfolgte denselben auf jeden Schritt und schrie herum, daß er schon trachten werde, daß der Schloffer von Brodina verjagt werde. Vermutlich nur darum, weil ihm der Schloffer das zurückgebliebene Holz für den Ofen in der Naturalwohnung nicht geben wollte.

Am 6. Februar d. J. hat Metsch vom Zug Nr. 2053 einen Wagen auf offener Strecke — Kallin-Säge — abhängen lassen, trotzdem die Vorschrift lautet, daß die Wagen für Kallin nach der Station Siptul zu führen und in der Retourfahrt beizustellen sind. Der allgewaltige Stationspacha Metsch nahm sich die Draisine mit, ließ den Zug auf offener Strecke halten, hängte den Wagen ab und ist mit zwei Kaufleuten mit der Draisine nach Brodina retour gefahren. Am 10. Februar l. J., nach der Abfahrt des Zuges Nr. 1453, schickte Metsch zum Heizer Witowski, er soll den Schlüssel vom Heizhaus der Schmalpurbahn hergeben. Ließ von dorten die Draisine holen, und durch den Arbeiter Dobrila den Wachtmeister Sauer samt seiner Frau gegen Siptul führen. Metsch baut mit Hilfe der Stationsarbeiter einen Stall, und sagt, daß er noch ein paar Jahre in Brodina zu bleiben beabsichtigt.

Wir könnten noch sehr vieles von dem Treiben des Metsch erzählen. Es graut uns aber davor. Es sind über 120 Stationsmeister in der Bukowina, und unter denselben nur eine kleine Clique, welche das Ansehen der Stationsmeister mit den lumpigen Protektionen herunterzufehen sucht. Einerseits rufen die Stationsmeister zum Kampf gegen ungerechte Zustände, wie Protektionen, Strafen, Schlamereien, Ueberbürdungen im Dienst u. s. w. unter welchen sie alle stark zu leiden haben. Bei solchen Zuständen nützen weder gestempelte Gesuche, noch Bitten und Rechtfertigungen. Die Ohren der I. I. Betriebsleitungsorgane in Czernowitz scheinen stark verstopft zu sein. Andererseits will sie nichts sehen, und läßt einen Metsch zur Schande aller Eisenbahner und der Bahnverwaltung unter ihren Fittigen in der Station Brodina nach Belieben schalten und walten.

Kontrollorgane der I. I. Betriebsleitung in Czernowitz fahren auf der Strecke, um zu tarodieren, in den Betriebszimmern das Recht auf die Diäten abzuwarten, und um nach eigener Methode und nach eigenem Muster das Personal zu seklieren, oft ohne zu Eingriffen das Recht zu haben.

Aber warum sollte eigentlich Metsch oder andere derartige Leute keine derartigen Dinge begehen? Die Eisenbahner, ohne welchen Unterschied der Kategorien, wollen eben solche Metsch, und derartige Organe der I. I. Betriebsleitung in Czernowitz, welche sie seklieren, haben. Die Indolenz, die Unfähigkeit des Denkens bei vielen Eisenbahnern, ist da schuld und die konfessionellen und nationalen Hecken der christlich-sozialen Verkehrsverbände in der Bukowina, die überall verlogenen herumtrömmeln, die christlichen Eisenbahner seien die anständigen, die anderen die Schwindler u. s. w.

Nur eine Hilfe ist hier zu gewärtigen, die Eisenbahner müssen, wenn sie menschlich behandelt werden wollen, der zentralen sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation als Mitglieder beitreten. Der Kampf um bessere Dienstzustände, bessere Entlohnung, menschliche Behandlung, Abschaffung der Protektionen und sonstiger Lumpereien, muß gemeinsam geführt werden. Es sind unter den Deutschen, Ruthenen, Rumänen, Polen und Juden, dann weiter unter den römisch-katholischen, griechisch-orientalen, griechisch-katholischen, Protestanten und Juden, sowohl anständige Leute als auch Lumpen. Wir Eisenbahner in der Bukowina können um ein besseres Dasein nur gemeinsam kämpfen, denn nur die Macht der zentralen Organisation kann die Korruption beseitigen.

St. Pölten. (Heizhaus.) Die Zustände im hiesigen Heizhaus sind derartige, daß wir uns genötigt sehen, der Öffentlichkeit zu zeigen, wie es gewisse Gemeinglieder, sobald sie unumkehrlich waken können, treiben. Bei uns ist in erster Linie der Herr Maschinenmeister Wöhm zu nennen, welcher recht sonderbare Manieren hat. Heute ist er mit einem Arbeiter per du, gibt ihm als Beweis seines Wohlwollens einen sogenannten Strudel, oder beim Abgang aus der Kanglei einen Fuß vor dem Hintern. Wahrscheinlich, damit er leichter bei der Tür hinauskommt. Tags darauf droht er demselben Arbeiter, wegen irgendeiner Kleinigkeit mit dem Hinauswurf. Ist es ein älterer Arbeiter, dann kündigt er ihm gleich die Kündigung an, obwohl er gar nicht das Recht dazu hat. Dabei schreibt er, seine Stimme würde einem Wachtmeister Ehre machen, mit den Arbeitern so herum, daß mancher Ochsenknecht von ihm lernen könnte. Bei solchen Anlässen hat er es besonders auf die Gewerkschaftsmitglieder abgesehen. Denn diesen droht er beständig: „Wer sich von der Gewerkschaft rührt, der fliegt hinaus.“ Mit dem Hinauswerfen ist die Sache für unseren deutschen Maschinenmeister besonders blamabel. Denn die Leute, welche einstens glaubten, sich ihre Lage zu verbessern, wenn sie vom Oberbau ins Heizhaus gehen, sind in kurzer Zeit durch das hier herrschende Antreiben- und Ausbeutungssystem sowie der ganz unmenslichen Dienstzeit und Schinderei eines besseren belehrt worden, und verlassen daher das Eldorado, wo ein Wöhm herrscht, um wieder beim Oberbau weiterzuarbeiten. Obwohl bei der Wahnverhaltung ein Arbeiter, und besonders in St. Pölten, nicht verlohnt sein darf, so ist es immer noch ein erträglicheres Los beim Oberbau, als in dem Heizhaus in St. Pölten als Kohlenarbeiter den mörderischen Turnus derselben zu leisten, und obendrein von den Leibknechten des Herrn Wöhm noch bernadert zu werden. Sagt einer ein Wort über diese Schinderei oder zu geringem Lohn, so wird es sofort dem Herrn Wöhm hinterbracht, welcher

dann herumschreit, wenn der Lohn zu wenig sei, könne gehen oder: „Laßt euch von der Gewerkschaft etwas draufzahlen“ u. s. w. Wir wollen nicht alle Tugenden, welche ihn zum Vorgefetzten in den Augen der Direktion besonders zu befähigen scheinen, heute aufzählen. Aber eines wollen wir fragen, gilt für den treudeutschen, ehrenfesten Herrn Wöhm nicht auch die Dienstordnung? Und was ist der § 20 in dieser enthalten? Wir glauben nicht, daß der Dienstort der geeignete Platz sei, um seinen politischen Anwendungen zu huldigen. Auch ist die schöne Zeit für Herrn Wöhm vorüber, wo er einem jeden sein Wohlwollen verschickte, wenn er dem Reichsbund beitrug. Heute sind die Leute durch die Erfahrungen, die sie mit den Versprechungen Wöhm gemacht haben, schon so weit, daß sie auf die germanischen Leimspindeln nicht mehr fliegen. Und doch glaubt Herr Wöhm jetzt das, was die Liebe nicht gebracht habe, durch Haß erreichen zu können.

Nein, Herr Wöhm, es nützt Sie alles nichts, weder das Heucheln von Wohlwollen, noch ihr offenkundiger Haß gegen die Gewerkschaftsmitglieder! Denn Sie sind schon ganz von Ihren Arbeitern durchschaut, und es weiß heute schon der jüngste Arbeiter, was er von Ihrer Aufrichtigkeit zu halten hat. Notabene, kennen die Arbeiter Ihre ergebene Werkzeuge, die sonst von einem gewöhnlichen Arbeiter mit dem schönen Titel „Denunziant“ belegt werden, zur Genüge, und sie werden sich hüten, diesen verächtlichen Subjektiven Material zu liefern. Es ist schon so genug, wenn für diese schäbigen Judas die anderen Arbeiter die Arbeit leisten müssen. Es ist auch im Heizhaus gerade so, wie anderswo, daß diese Denunzianten weder Zeit noch Lust zur Arbeit haben. Sie müssen sich durch das Denunzieren in ein besseres Licht zu setzen trachten, weil sie durch ihre Arbeitsleistung vor den Vorgefetzten nicht leuchten können. Die Meinung der Arbeiter ist hier jedoch allgemein, die, daß derjenige, der Denunziationen entgegennimmt, und sie als solche verwertet, genau so viel wert ist, wie der Denunziant selbst. Freilich, in den Augen des Herrn Wöhm sind diese Subjekte unentbehrliche Werkzeuge, und weil er das einseht, belohnt er sie nach Gebühr. Wiewohl doch bei der Bahn Nüchternheit vorgeschrieben ist, spielt dies bei den Trabanten unseres Maschinenmeisters keine Rolle. Posten, auf welche ältere Leute hingehören, werden mit solchen Spindelackern besetzt. Ob das für den Dienst angeeignet ist, das wird die Zukunft und die Einsicht der Heizhausleitung in Wien lehren. Was wir jedoch verlangen können, ist, daß die Arbeiter, ob sie der Gewerkschaft angehören oder nicht, im Dienst entschiedene Ruhe vor den politischen Ergüssen dieses feingebildeten Mannes haben müssen. Sollte es den Vorgefetzten dieser Größe nicht gelingen, ihn zur Vernunft zu erziehen, dann werden wir uns hier recht bald wiedersehen, mit samt seiner Clique. Denn wir haben noch trodenes Pulver.

Linz. (Sei Reichsbund!) Der Reichsbund deutscher Eisenbahner hat in der Ortsgruppe Linz jetzt sehr viel Arbeit. Da ist ein neuer Macher gekommen aus Reichenberg, ein gewisser Otto Neumann, Magazinsaufseher, derzeit Obmannstellvertreter, den es ärgert, daß sie so viele Mitglieder auf dem Papier haben, von denen niemand zahlen will. Diese mächtige, deutsche Ortsgruppe hat nämlich unter den Dienern und Arbeitern in Linz 19 Mitglieder, von welchen wahrscheinlich nur Neumann selbst seinen Beitrag zahlt. Es wurden daher an die säumigen Mitglieder Mahnschreiben hinausgegeben, worin sie aufgefordert werden, ihre rückständigen Beiträge vom 1. November 1911 u. s. w. zu bezahlen (eventuell in Raten), da sie ja die Zeitung bezogen haben. Außerdem findet am 2. August eine außerordentliche Generalversammlung statt, in der Otto Neumann zum wirklichen Obmann befördert wird. Heil! Jetzt wird es vorwärtsgehen. Wenn es nicht anders geht, werden die hiesigen Eisenbahner bester und bester für kommen dann Deutsche aus Böhmen. Bei dieser außerordentlichen Generalversammlung wird auch beantragt, ein Kapelltheater im Klublokal aufzurichten, Neumann wird der Drahtzieher, die Hanswürste werden ernannt. Für guten Besuch garantiert Neumann. Die bekannte Unmündigkeit kann aber einmal verschwinden und Neumann, Gaiml und noch andere Stotterer sind blamiert, was sehr unangenehm wäre. Zum Glück für die Eisenbahner sind nur bessere Leute Mitglieder des Reichsbundes. Wodan weiß es, wie lange diese noch.

Deutsches Bagram. Das Personal der hiesigen Station verlor durch Versetzung den Herrn Assistenten Franz Kaiser, einen humanen, menschenfreundlichen und gerechten Vorgefetzten. Wir wünschen Herrn Kaiser in seiner neuen Station Leopoldsdorf das Allerbeste. Das Personal der Station Bagram wird dem Herrn Kaiser stets ein treues Angedenken bewahren. Mit der Stelle, welche durch die Versetzung des Herrn Kaiser frei geworden ist, wurde Assistent Dworschak beauftragt, welcher von Drösing hierher versetzt wurde. Dieses feine Gerden, welches an Größe wahn leidet, glaubt, die Bediensteten und Arbeiter seien Sklaven, die er nach Belieben schikanieren und malträtieren kann. Seine größte Freude findet der Herr darin, das hiesige Personal mit einem Feldweibelton anzuführen und herumzuschreien, besonders dann, wenn am Perron recht viele Reisende anwesend sind und sich darunter einige Fräuleins befinden. Wahrscheinlich will er sich da produzieren, daß er der Gewaltigste ist und das Personal nach Belieben behandeln kann. Oder will er sich vielleicht bei unserem derzeitigen auf Urlaub befindlichen Vorstand durch ein solches Benehmen schänken? Wenn dies der Fall wäre, so kann dies nicht für die Dauer sein, denn die Zeit ist nicht mehr fern, wo kein Hahn nach ihm krähen wird. Vor nicht langer Zeit äußerte sich der neue Herr zu einem Bediensteten der hiesigen Station, daß er die zwei Jahre, die er in Drösing war, den dortigen Verschubaufseher, welcher mit ihm in ein und derselben Dienstreise genügt habe. Mit solchen unmenslichen Aeußerungen und Handlungen will sich so ein Aufvorgefetzter Respekt oder vielleicht Beliebtheit verschaffen. Wir glauben dies nicht. Eine besondere Hochachtung haben auch schon die Zugsbegleiter und das Streckenpersonal vor Herrn Dworschak.

Nun geben wir dem Assistenten Dworschak zu wissen, daß wir Menschen sind und nur als solche behandelt werden wollen. Wir sind auf keinem Fall gewillt, seine unheimlichen Schreierien und Schikanen über uns ergehen zu lassen. Einen guten Rat wollen wir ihm noch geben: er möge sich besänftigen und sein unwürdiges Benehmen ändern und uns nicht mehr Gelegenheit geben, sich an dieser Stelle mit ihm befassen zu müssen. Einstweilen begnügen wir uns mit diesen paar Zeilen und hoffen baldige Besserung.

Mährisch-Schnberg. Mit dem Benehmen des Bahnrichters Wacławek gegenüber den Oberbauarbeitern haben wir uns schon wiederholt im „Eisenbahner“ befaßt und wir haben uns der Hoffnung hingegeben, daß Wacławek endlich darangehen wird, die Arbeiter menschenwürdig zu behandeln. Leider haben wir uns in dieser Hinsicht getäuscht. Nachstehender Fall soll der Öffentlichkeit dienen, den Bildungsgrad des betreffenden Bahnrichters kennen zu lernen. Ein Arbeiter wollte sich beim Schmied seinen stumpfen Krampen schärfen lassen, damit er mit der Arbeit besser vorwärtskommt. Zu diesem Zweck begab er sich in die nachliegende Schmiede und ersuchte den dort beschäftigten Schmied, ihm den Krampen zu schärfen. Als Wacławek dies bemerkte, kam er wie ein Wilder dahergerannt, erwickelte den bereits im Feuer befindlichen Krampen und mit den Schimpfwörtern gegen den Arbeiter gewendet: „Sie Roghub, Sie Trottel, Sie sind noch naß hinter den Ohren und möchten schon machen, was Sie wollen“, schmiß er den Krampen vor die Schmiebe. Wenn Herr Wacławek auch unser Vorgefetzter ist, haben wir doch gehofft, daß

er sich nicht berartige Manieren aneignen und daß er die Arbeiter besser behandeln wird, da er ja selbst dem Arbeiterstand entstammt.

Willach. Am hiesigen Bahnhof ereignete sich am 21. Juli um 1/11 Uhr nachts ein schreckliches Unglück. Der Spenglerlampist der Südbahn, Genosse Michael Kamenschei, wollte den Wassertrahn beleuchten und trug zu diesem Zweck eine Leiter herbei. Die herankommende Lokomotive des Schnellzuges 801 erfaßte die Leiter und riß Kamenschei auf das Geleise, wo ihm die Räder der Lokomotive den Kopf vollständig vom Leibe trennten. Kamenschei war erst 44 Jahre alt und hinterläßt eine trauernde Witwe und einen 17-jährigen Sohn. Er war ein treues Mitglied unserer Organisation und funktionierte als Vertrauensmann der Lampisten. Sein Leichenbegängnis fand unter Beteiligung aller dienstfreien Eisenbahner der Station statt. Auch der Stationsvorstand war erschienen. Die Willacher Eisenbahner werden dem braven Genossen ein ehrendes Andenken bewahren.

Verjammlungsberichte.

Eine Abrechnung mit den Reichsbündern in Oberfurt.

Dienstag den 29. Juli 1. J. tagte in Oberfurt im Saal „zum Kaiser von Oesterreich“ unter dem Vorsitz des Genossen Gilg eine von der Leitung unserer Ortsgruppe einberufene öffentliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Was werden die Eisenbahner durch die etappenweise Durchführung ihrer Forderungen erlangen? 2. Die neuerdings beabsichtigte Schädigung des Zugbegleitungspersonals. 3. Die letzten Qualitätsbeschreibungen. Als Referent zu dieser massenhaft besuchten Versammlung — der große Saal und die geräumige Galerie desselben waren bis auf das letzte Plätzchen besetzt — war Genosse Adolf Müller von der Zentralleitung Wien erschienen. Genosse Müller entrollte in seinem 2 1/2 stündigen, äußerst sachlichen Referat ein abwechslungsreiches Bild jener Aktionen, die sich seit dem Jahre 1911 bis zum heutigen Tage zur „Verbesserung“ der Lage der Staatsbahnbediensteten abwickelten. Aus der ausgezeichneten Rede des Genossen Müller mußte ein jeder von den Versammlungsteilnehmern erkennen, was für einen schmählichen Verrat jene Abgeordneten der bürgerlichen Parteien an den Eisenbahnern begingen, welche nicht nur gegen den 17 Millionen-Antrag des Genossen Tomischl, sondern sogar gegen ihren eigenen Antrag stimmten. An der Hand des Organs des Reichsbundes deutscher Eisenbahner „Der deutsche Eisenbahner“ — Folge 14/15 vom 20. Mai 1913 — wies der Referent der Versammlung, an der auch nationale Gegner unserer Organisationen teilnahmen, nach, daß die Führer der Koalition der nationalen Eisenbahnerorganisationen die Interessen nicht nur ihrer Mitglieder, sondern der gesamten Eisenbahnerschaft neuerdings schmählich verraten haben. (Über ist die Unberühmtheitserklärung zur etappenweisen Aufstellung der 17 Millionen, diehiesie „Kameraden und bratri“ dem Eisenbahnminister gaben, etwa etwas anderes?) Genosse Müller wies auf die verschiedenen, die Existenz der betroffenen Bediensteten schwer schädigenden Uebersetzungen aus einer höheren Diensteskategorie in eine niedere hin und kam auf den letzten Verlaß des Eisenbahnministers zu sprechen, nach welchem Bremser erst nach sechsjähriger Verwendungsdauer als Arbeiter im Fahrdienst zum Aushilfskondukteur ernannt werden können. Den Wert und eigentlichen Zweck der Qualitätsbeschreibungen erläuterte Genosse Müller auf das deutlichste und bewies der Versammlung auf Grund von Beispielen, warum bei der diesjährigen Qualifikation so wenig „außertourliche“, dafür aber recht viel schlechte Beschreibungen vorgekommen wurden. Die Versammlung, aus der schon während den Ausführungen des Referenten über das verräterische Vorgehen der nationalen Organisation und dem bedienstetenfeindlichen Verhalten der Regierung stürmische Pfui- und Protestrufe erklangen, schloß sich mit stürmischem Beifall den Schlussworten Müllers: „Hinweg mit der Qualifikation“ an.

Nun meldete sich der uns satfam bekannte Oberkondukteur Svoboda, der „Messias“ der Zugbegleiter, zum Wort und sollte auf die Ausführungen des Genossen Müller antworten. Wie immer, so auch diesmal, begann Herr Svoboda, welcher sich der Versammlung als Vertrauensmann der Zugbegleiter vorstellte, mit seinem alten Kohl von anno 1905 und 1907. Daß dieser feinfühligste Herr mit „Niederträchtigkeit“ und anderen Verdächtigungen nur so herumwarf, ist ja für jeden, der ihn genauer kennt, nur etwas Selbstverständliches. (Wir kommen auf seine „feine“ Art, gewählte Personal-Kommissionsmitglieder in einer öffentlichen Versammlung gemein zu verächtigen, noch zurück.)

Trotz der Aufforderung des Genossen Müller, sich doch nicht mit allerhand anderen Reden herumzuschlagen, sondern auf das richtige Antworten zurückzukommen, ließ Herr Svoboda sich nicht bewegen, auf Müllers Ausführungen sachlich und ruhig zu antworten. Auch in dieser Versammlung erreichte Herr Svoboda mit seinem „Reden“ gar nichts anderes, als daß ihm, nachdem er trotz der Ermahnung des Vorsitzenden nicht zur Tagesordnung sprechen wollte, das Wort entzogen wurde. Gistig, wie es eben nur ein Skorpion sein kann, verließ er unter stürmischem Applaus der Versammlung den Saal mit der festen Meinung, daß ihm seine „Anhänger“ (die er — nicht hat) doch folgen müssen. Leider hat sich Herr Svoboda in dem Vertrauen, das ihm doch seine „Kameraden“ und Kollegen entgegenbringen sollen, arg getäuscht; er mußte allein seinen Rückzug antreten. Genosse Müller fertigte unter Beifall der Versammlung Herrn Svoboda gründlich ab.

Jetzt kam unter „fürchtbarer“ Spannung der Versammlung Herr Tüchelmann, Obmann der Ortsgruppe Mährisch-Osttrau des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, und legte — zum wievieltmal? — vor Beginn seines Referates sein politisches Glaubensbekenntnis ab; er ist und bleibt Schönerraner; uns kann's recht sein. Herr Tüchelmann, dem seine Ortsgruppe, die eine autonome, von der Zentralleitung Wien unabhängige zu sein scheint, so fürchtbar am Herzen liegt, und für die er alles her- und hingeben möchte, hat es der Versammlung wieder einmal gezeigt, wie er seine „Reitsche“ schwingen kann. Genau so einen Kohl und Stiefel, wie ihn sein „Kamerad“ Svoboda „redete“, tischte Herr Tüchelmann unter „Beifall“ der Zuhörer, für deren Unterhaltung er mit seinem „Referat“ bestens sorgte, der Versammlung auf. Auch er konnte das Referat des Genossen Müller, obwohl ihn derselbe wiederholt hierzu aufforderte, nicht widerlegen. Obmann Tüchelmann mußte trotz seiner Versicherung, er könne doch für die Aktionen seiner Zentralleitung nichts dafür, unsere Reitschenschläge fassen und diese einstecken. Bemerkenswert und recht bezeichnend für den Wert eines Reichsbundobmannes ist die Stelle aus Tüchelmanns „Rede“, worin er erklärt, daß er nicht alles glaubt, was der „Deutsche Eisenbahner“, also das Organ seiner Organisation, schreibt.

Das anwesende Personal-Kommissionsmitglied Genosse Blazek, der nach Tüchelmann sich zum Worte meldete, versicherte der Versammlung, daß sich Mittel und Wege finden werden, die Herrn Oberkondukteur Svoboda zwingen werden, zu beweisen, was er in der getanen Verdächtigung zum Ausdruck brachte; solange Herr Svoboda nichts beweise, sei er ein gemeiner Lügner.

Es sprach noch in tschechischer Sprache Herr Wild vom „Spolek doskych ufedniku“. Dieser Anmahnte in ruhigen Ausführungen die Anwesenden zum Zusammenhalt. Unter anderem führte er aus, daß es unklug sei, in einer so wichtigen Versammlung, die sich doch mit so ernsten und brennenden Existenzfragen befaßt, mit so kleinlichen lokalen Anwürfen und Schimpfereien zu kommen. Ferner finde er es für ungemein unanständig und unklug, immer und immer auf die sozialdemokratische Organisation, die auch seiner Ansicht nach gewiß für die Eisenbahner ihr Bestes tut, zu schimpfen.

Es wäre an der höchsten Zeit, daß sich das gesamte Personal zusammenschließt und alles daransetzt, um die einzelnen Organisationen zu einem gemeinsamen Kampf für die Interessen der Eisenbahner bewegen zu können.

Leider wird Herr Wild, trotz seiner guten Ansichten, lange warten müssen, bis die Führer und Leiter der nationalen Koalition seine Ansicht zu der ihren machen werden. Die Provokation ist willig, aber die Zentralleitungen in Wien und Prag nicht; und die wissen es nur zu gut, warum!

Mit einem feurigen Schlusswort ermahnte Genosse Müller die Versammelten, aus dem letzten Verhalten der Nationalen, das er in seinem Referat genügend beleuchtete und das von den gegnerischen Rednern niemand wiederlegen konnte, noch wollte, die entsprechende Lehre zu ziehen, und forderte unter stürmischem Beifall der Anwesenden diese auf, sich nur jener Organisation anzuschließen, die sich tatsächlich der Eisenbahner annimmt.

Am 12 Uhr nachts schloß Genosse Gilg diese große und eindrucksvolle Versammlung, aus deren Verlauf der Herr Regierungsvertreter gewiß ersehen haben wird, wie es mit der „Zufriedenheit“ der Eisenbahner bestellt ist, die alles andere denn zufrieden dem bedienstetenfeindlichen Verhalten der Regierung entgegensehen.

Brünn II. (Nordbahn.) Am 1. August 1913 fand im Restaurant Annisch eine gut besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: Die letzten Zugstände der Regierung an die Eisenbahner und die nationalen Parteien; die letzte Personalbeschreibung und Arbeiterangelegenheiten. Die beiden Referenten, Genosse Brodecky aus Prag und Genosse Dusek aus Wien, entlegten sich ihrer Aufgabe in gebiegender Weise und fanden die Ausführungen, namentlich des Genossen Brodecky, der die jegliche Lauheit und Lässigkeit der Eisenbahner mit scharfen Worten geißelte, andererseits aber auch die jegigen, sehr triftigen Verhältnisse auf den f. f. Staatsbahnen sowie das Verhalten der nationalen bürgerlichen Parteien treffend charakterisierte, lauten Beifall. Genosse Dusek ging mit den verräterischen Nationalverbänden und ihren Anhängern, den gelben demagogischen Arbeiterparteilern, scharf ins Gericht und geißelte auf das schärfste die Protektionswirtschaft bei der letzten Personalbeschreibung sowie die Vorgangsweise in der Arbeiterfrage. Die anwesenden Nationalen beider Konseurs sowie der Obmann der Separatisten hatten nicht den Mut, sich zum Worte zu melden. Genosse Engel schloß mit einem kräftigen Appell zur Organisation und Aufklärungsarbeit die interessante Versammlung.

Wollersdorf. Ueber die etappenweise Durchführung der bewilligten 15 Millionen sprach am 27. Juli in einer zahlreich besuchten Versammlung Karl Hugo Spies aus Wien.

Kreitz-Teichstadt. Genosse Jaskl referierte am 1. August in einer gut besuchten Versammlung der Oberbauarbeiter über: Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Bahnarbeiter. In dieser Versammlung wurden die Genossen Zippert und Oppel als Vertrauensmänner für die Strecke Kreitz-Teichstadt gewählt.

Meran. Am 17. Juli wurde hier eine massenhaft besuchte Versammlung abgehalten, in welcher gegen die Verschleppung der zweijährigen Automatik und gegen die Verschlechterung durch die neue Lohnordnung protestiert wurde.

Wörgl. Am 16. Juli fand in Wörgl eine gut besuchte Versammlung der Bediensteten der Südbahn und der f. f. Staatsbahn statt, in der gegen die geplanten Verschlechterungen Stellung genommen wurde.

Sachsenstein. Eine zahlreich besuchte Zugbegleiterversammlung protestierte am 28. Juli d. J. gegen die vom f. f. Eisenbahnministerium herausgegebene Verfügung betreffs Hinausschiebung der Anstellungsfrist für das provisorische Zugpersonal.

Leoben. Auch hier fand am 14. Juli eine von allen Kategorien der f. f. Staatsbahn und der Südbahn sehr gut besuchte Protestversammlung statt. Als Referent war Genosse Müller anwesend.

Aus den Organisationen.

Wollersdorf. An Stelle des zurückgetretenen Obmannes wurde Genosse Franz Wetzl, Ulrichstrichen Nr. 35, gewählt. Für die Strecke Neubau-Kreuzstätten wurde Genosse Büchl als Substassier und Vertrauensmann aufgestellt. Gleichzeitig geben wir bekannt, daß die Bibliothek eröffnet ist und können Bücher gegen Vorweisung des Mitgliedsbuches an den Vereinsabendent ausgeliehen werden.

Wien-Landstraße. (Aspangbahn.) Durch den Uebertritt unseres Hauptkassiers Georg Tislagh in den Dienst unserer Zentrale wurde als Hauptkassier Josef Mittermüller, Lokomotivführeranwärter, für den erkrankten Genossen Michael Gärtner der Genosse Alois Baher, Kondukteur in Wien, als Substassier gewählt.

Für die Einzahlung der Beiträge der Mitglieder in der Station Wien wurde für jeden Auszahlungstag (15. und letzter jeden Monats) im Vereinslokal, Herrn Leopold Wayers Gasthaus, III. Hafengasse 19, eine Kasse errichtet, wo an obigen Tagen Einzahlungen von 5 bis 7 Uhr abends stattfinden, und bitten wir die Wiener Genossen dringendst, sich dieser Kasse zu bedienen.

Alle Mitgliedsbücher der außerhalb Wien sich befindlichen Genossen sind umgehend durch den jeweiligen Substassier zusammen und zwecks Abstempelung an die Ortsgruppenleitung einzusenden.

Brünn I. Es wäre wünschenswert, daß sich die Genossen an den Vereinsversammlungen reger beteiligen würden, als dies bisher der Fall war. Weiters diene den Genossen zur Kenntnis, daß die Ortsgruppe I am 17. August 1913 in Liebig's Restaurant, Rumrowitz, ein Gartenfest mit sehr reichhaltigem Vergnügungsprogramm veranstaltet, wozu die Genossen aufs herzlichste eingeladen sind.

Verjammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Friedland i. B. Am 16. August 1913, abends, findet im Saal des „Arbeiterheim“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt.

Turnau-Liebenau. Am 10. August um 8 Uhr abends im Vereinslokal in Krogenitz.

Budweis. Am 10. August, um 9 Uhr vormittags in der Protibiner Bierhalle.

Josefstadt-Jaromek. Am 15. August, um 10 Uhr vormittags im Grandhotel in Jaromek, öffentliche Eisenbahnerversammlung.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteefassung am 30. Juli 1913. — Aus dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds werden für 38 Fälle 2700 Kr. bewilligt. — Für Unterstühtungen aus den Vereinsmitteln liegen 133 Ansuchen vor; für 107 Fälle werden 2510 Kr. bewilligt; 25 Fälle abgewiesen; 1 Fall der Ortsgruppe überwiesen. — Der Rechtschuh wird für 59 Fälle bewilligt; zur Bezahlung der Expensnoten für 4 Rechtsfälle werden Kr. 1318-89 angewiesen. — Entgegennahme des Berichtes über verschiedene, das Eisenbahnerheim betreffende Angelegenheiten. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Sprechsaal.

Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Vom 19. Juni bis 6. August wurden für folgende Sterbefälle Unterstühtungen ausbezahlt:

- 189. Method Bobosel in Marburg II.
192. Marie Urban in Laun.
193. Josef Pittschmann in Mürzzuschlag.
194. Josef Moser in Fünfhaus.
195. Theresia Sellner in Wien III.
196. Anna Thiel in Komotau.
197. Anna Rad in Pragerhof.
198. Georg Masheimer in Wogen I.
199. Ignaz Kozel in Dziejik.
200. Johann Novscher in Feldkirch.
201. Alois Gwis in Strahwalden.
202. Josefina Kwasniewski in Neu-Sandec.
203. Theresia Lob in St. Pölten.
204. Wilhelm Mahy in Mauthausen.
205. Johann Schenner in Ausjee.
206. Michael Kowalski in Przemysl.
207. Johann Jaf in Brünn II.
208. Johann Hofer in Salzburg II.
209. Kallfchmid in Wörgl II.
210. Franz Slamecka in Wesseli a. d. March.
211. Anne Wenzel in Teschen.
212. Tofila Krafowocak in Oswiecim.
213. Paul Koczel in Weidling.
214. Johann Niedhofer in Landek.
215. Karolina Trübenbach in Favoriten I.
216. Cäcilia Steindl in Groß-Neisling.
217. Marie Bläbel in Mährisch-Schönberg.
218. Emilie Brato in Fünfhaus.
219. Johann Böhm in Siegmundsherb.
220. Marie Philipp in Teichstadt.
221. Johanna Weiser in Linz a. d. Donau.
222. Pauline Hinterdorfer in Mähleinsdorf.
223. Kaspar Stad in Seiwach.
224. Gabriele Gröpel in Favoriten I.
225. Franz Kerschitz in Trieste II.
226. Anna Ohage in Weidling.
227. Albert Teschner in Mährisch-Osttrau.
228. Franz Lamme in Stoderau.
229. Anton Kühnel in Raaden.
230. Marie Glaser in Pilsen.
231. Franziska Poersch in Rudolfsheim.
232. Dominik Huber in Spital a. d. Drau.
233. Jakob Weidlinger in Krißendorf.

Zur Beachtung!

Wir bringen unseren Mitgliedern zur Kenntnis, daß ab Dienstag den 12. August 1913 die Sprechstunden in unseren neuen Bureau-Localitäten im „Eisenbahnerheim“, Wien V, Bräuhausgasse 84, von 6 bis 7 Uhr abends abgehalten werden und bei welchen, wie bisher, die Herren Dr. Harnper oder Dr. Mahy intervenieren werden.

Für das Rechtsbureau: Dusek.

Eisenbahner, Achtung!

Die Ortsgruppen Reichenberg, Gablonz a. N. und Tannwald, veranstalteten am 24. August in Gablonz a. N., im Garten des Herrn Bernard Neuwingers Gasthaus „zum Kesselstein“ (Kesselsteingasse) ein

großes Eisenbahnerfest

verbunden mit Konzert und verschiedenen Belustigungen. Die Musik wird von der beliebten Schützenkapelle unter persönlicher Leitung des Herrn Anton Bilz, besorgt. Um zahlreichen Besuch bittet Das Komitee.

Achtung, Oberbau- und Bahnerhaltungsarbeiter

der Strecke Wien-Bruck a. d. Leitha, Wien-Marchegg, Wien-Grubbad!

Am Sonntag den 17. August 1913 um 9 Uhr vormittags findet in Wien X, Laxenburgerstraße 8-10 (Arbeiterheim) eine wichtige Vertrauensmännerbesprechung der Bau- und Bahnerhaltungsarbeiter statt. Alle Ortsgruppen und Zahlstellen der obgenannten Bahnerhaltungssektionen werden aufgefordert, die Vertrauensmänner auf diese Besprechung aufmerksam zu machen. Der Hauptvertrauensmann.

Offene Anfragen.

An die f. f. Staatsbahndirektion in Willach.

Ist einer f. f. Direktion bekannt, daß das Verschubpersonal der Station Knittelfeld nach einer zwölfstündigen Dienstleistung in der Werkstätte an Samstag als Bremser nach Kriesach und St. Veit verwendet werden? Durch diese Dienstleistung kommt der Verschieber oft 2 bis 3 Monate zu keinem freien Tag, da er an Samstag nach seiner Dienstleistung mit Zug 981 wegfahren muß und erst Sonntags mit Zug 914 oder 918 nach Hause kommt. Das Verschubpersonal in Knittelfeld erucht deshalb um diesbezügliche Abhilfe.

An die f. f. Staatsbahndirektion in Linz.

Die Bediensteten der Station Mauthausen erlauben sich die höfliche Anfrage, warum die für April 1913 fälligen Monturstücke bis heute noch nicht herausgegeben wurden. Um ehebaldigste Ausfolgung wird gebeten.

An die f. f. Direktion der B.-N.-B.

Die Bediensteten der B.-N.-B. beschwerten sich über die unregelmäßige Ausfolgung der für den Monat April 1913 fälligen Monturen. In einigen Stationen wurde nur ein Teil der Monturen herausgegeben, während in anderen Stationen noch gar keine Monturen angekommen sein sollen. Die Bediensteten bitten, eine f. f. Direktion möge veranlassen, daß die Dienstkleider so bald als möglich verteilt werden.

