

Wahlspruch:
Was wir begehrn von der Zukunft seien:
Dass Brot und Arbeit uns geköfft seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,
Und unsere Freunde nicht mehr betteln gehen.
G. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Gedekonto 38.415.

Der Eisenbahner

Zentralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

Die zweimal gespaltene Nonpareilleiste oder deren Raum 40 Heller.
Bei Jahresauflage Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88

Ganzzährlich 5.76

Für das Deutsche Reich ganzzährlich Mk. 8.— Für das
übrige Ausland ganzzährlich 9 Franken.

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

Nr. 14.

19. Jahrg.

Wien, den 10. Mai 1911.

Wichtig für die Wahlagitation!

In einigen Tagen gelangt durch die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp., Wien, VI., Gumpendorferstraße 18, zur Ausgabe:

„Die Feinde der Eisenbahner.“

Gesammelte Dokumente und Beweistüde.

Von Franz Vill.

Die Broschüre, die ein für die Eisenbahner bestimmtes Heft der sozialdemokratischen Werbeschriften zum Wahlkampf bildet, enthält in schlagender Kürze alle Taten der bürgerlichen Parteien, die auf die Eisenbahner und deren Bewegung Bezug haben. Die kleine Schrift, deren billiger Preis — 6 Heller per Einzelguthe — eine Massenverbreitung ermöglicht, ist ein Orientierungsbüchlein für die Wahlen und ein wertvoller Agitationsbehelf im Kampfe mit unseren Gegnern.

Eisenbahner, Genossen! Macht eure Bestellungen sofort!

Getreidezoll und Bodenpreise.

Von Friedrich Vill, einem Manne, der weit davon entfernt ist, auf den Schutzzoll völlig zu verzichten, stammt das Wort, daß es ein trichterisches Beginnen sei, die Landwirtschaft durch Schutzzölle heben zu wollen. Bei der hohen Bedeutung, die heute bei uns die Getreidezölle schon mit Rücksicht auf die forschreitende Versteuerung aller Lebensmittel einnehmen, ist es vielleicht nicht ganz ohne Interesse, gerade jetzt an die Worte des berühmten deutschen Nationalökonomie zu erinnern. Denn daß die Preise des Brotgetreides sehr wesentlich davon abhängen, unter welchen Bedingungen die Zufuhr des Getreides aus dem Ausland erfolgt, ist eine so offenkundige Tatsache, die heute nur schwer anzufechten ist. Hat uns aber schon der Ausweis über unsere Handelsbilanz im verflossenen Jahre mit aller Schärfe gezeigt, wie uns die gesteigerte Einfuhr an Brotgetreide an das Ausland verpflichtet, so zeigen die bisherigen Monatsausweise über unsere Handelsbeziehungen neuerdings, daß sich auch im neuen Jahr unsere Handelsbilanz eher schlechter als besser gestaltet. Es ist also kein Zweifel, daß die neuen Zölle, die uns die agrarische Mehrheit des alten Kuriensparlaments beschert hat, die Bevölkerung auch weiterhin zwingen, die Wucherpreise zu bezahlen, bei denen wir in der letzten Zeit angelangt sind.

Die Tatsache, daß das Anziehen der Preisschraube unter der heuchlerischen Devise „Schutz der Landwirtschaft“ erfolgte, ist aber verlockend, die Frage zu prüfen, ob in der Tat der Zoll auf Getreide, wenigstens in dieser Richtung, der Landwirtschaft nützt. Tatsache ist, daß heute infolge des Umstandes, daß uns der moderne Verkehr bis dahin ungekannte Gegenden und Länder für den Getreidebau erschlossen hat, die Produktion an Getreide ganz gewaltig gestiegen ist. Nach den Ziffern, die uns unser l. l. Ackerbauministerium an die Hand gibt, entwickelte sich die Getreideproduktion der Welt in dem Zeitraum 1878/82 bis zum Jahre 1899 im Verhältnis 100:130, während die Bevölkerung nur im Verhältnis 100:124 zunahm. Die Folge davon war ein Fallen der Weltmarktpreise, sodaß man in

steigendem Maße die Forderung nach Schutzzöllen erhob. Seit dieser Zeit sind die Agrarzölle in Deutschland und Österreich unausgesetzt hinaufgesetzt worden und noch immer kommt diese Bewegung nicht zur Ruhe. Wie kommt es also, daß unsere Landwirtschaft noch immer nicht so billig wie die der auswärtigen Getreideländer produziert? An dem mangelnden Schutz liegt es doch gewiß nicht.

Lujo Brentano, der berühmte Nationalökonom, geheimer Hofrat und ordentlicher Professor an der Universität in München, findet die Antwort auf diese Frage in der Verschiedenheit des Bodenwertes. Der Bodenwert ist in den Getreide exportierenden Ländern weit niedriger als etwa in Deutschland und folglich auch in Österreich. So beträgt der Durchschnittspreis per Hektar Land in den russischen Gouvernements, die am meisten an dem Getreideexport beteiligt sind, in Ufa 14.26 Rubel, in Orenburg 15.08 Rubel, im Bankegebiet 26.03 Rubel und steigt in den übrigen Gouvernements bis auf 107.23 Rubel in Bessarabien und 121.70 Rubel in Kursk. In Amerika betrug nach der amtlichen Statistik von 1891 der Durchschnittspreis des Acre Land in den Staaten, welche Überschüsse über den eigenen Getreidebedarf produzieren, in den Achtzigerjahren zwischen 5.89 Dollars in Dakota und 31.87 Dollars in Illinois. Es kostet also in Russland heute der Hektar zwischen 28 und 240 Mark, es kostete in Nordamerika in den Achtzigerjahren der Hektar zwischen 72 in Dakota und 384 in Illinois. In Argentinien kostet der Hektar guten Landes, bequem an einer Eisenbahnstation oder innerhalb dreifig Wegstunden im Umkreis einer Hafenstadt gelegen, 60 Mark. Für Deutschland führt nun Brentano als Gegenstück dazu an, daß bis Ende 1899 der Hektar Land im Durchschnitt 662 Mark kostete. Im Jahre 1908 stieg der Bodenpreis sogar per Hektar auf 900 bis 1650 Mark.

Dieser Bodenpreis, der also bei uns ähnlich wie in Deutschland vorhanden ist, ist nach Brentano die Ursache, weshalb unsere Landwirtschaft mit der von Russland oder Amerika nicht konkurrieren kann. Nach Brentano ist es also die Wirkung des Getreidezolls, daß er die Ursache steigert, in welcher der Mangel an Konkurrenzfähigkeit wurzelt und diesen, statt zu seiner Beseitigung zu führen, auf die Dauer erhöht. Und so sagt Brentano mit Recht: „Da der Getreidezoll das Verhältnis des Bodenertrages zum Bodenwert nicht verändert, bleibt der Getreidebau nach wie vor unrentabel“.

Danach steht also die Sache so, daß der kleine Landwirt, der mit Mühe und Plage sein Stück Land bebaut, vom Getreidezoll gar keinen Nutzen besitzt. Dafür freilich wird durch den Zollschutz der Bodenpreis erhöht, was allerdings Vorteile für den großen Grundmagnaten bietet. Wie sehr auch diese Aussicht die hier ein bürgerlicher Nationalökonom und Geheimer preußischer Hofrat vertritt, mit der Wirklichkeit übereinstimmt, zeigt übrigens am besten die Tatsache, daß, wie vor einiger Zeit in den preußischen Jahrbüchern festgestellt worden war, der Verkaufspreis mehrerer preußischer Rittergüter ganz bedeutend gestiegen war, was mit den letzten agrarischen Zoll erhöhungen zusammenhängt. So erweist sich also der Agrarzoll für den Zweck, dem er angeblich dienen soll, nicht nur als nutzlos, er schadet auch für die breiten Massen der Konsumenten in zweifelhafter Art; einmal indem er die Preise der Lebensmittel verteuert, anderseits aber auch, indem er dem Bodenwucher Vorschub leistet. So wird also der Getreidezoll, indem er gleichsam eine Prämie auf den Bodenwucher darstellt, zu gleicher Zeit zu einer Ursache der Wohnungspreissteigerung, die naturgemäß mit der steigenden Bodenrente zusammenhängt. Der Getreidezoll ist also ein furchtbares Übel, das auf den breiten Volksmassen lastet und ein Staat betreibt den Ruin seiner eigenen Volkswirtschaft, der sich davon nicht energisch zu befreien wagt!

Dass der Zoll um dieselbe Quote der Preissteigerung, die bei dem zollgeschützten Artikel eintritt, zugleich die Wirkung haben muß, bei einem anderen

Konsumgegenstand einen Rückgang im Verbrauch zu verursachen, hat uns Brentano ebenfalls in den genannten Darlegungen gezeigt*). Sobald nämlich der Konsument für Brot eine höhere Summe als sonst verausgabt, fehlt ihm diese eben für die Verwendung auf anderweitige Mittel der Bedürfnisbefriedigung, so daß wir es bei den Folgen nicht nur mit einer direkten Unterbindung des Außenhandels zu tun haben, sondern auch mit dem mangelnden Absatz im Inland selbst.

So lässt sich also für den Getreidezoll wohl schwer ein Argument finden, das seine Notwendigkeit darstut. Volkswirtschaftlich genommen, führt er unheilre Nachteile für die Gesamtheit im Gefolge, während er dem Getreidebau dort, wo derselbe wirklich die Konkurrenz nicht verträgt, nicht nur nicht hilft, sondern neuerlich nur die Ursachen der Unrentabilität steigert. Das sind also gemächtige Gründe, die Beachtung heischen und die mit zwingender Logik für die Beseitigung einer Einrichtung sprechen, die eines der wichtigsten Grundübel des modernen Kapitalismus, den steigenden Bodenwucher, zufolge vergrößern. In dem gegenwärtigen Wahlkampf wird man auch diese Tatsachen nicht vergessen dürfen. In den Handelsverträgen, die das neue Parlament zu beraten haben wird, muß die Frage entschieden werden, ob wir die bisherigen hohen Agrarzölle, die den kleinen Landwirten ebenso wie die breite Masse der Konsumenten belasten, auch noch weiterhin ertragen sollen. Jede Stimme für die Sozialdemokratie wird einen Protest bedeuten gegen die von den Deutschen Nationalen und Christlich-Socialen so warm verteidigten agrarischen Wucherzölle!

Fr. L.

Wo sind die Demagogen?

Bürgerliche Blätter sowohl als auch bürgerliche Abgeordnete pflegen die Vorschläge der sozialdemokratischen Partei gegen die Teuerung als „demagogische“ Anträge zu bezeichnen, um so ihr Verhalten diesen Anträgen gegenüber, ihren Vertrag an den Volkswirtschaften zu bemänteln und zu beschönigen. Demagogisch ist ein Antrag dann, wenn er zwar vorschlägt, bestehende Übelstände zu bekämpfen, aber zu diesem Zweck entweder gar keine Mittel anzugeben sich bemüht oder Mittel in Vorschlag bringt, die nicht ernst genommen werden können; demagogisch war zum Beispiel der Dringlichkeitsantrag des Deutschradikalen Kraus, welcher am 17. Oktober 1907 verlangte, die Regierung solle unverzüglich mit den Kohlenbergwerksbesitzern Böhmens Verhandlungen wegen Erwerbung der Bergwerke durch den Staat einleiten und „über das Ergebnis der Verhandlungen innerhalb acht Tagen dem Abgeordnetenhaus Bericht erstatten“. (Stenographisches Protokoll, Seite 1893.) Denn innerhalb acht Tagen können derlei Verhandlungen unmöglich zu irgend einem Abschluß führen; demagogisch war der Dringlichkeitsantrag des Tschechisch-radikalen Kofac, welcher munschte, daß die Regierung die Ursachen der Teuerung untersuche und zur Beseitigung dieses Übels entsprechende Gesetzesvorlagen einbringe; denn die Ursachen der Teuerung sind bekannt und der Auf nach Gesetzesvorlagen hat nur dann einen Sinn, wenn gleichzeitig der Regierung feste Direktiven gegeben werden, in welcher Richtung sich die einzubringenden Vorlagen bewegen sollen. Nicht demagogisch aber waren die Anträge, welche von sozialdemokratischer Seite gegen die Teuerung eingebracht worden waren, denn sie schlugen Mittel vor, welche nicht nur als wirksam, sondern auch als durchführbar bezeichnet werden müssen. Greifen wir zunächst aus der Gesamtheit der Vorschläge jene Anträge heraus, welche von unseren Parteigenossen Schrammel, Dr. Renner, Hauß, David, Seitz und Neumann gestellt wurden:

*) Lujo Brentano: „Freihandelsargumente“. Vortrag im Münchner Verein sozialistischer Studenten.

worden sind, um der Fleischnot zu steuern, die sich in den letzten Tagen fast überall geradezu unerträglich verschärft hat. In diesen Anträgen wurde verlangt: Quantitativ und zeitlich unbeschränkte Einfuhr von überseeischem Fleisch; zeitweilige Aufhebung des Fleischzolles, welcher per Kilogramm 30 H. beträgt; Öffnung der Grenzen für Fleisch aus Russland und den Balkanstaaten; solange dies nicht ohne Gefährdung der heimischen Viehbestände geschehen könne: Errichtung unter strenger tierärztlicher Überwachung stehender staatlicher Schlachthäuser an der Grenze; Ausschaltung des Zwischenhandels dadurch, daß das eingeführte Fleisch an städtische oder unter der Kontrolle der Gemeinden stehende Großschlächtereien und an Konsumvereine abgegeben werde; Festsetzung von Maximalraten für Lebensmittel durch die politischen Landesbehörden auf Grund des § 51 Gewerbeordnung. Kann angesichts dieser Anträge wirklich behauptet werden, daß sie "demagogisch" seien?

Um, könnte vielleicht eingewendet werden, man hat ja eurem Drängen schließlich nachgegeben, man hat manches, das man zuerst als Demagogie bezeichnete, bewilligt, wenn auch nach jahrelangem Ringen. Es wurden die Handelsverträge mit Serbien, mit Rumänen abgeschlossen, es wurden Grenzschlachthäuser errichtet, es wurde argentinisches Fleisch eingeführt. Es wurde also manches von dem zugestanden, was ihr verlangt habt. Wurde aber das Fleisch billiger? Stieg nicht im Gegenteil erst vor etlichen Tagen der Preis des Fleisches ungeachtet aller euren Wunsch unternommenen Schritte? Also müssen eure Anträge im Grunde doch demagogischer Art gewesen sein, weil sie in der Praxis sich als wirkungslos erwiesen haben.

Fehlgeschossen! Die gewünschte Wirkung ist ausgeblichen, nicht weil unsere Anträge schlecht waren, nein, weil man sie nur inmaßlos verstimmt Form in die Tat umsetzte.

Die Bevölkerung Österreichs ist hinsichtlich des Fleischgenusses unendlich bescheiden. Sogar der christlich-soziale Ackerbauminister Ebenhoch konstatierte, daß, während in England per Kopf jährlich 53 Kilogramm, Frankreich 36 Kilogramm Fleisch verzehrt werden, wir uns in Österreich mit 225 Kilogramm Fleisch per Kopf und Jahr begnügen. (Stenographisches Protokoll des Abgeordnetenhauses 1907, Seite 2591.) Diese unendlich geringe Ziffer, welche Zeugnis legt von der grausamsten Unterernährung der großen Volksmassen dieses Staates, bringt es mit sich, daß in Österreich-Ungarn in den Jahren 1901 bis 1905 jährlich nur durchschnittlich 2,185.787 Rinder und 4,226.537 Schweine in öffentlichen Schlachthäusern geschlachtet wurden. Eine beschämend kleine Zahl gegenüber dem Verbrauche anderer Staaten; und dennoch eine Riesenzahl gegenüber den winzigen Viehmengen, welche die agrarische Mehrheit des Abgeordnetenhauses und ihre bürgerlichen städtischen Bundesgenossen aus Serbien und Rumänen herüberzulassen für gut befunden haben. Was bedeuten 25.000 rumänische und serbische Kinder, die wir im ersten Jahre kaufen dürfen, gegenüber den 2,185.787 Kindern, die in unseren Schlachthäusern geschlachtet werden, was sind 100.000 serbische und rumänische Schweine, die man uns gütigst erwerben läßt, gegenüber den 4,226.537 Schweinen, die wir

jährlich brauchen! Die zugelassene Zufuhr ist so klein, daß sie unmöglich auf die Fleischpreise einwirken kann.

Aber auch diese überaus bescheidenen Handelsverträge konnten nur im heftigen Kampfe mit den Agrariern und zum Teil auch mit den freiheitlichen Städtevertretern errungen werden. Am 31. März 1909 lief der Handelsvertrag mit Serbien ab. Die Regierungsvorlage enthielt keine Ernächtigung, den Vertrag zu erneuern. Es sollte daher mit 31. März 1909 ein vertragsloser Zustand zwischen Österreich und Serbien eintreten, zum großen Schaden nicht nur der Konsumenten, sondern auch der Industrie. Ein Abgeordneter unserer Partei, Seitz, griff im Volkswirtschaftlichen Ausschusse entschieden ein und verlangte, daß die Regierung bevollmächtigt werde, den Handelsvertrag mit Serbien zu erneuern oder einen besseren Vertrag abzuschließen. Der christlich-soziale Handelsminister Weißkirchner erklärte sich damit einverstanden und der Ausschuss nahm den Antrag Seitz an. Im Plenum aber stellte der christlich-soziale Abgeordnete Dr. Mayr den Antrag, es solle die Regierung nicht zum Abschluß eines Handelsvertrages, sondern bloß zum Abschluß eines "Meistbegünstigungsvertrages" mit Serbien bevollmächtigt werden, und nicht bloß der christlich-soziale Handelsminister, sondern auch der deutschfreiherrliche Referent des Ausschusses, Dr. Lichten, knickten vor dem Kommando der Agrarier ein. Der Antrag Doktor Mayr wurde trotz der Bemühungen der Abgeordneten unserer Partei angenommen, mit den Agrariern stimmten — es war am 26. März 1909 — auch die bürgerlichen Städtevertreter, von den Christlich-sozialen bis zu den Deutschradikalen, und gaben so die Interessen der Konsumenten und der Industrie den Teuerungspatrioten preis. Erst im Jänner 1911 trat ein neuer Handelsvertrag mit Serbien in Kraft, ein Vertrag, der viel schlechter war als der vom Jahre 1908: im Jahre 1908 waren noch 35.000 Kinder und 70.000 Schweine aus Serbien zugelassen, im Jahre 1911 nur mehr 15.000 Kinder und 50.000 Schweine.

Ja, wir haben Handelsverträge; und unsere bürgerlichen Städtevertreter haben schließlich auch notgedrungen mit unserer Partei stimmen müssen, daß sie sonst hinweggefeigt worden wären von ihren Wählern. Sie sind aber mitschuldig daran, daß etwas geschaffen wurde, was von Anfang an das Klinszeichen der Unfruchtbarkeit an der Stirne trug, was nur als Blendwerk gegenüber den Konsumenten dienen sollte. Ist es nicht Demagogie, etwas zu schaffen, was aussiehen sollte, als wenn es etwas bedeute, während es in Wirklichkeit eitel Bug und Trug ist? Und uns, uns wirft man Demagogie vor?

Wir haben argentinisches Fleisch. Aber wie viel? Was bedeuten die etlichen tausend Tonnen, die man uns großmütig zulassen läßt, gegenüber dem Bedarf der Bevölkerung? Und wie lange werden wir es haben? Das wissen die Götter — und die Agrarier. Denn die "Salzburger Chronik" schrieb ja schon im Jänner: Im Jänner kommt ein Schiff mit Fleisch, im Februar, März, April und Mai kommt eins — dann ist es Schluss.

Warum kann es plötzlich Schluss sein? Weil das Abgeordnetenhaus den Antrag Neumanns ab-

gelehnt hat, daß die Einfuhr argentinischen Fleisches quantitativ und zeitlich unbeschränkt sein solle. Gegen diesen Antrag stimmten nicht bloß sämtliche Agrarier, nein, auch die drei Salzburger städtischen Vertreter Dr. Sylvester, Dr. Stölzel und Hueber stimmten in namentlicher Abstimmung am 1. Dezember 1910 dagegen. Warum kann es plötzlich Schluss sein? Weil das Abgeordnetenhaus mit 223 gegen 206 Stimmen einen "Vermittlungsantrag" annahm, welcher es dem Erreichen der Regierung anheimstellt, wie lange sie das argentinische Fleisch nach Österreich bringen läßt: "Für die Zeit des Bedarfs" — einen Vermittlungsantrag, welcher ausgerechnet vom Salzburger Städtevertreter Dr. Stölzel gestellt werden mußte. Die Agrarier verfehlten schon seit Monaten nicht zu erklären: Wir brauchen kein überseeisches Fleisch, wir decken das bisschen Bedarf schon selber — und die Regierung wird ihrem Streben nicht allzulange widerstreben, wenn das Ergebnis der Wahlen nicht einen starken Druck von unten ausüben wird.

Woher soll aber der Druck kommen? Von Deutschen Nationalverband etwa? Im Deutschen Nationalverband spielen ja auch die Agrarier die erste Violine. Am 30. April veröffentlichte das "Salzburger Volksblatt" die Liste der Kandidaten des Deutschen Nationalverbandes; und siehe da, unter diesen Kandidaten befinden sich nicht weniger als neunzehn, die am 1. Dezember 1910 nicht einmal für den sogenannten "Vermittlungsantrag" Dr. Stözl's gestimmt, die nicht einmal dafür zu haben waren, daß "für die Zeit des Bedarfs" überseeisches Fleisch eingeschafft wird. Es sind dies folgende Kandidaten: Ansgar, Brunner, Danne, Goll, Herzmanns, Jäger, Keschmann, Klezenbauer, Kutsch, Lutsch, Pirker, Seidel, Soukup, Martin, Spies, Steinwender, Zeltschif, Wagner (Mähren), Waldner und Zuleger. Diese alle wird der Deutsche Nationalverband wieder liebvol unter seine Fittiche nehmen, falls sie gewählt werden, ihnen, die in unerhörter Weise gegen die Interessen der Konsumenten gestimmt haben, werden die städtischen Vertreter im Deutschen Nationalverband liebvol unter den Bruderfuß geben.

Frage sich wirklich noch: "Wo sind die Demagogen?"

Gewerkschaftsbewegung und Klassenkampf.

I.

Die politische Neutralität der Arbeitergewerkschaften bildet, seitdem diese selbst eine respektable Macht geworden sind, ein Lieblingsthema in der bürgerlichen Presse. Gerade in der letzten Zeit werden Neuerungen einzelner reichsdeutscher Gewerkschaftsführer, die sich auf die praktische Gegenwartsarbeit beziehen, wieder einmal im Sinne eines bestehenden immer weiter fühlbar werdenden Gegensatzes zu der sogenannten Klassenkampfauffassung zu feulifizieren versucht. Jedesmal, so oft sich irgendwo Meinungsverschiedenheiten über das sogenannte Endziel der Sozialdemokratie und die praktische Gewerkschaftspolitik der

Kunst überhaupt, so gut wie ausgeschlossen. Das Drama, durch seine religiöse Entstehung und Entwicklung in innigster Verbindung mit der Gesamtheit des Volkes, wird zur Sache beschränkter, privilegierter Kreise. Es entartet. Nur in einzelnen Erscheinungen erhält es sich als traditionelle Hüterin alter demokratischer Überlieferungen.

Zuletzt hatte die privatkapitalistische Wirtschaftsentwicklung das Volk zur Bevölkerung herabgedrückt. Je zahlreicher die Massen der Arbeiter wurden, desto rechtsloser und ohnmächtiger wurden sie. Aber es kam der Gegenstoß. Die nichts mehr zu bedeuten schienen, erhoben sich auf einmal und wollten alles sein. Die bis zur Stummheit gelnebelt schienen erhoben ihre Stimme. Die bis zur Willenslosigkeit gefesselt schienen, reckten sich zur Tat. Das Proletariat erschien auf der Bühne der Politik. Es ist heute schon eine Macht und wird es täglich mehr.

Und dieses Proletariat hat ein gewaltiges Ziel: die gänzliche Umgestaltung der Gesellschaft. Erst diese neue Gesellschaft wird uns den materiell, intellektuell und moralisch freien Menschen bringen. Aber dieser nach ganzer Freiheit ringende Mensch regt sich schon heute und will und kann nicht warten bis zur Erreichung des Endzieles. Er will und muß sich im Kampfe des Tages betätigen. Und in seinem politischen und wirtschaftlichen Kampfe, so sehr er ihn ganz in Anspruch nimmt und in Anspruch nehmen muß, lohnt, je länger je mehr, ein oft unbestimmtes Sehnen nach Kunst, das dem Menschen angeboren ist. Diese Sehnsucht mag manchmal irregehen, in ihrer tiefsten Echtheit ist sie groß und ergriffend. Es ist nicht ein Zufall, daß die Arbeiterschaft überall dort, wo sie in großen Kulturstäben lebt, sich auch das Recht auf die Bühne erobern will. Sie will das Leben mit dem Auge des Dichters sehen. Das Leben in seiner Radikalität, seiner Grausamkeit, seiner Niedrigkeit, seiner Lächerlichkeit, seiner Größe.

So ist es denn nicht verwunderlich, daß im Zeitalter der immer mächtiger werdenden Demokratie die Bedeutung des Theaters für die aufsteigenden Massen wächst, fast in demselben Grade, als sie für die innerlich verfallende Bourgeoisie fällt. Volk und Theater gehören einmal enge zusammen. Ganz werden sie erst wieder zusammenwachsen, wenn die neuen Lebensformen einer großen Zukunft, in denen das Volk auf einer höheren Kulturstufe wieder eine Einheit sein wird, vielleicht eine neue dramatische Kunst schaffen wird, die den größten Erzeugnissen der alten Kunst nicht nachstehen wird. Gintweilen suchen wir auf dem Wege zur Zukunft die großen künstlerischen Überlieferungen der Vergangenheit zu bewahren und nach neuen Wegen der Kunst und ihrer Auswirkung zu suchen.

Feuilleton.

Theater und Demagogie*).

Von Engelbert Pernerstorfer.

Sobald der menschliche Geist sich über die ausschließliche Befriedigung der materiellen Lebensbedürfnisse erhebt, beschäftigt ihn das Rätsel des Daseins, der Welt. Er kann es nur lösen auf dem Wege der Phantasie. Er schafft den Mythus. Er erinnert die Geschichte der Erschaffung der Welt, er baut einen ihm unsichtbaren Götterhimmel und belebt ihn mit erdichteten Göttergestalten. So bestätigt sich in ihm machtvoll der künstlerische Drang in der Bewältigung des Triebes nach Erkenntnis auf dem Wege der Dichtung. Er schafft sich ein Weltbild, das die Massen nach der Seite der Erkenntnis und Kunst befriedigt.

Aus dem Mythus entsteht der religiöse Kultus. Die Götter heiligen Dienst. Und dieser Dienst erschöpft sich nicht in Gebeten, sondern fordert auch Handlungen, Opfer und religiöse Gebräuche. Diese haben durchweg künstlerischen Charakter. Ja von allem Anfang an einen bestimmten künstlerischen, einen dramatischen Charakter: Gesang, Tanz, Aufzüge, symbolische Darstellungen. Das Drama hat also religiösen Ursprung, das heißt es ist Angelegenheit der Gesamtheit, es ist Ausdruck der Gesamtheit. Denn alles Volk, hoch und niedrig, fühlt sich eins gegenüber der Allgewalt der Götter. Diese primär-religiöse Auffassung hat am entschiedensten die katholische Kirche festgehalten, deren gottesdienstliche Handlungen heute noch in dramatischen Formen verlaufen. Schon bei den Griechen und Römern verharrte man nicht völlig bei den alten dogmatisch-religiösen Vorstellungen; das Drama, losgelöst von der Religionsübung, wurde wölklich, blieb aber, besonders in Griechenland, eine allgemeine Angelegenheit. Als die antike Kultur unterging, verschwand auch die Kunstrichtung des Dramas, um im Mittelalter wieder aufzuwachen im engsten Anschluß an die katholische Religion. Diese selbst war in ihrem Gottesdienst angefüllt mit dramatischen Elementen. Man kann sagen, fast in allen ihren Formen. Ja die tägliche Feier der Messe, die an vielen Tausenden von Orten der katholischen Welt täglich gefeiert wird, ist — in den Augen der Gläubigen — die Wiederholung des erhabenen Schicksals Jesu Christi auf Erden. Sie wird von den Katholiken selbst bezeichnet als das erhabenste Schauspiel. So ist die katholische Kirche die getreue

*) Wir entnehmen diesen Aufsatz der ersten Nummer des "Strom".

Bewahrerin und Fortseherin ältester Religionsübung. Sie steht und fällt mit ihrem dogmatisch-kirchlichen Charakter. Innerhalb ihres Geltungsbereiches hat sie, auch darin in Übereinstimmung mit ältesten Überlieferungen, der Kunst einen weiten Spielraum eingeräumt. Die Wirkung, die sie dadurch ausübt, ist nicht hoch genug einzuschätzen.

Im Mittelalter herrschte im Abendland die katholische Kirche unumschränkt, bis an seinen Ausgängen jene reformatorischen Bestrebungen angingen, die das Dogma zwar nicht beseitigen, doch aber die päpstliche Autorität erschütterten. Es ist nicht ohne Bedeutung, daß zur selben Zeit auch das Drama anfing, wieder weltlich zu werden. Es ging von religiösen Gegenständen auf die Dinge dieser Erde. Es erreicht sofort einen höchsten Gipfel in Shakespeare. Es ist jedoch nicht mehr eine allgemeine Angelegenheit, obwohl das Interesse aller Schichten am Theater noch groß genug ist. Aber die große Masse des Volkes wird von dem jetzt aufblühenden Theater mehr und mehr geschieden. Das Theater wird schließlich mit dem wachsenden Industrialismus eine Sache des Bürgertums. Solange dieses selbst im Aufsteigen begriffen ist und sich seiner revolutionären Aufgabe gegen die alten Mächte bewußt ist, erhält sich das Theater auf einer ansehnlichen Höhe. Wie dieses Bürgertum mehr und mehr in den Besitz der Macht kommt, behäbig und ideallos wird, sinkt auch sein Theater. Es entfernt sich immer mehr von der Kunst und wird zu einem Mittel der Unterhaltung. Wenn doch die Kunst nicht völlig von seinen Brettern verschwindet, so ist dies dadurch zu erklären, daß die Kunsttraditionen ja fortleben und treue Diener der Kunst finden, die, indem sie der Kunst dienen, vielleicht platonische Anerkennung, aber keinen klängenden Ruhm finden. Erscheinungen wie Richard Wagner widerstreiten der allgemeinen Erscheinung nicht, sie sind besondere Ausnahmen, die eine gesonderte Erklärung verlangen.

So sinkt das Theater, um nun von Deutschland zu sprechen, im Laufe des vorigen Jahrhunderts beständig. Obwohl werden die großen Dramatiker, wie Shakespeare und Schiller, noch immer gespielt, aber die Viehlinge des Publikums sind nicht sie, sondern die sogenannten Theaterstückschreiber, deren Sachen hundertmal gespielt werden, um dann für immer in dem Papierkorb der Literaturgeschichte zu verschwinden, dort, wo er am liebsten ist. Es bildet sich der besondere Begriff des Theaterpublikums aus. Mit diesem Publikum hat das Volk nichts mehr zu tun. Das Publikum besteht zum größten Teil aus Leuten, die im Theater Unterhaltung suchen, und zwar Unterhaltung so ziemlich im niedrigsten Sinne des Wortes. Die große Masse des Volkes ist vom Theater, wie von der

Gegenwart bemerkbar machen, erscheint eben für eine Reihe von Leuten der Beweis hergestellt, daß die Gewerkschaften, deren Aufgabe in der Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse besteht, nicht dauernd mit einer Partei vereint werden können, deren Weltanschauung in der absoluten Verneinung der gegenwärtigen Wirtschaftsordnung und in dem Streben nach deren Beseitigung gipfelt.

Charakteristisch ist freilich, daß sich in diese hier gekennzeichnete Auffassung sowohl bürgerliche Verfeidiger des Gegenstaates als dessen extreme Feinde und Gegner teilen. Auch von anarchistischer und sonstiger hyperradikaler Seite ist ja dasselbe Argument bekannt, indem sie meinen, daß alle gewerkschaftliche Arbeit insofern mit der eigentlichen Klassenkampfauffassung im schroffsten Widerspruch stehe, als diese die bürgerliche Gesellschaftsordnung überhaupt negiert, während gerade jede durch die Gewerkschaften erreichte und angestrehte Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in der Gegenwart zur Konservierung der bürgerlichen Staats- und Gesellschaftsordnung beitrage. Damit sei aber erwiesen, daß die Gewerkschaftsidee selbst ein staatsschaffendes Prinzip sei, während der Sozialismus, als der natürliche Feind des Klassenstaates, auf dessen Beseitigung hinarbeitet.

Genau befreien, ist dieses Argument freilich nichts weiter als eine der vielen Flachheiten der bürgerlichen Vulgarökonomie. Sie zeigt, insofern sie überhaupt etwas beweist, vor allem von einer gründlichen Verkenntung der wirtschaftlichen Tatsachen und kapitalistischen Entwicklungsgesetze. Sie rechnet mit dem kapitalistischen System als einer Wirtschaftsreform, die, aller Bewegung entrückt, keinerlei Veränderung unterliegt, und von der feinerlei widerspruchsvolle Wirkung ausgeht. Über die Gesetze, die die Entwicklung der kapitalistischen Produktion beherrschen, sind keine geschlossene Einheit. Sie wirken aufbauend und zerstörend zugleich. Sie sind, wie Goethe sagt:

Ein Teil von jener Kraft,
Die stets das Böse will und stets das Gute schafft.

Zerstörend und vernichtend hat der Kapitalismus seit seinen frühesten Anfängen gewirkt, indem er der ganzen wirtschaftlichen Ordnung des alten patrizialischen Kleinbetriebes den Todesstoß versetzte. Eine ganze Periode des Unterganges kennzeichnet die Zeit, während welcher sich die angewandte Naturwissenschaft der Produktion bemächtigte, die, gestützt auf eine Reihe technischer Errungenschaften und Vorteile, den ganzen Arbeitsprozeß in neue großzügige Bahnen lenkte. Mit diesem Untergang der alten Wirtschaftsform vollzog sich aber zugleich der neue Aufbau, der noch weiterhin sichtbar für uns fortschreitet. Sofern sich aber unter solchen Entwicklungstendenzen die ökonomische Struktur der Gesellschaft gründlich veränderte, mußte auch die Wirkung, die davon ausging, in der lebendigen, bewußten Welt, bei den Menschen selbst, eine zunächst verschiedenartige sein. In der Lösung des alten Kleimasters von seiner festen Heimstätte, von den Produktionsmitteln und den Produktionsinstrumenten lag der Umstand, der ihn zum Besitzlosen und Helden machte. In jedem neuen technischen Fortschritt, der Menschenhände entbehrlieb, lag die weitere Ursache, die Zahl der Exproprierten und Besitzlosen zu vergrößern, die unter dem Gesetz von Angebot und Nachfrage eine wilde Konkurrenz um des Lebens Notdurft entfesselten. Unter diesen ersten Folgeerscheinungen des mit aller Macht auf die Konzentration des Besitzes bedachten Kapitals steuerte die große Zahl der Besitzlosen mit eiserner Geschmäcklichkeit in die Zonen des Elends, aus welchen kein Entrinnen möglich gewesen wäre, wenn nicht diese rein mechanischen Tendenzen zugleich den bewußten Widerstand der Massen geweckt hätten. Marx und Engels haben im "Kommunistischen Manifest" zunächst diesen rein mechanischen Prozeß mit deutlicher Klarheit gezeichnet, wenn sie von "dem wachsenden Druck und dem wachsenden Elend der Massen" sprechen, sie haben aber auch gleichzeitig die Gegentendenz gekannt, wenn sie daran anschließend erklärten, daß damit auch gleichzeitig "die Empörung und der Widerstand der Massen anschwillt".

Die wirkenden Kräfte, die die kapitalistische Entwicklung beherrschen, sind also mechanischer und psychologischer Natur. Der Tendenz zur steigenden Verelendung, die der Kapitalismus, je weiter er seinem Aufstieg folgt, in den Massen der Besitzlosen und Abhängigen, die er schafft, zum Ausdruck bringt, folgt ebenso notwendig die Gegentendenz in dem bewußten Widerstand der Unterdrückten. Dieser Widerstand ist aber zunächst nur ein unklarer Gedanke, den kein Ziel und kein systemmäßiger Wille beherrscht. In der bloßen Empörung, die sich in den deklassierten Menschen aufbaut, geschehen daher zunächst nur jene Werke blinder Zerstörung an den Maschinen und Werkzeugen, wie wir sie in der Geschichte der Webaufstände kennen lernten.

In der modernen Arbeiterbewegung, die sich allmählich aus den eruptiven Bewegungen gewalttätiger Zorneswallungen der Vergangenheit heraus zur bewußten zielgerichteten Absicht kristallisiert: in ihr ruht die Erkenntnis, daß nicht die Produktionsinstrumente die Ursache des Elends sind, die zu bekämpfen und zu zerstören die Arbeiterklasse keinen Anlaß hat, sondern daß erst ihre Leitung und ihre Nutzbarmachung im Dienste der Allgemeinheit das Elend beseitigen werde. Aus dem dümmenden Verstandeserwachen des Gefühlssozialismus wird das sozialistische System wissenschaftlicher Forschung und Gedankenarbeit. Der moderne Klassenkampf des Proletariats gewinnt damit

die neue Richtlinie, die mit dem Ziel zugleich die Mittel und Wege anzeigt. Die Widerstandskraft, die im Proletariat durch den mechanischen Prozeß einer automatischen Entwicklung erweckt wurde, kleidet sich damit in die Formen des politischen und wirtschaftlichen Kampfes. Zur Führung dieses Kampfes bedarf es einer umfassenden Organisation und einer fortgesetzten Schulung der Kämpfer. Und in diesem Bewußtsein erklärt das Parteiprogramm der Sozialdemokratie:

Das Proletariat zu organisieren; es mit dem Bewußtsein seiner Lage und seiner Aufgabe zu erfüllen, es geistig und physisch kampffähig zu machen und zu erhalten, ist das eigentliche Programm der sozialdemokratischen Arbeiterpartei Österreichs, zu dessen Durchführung sie sich aller zweckdienlichen und dem natürlichen Rechtsbewußtsein des Volkes entsprechenden Mitteln bedienen wird."

Das vornehmste Mittel, "das Proletariat geistig und physisch kampffähig zu machen und zu erhalten", besteht aber in der Hebung seiner Lebenshaltung und seiner Kultur. Innerhalb der kapitalistischen Gesellschaft bleibt also der vom Unternehmertum bedrängten und ausgebütedeten Arbeiterklasse kein Weg, als den wohlorganisierten Kampf um die Rente des Mehrwertes zu eröffnen. Jeder gewerkschaftliche Lohnkampf ist schließlich in erster Linie das Streben, den Anteil der Arbeiterschaft an dem geschaffenen Nutzen der Arbeit zu vergrößern, was naturgemäß dem Unternehmer den Mehrwert beeinträchtigt. Dass es aber möglich ist, den Teil des Ertrages der Arbeit, der dem Arbeiter selbst zufliest, durch den gemeinsamen Kampf der Gewerkschaften zu vergrößern, darin liegt ihre Bedeutung für den Klassenkampf. Unter diesem Gesichtspunkt erscheinen die Gewerkschaften nicht nur als wertvolle Waffen im Klassenkampf, jede von ihnen geführte Aktion wird zu einem Stück dieses Kampfes selbst.

Die Unternehmer im Wahlkampf.

Der Wahlkampf, der jetzt in ganz Österreich in aller Schärfe um die Zusammensetzung des zweiten Volkshauses tobt, zeichnet sich besonders durch eine Tatsache aus: durch den Zusammenschluß aller bürgerlichen Parteien gegen die Arbeiterklassepartei. Zugestandene und nicht zugestandene, offene und heimliche Kompromisse oder zumindest stillen Abmachungen für die Stichwahlen offenbaren so recht das Wesen dieses politisch geführten Klassenkampfes.

Diese Wahl situation entwidelt sich seit dem Zusammentritt des ersten Volksparlaments, von dem Moment an, da das Parlament seine Arbeiten begann, den die gesamte Bevölkerung für besonders feierlich und denkwürdig hielt. Damals begannen auch die Industriellen in ihren Organisationen und durch ihre Führer über die Zurückdrängung und mangelhafte Vertretung der Industrie im Parlament Klagen zu erheben. Die Notwendigkeit stärkerer Vertretung der Industrie im Parlament ersahen sie aber nicht in der übermächtigen Stellung, die die Hohenblumgarde alsbald im ersten Volkshaus einnahm, sondern in der starken, nicht bloß an Zahl, sondern auch an Schlagfertigkeit starken sozialdemokratischen Delegation.

Darin aber äußert sich auch das Unrichtige ihrer Auffassung der Dinge. Es ist doch selbstverständlich, daß die Sozialdemokraten der Entwicklung der Industrie keinerlei Schwierigkeiten bereiten. Ist ja doch die Existenz einer starken Arbeiterschaft durch eine starke und ausgedehnte Industrie bedingt. Schon deshalb liegt für die Sozialdemokratie kein Grund zur Hinderung der industriellen Entwicklung vor. Der von der Sozialdemokratie und der Gewerkschaftsbewegung angestrebte Schutz der Arbeiterschaft kann aber unmöglich auch von dem größten Scharfmacher für Behinderung der industriellen Entwicklung betrachtet werden. Heute ist es schon eine auch in den Kreisen der Unternehmer weitverbreitete Meinung, daß die bestbezahlten Arbeiter die besten und die verlässlichsten sind, daß die Arbeiter, denen genügender Schutz für ihre Gesundheit und für ihr Leben durch Schutzmäzregeln, durch kurze Arbeitszeit und sonstige Einrichtungen geboten wird, die leistungsfähigsten sind.

Gewiß, das Dogma von der Unmöglichkeit und Unzulässigkeit der Belastung der Industrie durch sozialpolitische Vorkehrungen findet an uns immer unerbittliche Gegner. Aber wir stellen uns die Förderung der Industrie in Österreich anders vor als auf Kosten der Arbeiterschaft. Die Schwierigkeiten der industriellen Produktion in Österreich hat ja der Sekretär des Bundes der Industriellen Österreichs, Dr. Herz, in einem ausführlichen Aufsatz (der auch als Separatdruck erschien ist) in der "Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung" untersucht. Wohl spricht Dr. Herz in diesem Zusammenhang auch von der Arbeiterfrage. Aber auch er selbst, der Sekretär des Bundes, bringt eine Reihe von Argumenten, von schlagenden und gewichtigen Argumenten gegen die Meinung, daß die Forderungen der Arbeiterschaft und damit selbstverständlich auch die ihrer parlamentarischen Vertretung die industrielle Entwicklung in Österreich behindern oder gefährden oder ihre Ertragsfähigkeit beengen. Und überdies zählt Dr. Herz noch eine Reihe weiterer und größerer Hindernisse auf, mit denen die industrielle Produktion zu kämpfen hat. Für uns ist es eben in Anbetracht der Wahlbewegung sehr interessant, daß der Sekretär des Bundes der Industriellen unter den Hindernissen der industriellen Produktion auch die starke Auswanderung aus Österreich anführt, weiter die Protegierung des Agrarismus, nicht bloß in prinzipiellen Fragen der Wirtschaftspolitik, sondern auch in Fragen des Steuerwesens. Nach seinen Feststellungen "besitzt der Staat von einem Angehörigen der nicht-

agrarischen Bevölkerung durchschnittlich fast zweieinhalbmal so viel an Einkünften als von einem Angehörigen der landwirtschaftlichen Bevölkerung". Im Zeitraum von 1868 bis 1908 ist der Gesamtertrag der die agrarische Bevölkerung treffenden direkten Steuern nicht bloß nicht gestiegen, sondern bedeutend herabgesetzt worden, der Gesamtausfall beträgt 171 Millionen Kronen. Im selben Zeitraum erwuchs aber dem Staat aus der Steigerung der die nichtagrarischen Alters treffenden direkten Steuern ein Mehreinkommen von 3242 Millionen Kronen. Es ist immerhin interessant und in Anbetracht der jetzt wieder in Umlauf gesetzten unwahren Behauptungen der industriellen Wahlredner sogar wichtig, festzuhalten, was Dr. Herz über die sozialpolitischen Waffen der österreichischen Industrie sagt: "Was die Beiträge zur sozialen Versicherung anbelangt, so ist die österreichische Industrie gegenüber einigen sozialpolitisch rücksichtigen Ländern allerdings einer Mehrbelastung unterworfen, während sie gegenüber der deutschen Industrie derzeit noch geringer belastet ist."

Nun kommen aber gerade in diesem Wahlkampf die verschiedenen Unternehmerorganisationen und proklamieren die Notwendigkeit ihres direkten Eingreifens in die Wahlbewegung durch Aufstellung eigener Kandidaten.

Da tritt ein hervorragendes Mitglied der Industriellenorganisation als Kandidat auf, dort wieder ist es ein Scharfmachersekreter — von dieser Kategorie kandidieren gleich mehrere, in Nordböhmen gleich zwei in zwei Nachbarwahlkreisen — dann wieder bewirbt sich der juristische Beirat der Herrschaften um das Vertrauen der Wählerchaft.

Aus verschiedenen Kundgebungen, die aus der letzten Zeit zu verzeichnen sind, kann man ganz deutlich die Richtung und die Tendenzen dieses Wirkens wahrnehmen. Die Reichenberger Handelskammer beispielsweise macht scharf gegen die Sozialversicherung, indem sie die dazu großen Kosten der Verwaltung besonders hervorhebt. Herr Bette betritt in Prag die Tribüne der Öffentlichkeit, um gegen die Gefahr der sozialpolitischen Forderungen und der Nachgiebigkeit des Parlaments feierlich Protest zu erheben.

Das alles gibt den Wahlen einen noch schärfer ausgeprägten Klassencharakter. Einerseits die Konsolidation oder wenigstens das Zusammenschließen der bürgerlichen Parteien, andererseits das Vorgehen der Industriellenorganisationen und der Industriellen; mit größerer Klarheit können die politischen Tatsachen nicht mehr zur Arbeiterschaft sprechen. Es wäre zu wünschen, daß die Arbeiterschaft, besonders die gewerkschaftlich organisierte, die Sprache gut versteünde.

Sie hat ja gesehen, sie hat es ja verfolgt, was sich vorbereitet, was sich vollzogen hat. Der erbitterte Kampf zwischen Abgeordnetenhaus und Herrenhaus, selbst um den untergeordneten Fortschritt, die verbißene Gegnerschaft der Unternehmersoldner im früheren Parlament gegen noch so geringe Maßnahmen zum Wohle der Arbeiterklasse. Das waren, wie sich jetzt zeigt, nur die Vorzeichen späterer, kommender Kämpfe außerhalb des Parlaments. Der Kontraktbruchparaph, das Arbeitsbuch, die Verschiebung des gesetzlichen Verbotes der industriellen Nacharbeit der Frauen, der Arbeitszeitantrag der sozialdemokratischen Abgeordneten und das Auftreten der bürgerlichen Abgeordneten dagegen: das alles darf und kann nicht vergehen werden, jetzt, da die Unternehmer direkt in den Wahlkampf eingetreten.

Und nun halte man zu diesen Erfahrungen aus dem ersten Volksparlament, in dem die Industrie keine Vertreter hatte, die Tatsache, daß die Unternehmerorganisationen mit aller Kraft rüsten und ihre ganze ungeheure wirtschaftliche Macht in den Dienst der Wahlagitierung stellen. Daraus müssen die Arbeiter überall die Lehre ziehen, daß die größte Anspannung aller Kräfte ein Gebot der Selbstachtung und der Selbstbehaltung ist.

Das Vorgehen der Unternehmerschaft ist aber auch unrichtig. Die Hauptfibel, warum die Industrie Schwierigkeiten auf ihrem Wege findet, liegt in den hohen Steuern, die eine Folge der wahnfremden Rüstungen sind, und in der verkehrten Wirtschaftspolitik. Wir dürfen uns natürlich nicht der Illusion hingeben, daß die Unternehmer, deren Brüder aus den Rüstungen Reichtümer schöpfen, gegen die Rüstungen protestieren werden. Aber gegen den agrarischen Übermut sollte man von dieser Seite denn doch einen Kampf erwarten dürfen. Aber statt dessen erklärt man die Arbeiterschaft für den Feind, der bekämpft werden muß. Die letzte Volkszählung hat ergeben, daß nunmehr in Österreich nicht mehr ganz die Hälfte der Bevölkerung in Gemeinden mit weniger als 2000 Einwohnern wohnt. Man kann füglich annehmen, daß dies auch beißig das Verhältnis zwischen agrarischer und industrieller Bevölkerung ist. Der Anteil der größeren Gemeinden ist im steten Wachsen; bei den letzten vier Zählungen war der Prozentsatz folgender: 61,6 Prozent, 58 Prozent, im Jahre 1900 nur mehr 53,6 Prozent und jetzt 49,9 Prozent der ganzen Bevölkerung. Das zeigt die Entwicklung Österreichs deutlich an. Die Industriellen sollten eigentlich diese Entwicklung ganz anders unterstützen, als indem sie den sozialen Aufstieg der Arbeiterklasse hindern. So aber wird die Arbeiterklasse auch mit ihnen den politischen Kampf ruhig, ja freudig aufnehmen und ihn siegreich zu Ende führen. Der 13. Juni wird ein neuer Ehren- und Freudentag für die Arbeiterschaft werden.

Dienstunfähigkeit, Dienstuntauglichkeit und Erwerbsunfähigkeit.

Im Leben eines Eisenbahners begegnen wir des öfteren diesen drei Begriffen, und so mancher Bedienstete, der noch in jungen Jahren, sei es durch Krankheit, Unfall oder dergleichen in den Ruhestand versetzt wird, begreift es kaum, daß man ihn, der noch irgendwelchen Dienst — und sei es auch ein leichterer — leisten könnte,

vorzüglich in die Pension schickt. Diese drei Begriffe sind in den Statuten des Provisionsfonds der f. f. Staatsbahnen, der Krankenkasse, dem Unfallversicherungsgesetz und der Dienstordnung präzisiert.

Nach § 12 des Provisionsfonds der f. f. Österreichischen Staatsbahnen beginnt der Anspruch auf Provision schon nach fünf Jahren, wenn das Mitglied infolge einer Krankheit oder infolge einer von ihm nicht absichtlich herbeigeführten körperlichen Beschädigung *di en s t u n f ä h i g* geworden ist. Nach § 14 der Statuten beginnt der Anspruch auf Provision, wenn das Mitglied, welches infolge eines in Ausübung des Dienstes erlittenen Unfalls *di en s t u n t a g l i c h* geworden ist auch dann, wenn das Mitglied noch nicht fünf Teilnahmsjahre am Provisionsinstitut zurückgelegt hat.

Der § 6 des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 und § 86 der Statuten der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen steht bei eingetretener Erwerbsunfähigkeit den Anspruch auf eine Unfallrente fest.

Nach § 130 der Dienstordnung der f. f. Staatsbahnen kann der Bedienstete in Ruhestand treten, wenn er durch ein körperliches oder geistiges Gebrechen zur Ausübung seiner Dienstpflichten *u n f ä h i g* wird.

Es entsteht nun die Frage, ob es sich hier um übereinstimmende oder um verschiedene Begriffe handelt und im letzteren Falle, wo die Grenzen der Bedeutung dieser Begriffe zu suchen sind. Zu diesem Zwecke wollen wir den Begriff: Invalidität im Sinne der Provisionsstatuten als eine kompliziertere Erscheinung untersuchen und dabei auf die Unterschiede gegenüber den in den beiden anderen Gebieten der sozialen Versicherung vorkommenden Begriffe hinweisen.

Nach den bei den f. f. österreichischen Staatsbahnen gültigen Normen unterscheidet man erstens die faktische und zweitens die *präsumtive* Invalidität. Die faktische Invalidität ist mit der sogenannten Dienstuntauglichkeit gleich, die aber nicht mit der Erwerbsunfähigkeit im Sinne des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes identifiziert werden darf. Als *invalid* im Sinne der sozialen Wissenschaft gilt derjenige, bei dem vorausgesetzt werden kann, daß er infolge Alters, Krankheit oder anderer Gebrechen zur Ausübung der seiner Kraft und seinen Fähigkeiten entsprechenden Erwerbsarbeit untauglich ist. Da nachdem, ob die Hoffnung besteht, daß sein Zustand sich bessert oder nicht, unterscheiden wir auf eine vorübergehende oder dauernde Invalidität. Eine Unterscheidung einer *teilweise* oder *dauernde* *gänzlich* Invalidität hat insoferne keinen Sinn, als es sich um Diensttauglichkeit zu jenem Eisenbahndienste handelt, welche der Bedienstete bis jetzt ausgeübt hat. Wollte man aber die Diensttauglichkeit zu irgendeinem Zweige des Eisenbahndienstes beurteilen, könnte man diese Untauglichkeit zu dem bisher geleisteten Dienst, bei gleichzeitiger Tauglichkeit zu einem anderen Zweige des Eisenbahndienstes als eine *teilweise* *invalidität* bezeichnen. Besteht aber eine solche Invalidität nicht, sondern befindet sich der Eisenbahndienstete in einem so hohen Alter, daß bei normalem Lebenslaufe seine volle Leistungsfähigkeit nicht vorausgesetzt werden kann, so muß die *präsumtive* Invalidität angenommen werden.

Diese Präsumtion ist, wie bekannt, die Ursache, warum bei den f. f. österreichischen Staatsbahnen mit der Vollendung des 65. Lebensjahres die Möglichkeit vorhanden ist, den Bediensteten in Ruhestand zu versetzen. Ein solcher Bediensteter wird als *präsumtiv invalid* bezeichnet. Wenn in einem solchen Falle der Anspruch auf die Zahlung einer Pension oder Provision erhoben werden kann, so ist der Ausdruck über die Altersversicherung, respektive Versorgung, ein unrichtiger.)

Die Altersversicherung in diesem Sinne war ursprünglich bei den Eisenbahnen nicht bekannt. Der Anspruch auf Pensionsgenuss war an die Voraussetzung der physischen oder geistigen Untauglichkeit zur Dienstausübung gebunden. In Konsequenz dieser Tatsache wurde in der ersten Zeit nicht einmal die Altersgrenze festgesetzt, mit deren Erreichung die *präsumtive* Invalidität verbunden werden könnte. Im Gegenteil mußte die Diensttauglichkeit immer nachgewiesen werden, und zwar vornehmlich durch zwei Sachverständige. (§ 5, Pensionsnormale R. f. R. B. vom Jahre 1844 — *Kunstverständige* — § 4, Pensionsbestimmungen der f. f. privilegierten Wien-Gloggnitzer Bahn vom Jahre 1846.)

Das, was durch das Pensionsnormale der R. f. R. B. vom Jahre 1846 im § 6 festgesetzt wurde, daß dem nach 25jähriger „treuer und ersprichtlicher“ Dienstleistung in den Ruhestand abgehenden Beamten und Diener eine Pension gewährt wird, konnte nicht als eine Entschädigung für die physische Untauglichkeit angesehen werden, weil diese Bestimmung nicht den Stempel einer *präsumtiven* Invalidität an sich trug, sondern vielmehr als eine Belohnung für treue Dienste angesehen werden mußte. Nicht das Alter selbst, sondern eventuell nur die Folgen des Alters waren immer die Ursache der Versetzung in den Ruhestand.

An diesem Prinzip hat sich auch nichts geändert, als im Jahre 1851*) bei der R. f. R. B. nach einem Bemerkung standpunkt, daß nämlich der Ruhegenuss durch die Invalidität ohne Rücksicht auf das Dienstalter und das Lebensalter der Bediensteten legitimiert wird, standen auch die Pensionsregulativen der Staatsbahn vom 15. Februar 1856, Kaiserin Elisabeth-Bahn vom 25. Mai 1857, der Theißbahn vom Jahre 1857, Karl-Ludwigsbahn vom Jahre 1859, die Pensionsstatuten der St. E. G. 40jährigen Dienste***) der Anspruch auf 100 Prozent des aktiven Gehaltes erreicht wurde.

*) Im wahren Sinne des Wortes könnte von einer Altersversorgung gesprochen werden, wenn der Anspruch auch bei aktiver Dienst beginnt, wie es in dem österreichischen Gesetz über Versicherung der Privatangestellten der Fall ist.

**) Dritte Ausgabe der Statuten vom 19. Mai und 1. Juni 1851.

***) Es ist interessant, zu wissen, daß in den früheren Seiten nicht die Mitgliedsjahre, sondern die Dienstjahre entscheidend waren.

vom 19. Oktober 1859, vom 3. November 1860 und 13. März 1863. Erst in den Statuten der Ungarischen Westbahn und Kaschau-Oderberger Bahn aus dem Jahre 1867 finden sich die ersten Spuren einer Abstraktion von der Invalidität als Bedingung des Anspruches auf den Ruhegenuss. Im § 7 dieses Statuts wird den Bediensteten das Recht eingeräumt, nach vollendetem 60. Lebensjahr und nach einer 35jährigen Mitgliedschaft um eine Versetzung in den Ruhestand anzuchen. Die fünfte Auflage der Statuten der Staats- und Eisenbahn gesellschaft vom 2. April 1872 nahm ein analoges Prinzip auf, daß das Fondsmitglied nach 40jähriger Mitgliedschaft um seine Pensionierung anzuchen kann. Von einer Altersgrenze wurde nicht mehr gesprochen. Noch im Artikel 8 der vierten Auflage war das Maximum der Pension mit 75 Prozent des durchschnittlichen Jahresgehaltes der letzten drei Jahre festgelegt, wogegen in der fünften Auflage schon das jetzt allgemein anerkannte Prinzip aufgenommen wurde, daß nach zehn Jahren die Pension mit 40 Prozent gewährt wird und daß für jedes anrechenbare Jahr zu dem grundlegenden Anspruch 2 Prozent zugerechnet wird. Dieses festgelegte Prinzip wurde zwar von der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn in den Statuten vom Jahre 1873 ebenfalls akzeptiert, ließ jedoch die ursprüngliche Bestimmung, daß der Anspruch auf Pensionsgenuss nur bei einer Diensttauglichkeit erwächst in Geltung und behielt dieses Prinzip auch dann bei, als im Jahre 1892 der Provisionsfonds annähernd auf versicherungstechnischen Prinzipien aufgebaut wurde. Die Pensionsstatuten der f. f. priv. Kaiser Franz Josephs-Bahn vom 25. Juni 1868 stellten den Anspruch auf volle Pension nach 35 Jahren fest, trotzdem die Versetzung in Ruhestand nur auf Grund des Nachweises der Dienstuntauglichkeit durch gleichlautende Gutachten von zwei vom Verwaltungsrat nominierten Aerzten möglich war. Die Pensionsstatuten der Österreichischen Nordwestbahn vom Jahre 1867 die nach Bechluss des Verwaltungsrates vom 29. April 1870, ab 1. Juni 1870 auch für die Südbundesdeutsche Verbindungsbahn in Kraft getreten sind, behielten das Prinzip der Pensionsbezahlung nur im Falle der konstatierten Invalidität. (§ 4 der Statuten.) Nach den Bestimmungen dieses Paragraphen mußte das körperliche oder geistige Gebrechen durch gleichlautende Gutachten zweier von der Generaldirektion nominierten Aerzten konstatiert werden, trotzdem der § 7 der Anspruch auf volle Pension sogar nach 35jähriger Mitgliedschaft dadurch festgesetzt hat, daß nach zehnjähriger Mitgliedschaft die Pensionsquote um 2-4 Prozent per Jahr erhöht wurde. In den Pensionsstatuten der f. f. priv. mährisch-schlesischen Zentralbahn vom 16. Jänner 1873 wurde wörtlich dasselbe bestimmt, wie in den Statuten der R. f. B. Auch die gleichlautenden Vorschriften der Statuten des Provisionsfonds für Beamte und Diener der f. f. priv. Wiener-Priener (Komotauer) Bahn forderten, daß die Diensttauglichkeit nicht nur durch zwei Aerzte, sondern auch durch den Verwaltungsrat anerkannt wird. Die Pensionsstatuten für Beamte und Diener der Dux-Wodenbacher Bahn (I. Ausgabe vom 31. Mai 1872, II. Ausgabe vom 21. Juli 1875, III. Ausgabe vom 18. Mai 1879, IV. Ausgabe vom 3. April 1883, welche durch das Birkular der f. f. Generaldirektion der f. f. österreichischen Staatsbahnen vom 8. Jänner 1887, Nr. 38 B.-Anz. Bl. Nr. 10 ex 1887) besagt, daß ein jedes Mitglied des Provisionsfonds das Recht hat, nach 35 Mitgliedsjahren aus dem aktiven Dienst zu scheiden, ohne seine Diensttauglichkeit nachzuweisen, und daß er auf die normale Pension Anspruch erheben kann. Vor dem vollendetem 35. Jahre der Mitgliedschaft nur dann, wenn er seine Diensttauglichkeit durch zwei vom Verwaltungsrat (später von der Generaldirektion) bestimmte ärztliche Sachverständige erwiesen oder ohne eine vorhergegangene Disziplinaruntersuchung aus dem Dienst gefündigt wurde. Nach zehn Jahren betrug die Grundquote 40 Prozent des lehrtbezogenen Gehaltes, nach einem jeden weiteren Jahr erhöhte sich die Quote um 2-4 Prozent. Erliß das Mitglied im Dienst einen Unfall, wurden ihm fünf Jahre zugerechnet, doch durfte die Pension nicht niedriger sein, als die ihm nach 10 und nicht höher als die für 35 Mitgliedsjahren gehörende. Die Pensionsstatuten für Beamte und Diener der f. f. priv. Böhmisches Westbahn wurden in der XI. ordentlichen Generalversammlung vom 17. Mai 1872 beschlossen und in der XV. ordentlichen Generalversammlung vom 12. Mai 1876, sowie in der XX. vom 30. April 1881 und XXXIII. vom 29. April 1893 modifiziert. §§ 6 und 7 der Statuten enthielten die Bestimmung, daß der Anspruch auf Pension im selben Maße erwächst, wie oben in den Statuten der Prag-Dörner Bahn erwähnt wurde. Die Pensionsstatuten für die Bediensteten der Lemberg-Czernowitz-Zassay-Eisenbahn gesellschaft vom 1. Juli 1867 enthielten die Bestimmung, daß der Anspruch erst dann beginnt, wenn zwei gleichlautende Gutachten zweier graduierten Aerzte die Invalidität erweisen; der eine Arzt wurde vom Pensionsausschuss, der andere von jenem Bediensteten bestimmt, welcher die Pensionierung anstrebt. Sind die beiden Gutachten nicht gleichlautend, entscheiden die beiden Botanten, beziehungsweise ein durchs Los gewählter Vorsteher. Erst in der zweiten Auflage der Statuten vom 14. Dezember 1880, welche mit 1. Jänner 1881 in Kraft getreten sind (unter dem Titel: Pensionsstatuten für Beamte und Diener der . . .) wird die Versetzung in den Ruhestand nach vollendetem 60. Lebensjahr oder nach 36 Mitgliedsjahren zugelassen.

Die Definition der Diensttauglichkeit, wie sie die Statuten der Österreichischen Nordwestbahn und der Mährisch-Schlesischen Zentralbahn beinhalten, ist deswegen bemerkenswert, weil sie mit dem Begriff der sogenannten Arbeitsinvalidität mit dem Gesetz betreffs der Invaliditätsversicherung*) und konträr mit dem der Erwerbs-

unfähigkeit im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes und mit dem der Berufsunfähigkeit im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes völlig übereinstimmt.

*) Vergleiche § 106 des Gesetzentwurfs betreffs der Sozialversicherung.

Die Arbeitsinvalidität oder die Invalidität im engeren Sinne des Wortes beginnt dann, wenn der Bedienstete zu einem Dienst untauglich wird, welcher ihm bei einer vernünftigen Respektierung seiner Vorbildung und seiner derzeitigen Verwendung auferlegt werden kann. Ein Bediensteter, welcher seiner Vorbildung und seiner bisherigen Verwendung nach einen anderen entsprechenden Dienst verrichten kann (ein Kondukteur zum Beispiel den Dienst eines Wagenschreibers), ist im Sinne der Arbeitsinvalidität nicht invalid. Als untauglich zur Ausübung seines Berufes im Sinne der Krankenversicherung ist jener, der den Dienst, welcher ihm zugewiesen wurde, nicht ausüben kann. Zum Beispiel ein Zugbegleiter, der den Dienst eines Kondukteurs, Manipulanten oder Zugführers nicht ausüben kann.

Eines steht fest, daß zwischen diesen durch das Gesetz geschaffenen Begriffen keine strenge Abstufung existiert. Im Gegenteil kann ein Bediensteter erwerbsuntauglich sein, obwohl er fähig ist, seinen Beruf auszuführen (zum Beispiel ein an Tabes Leidender ist zu einem Kanzleidienst fähig). Es muß eben in einzelnen Fällen unterschieden werden. Aus diesen Gründen hat man in den meisten Pensionsstatuten die strikte Begrenzung des Begriffes der dienstlichen Untauglichkeit unterlassen.

Das gilt hauptsächlich von den Statuten der f. f. Staatsbahnen, die abwechselnd den Begriff „*die n s t u n t a u g l i c h*“ (§ 12, § 2 der Provisionsstatuten, § 13, § 2 der Pensionsstatuten) oder „*die n s t u n t a u g l i c h*“ (§ 14 der Provisionsstatuten, § 15 der Pensionsstatuten), ohne den Begriff der Diensttauglichkeit näher zu präzisieren. Aber auch in der Dienstordnung der f. f. Staatsbahnen, der doch die Aufgabe aufträgt, die Bedingungen der Versetzung in den Ruhestand festzustellen, wird der Begriff der „Diensttauglichkeit“ nicht präzis umschrieben. Es wird nur gesagt, daß jener Bedienstete, der zur Ausübung des Dienstes untauglich ist, in den Ruhestand versetzt werden kann.

Die Dienstordnung vom Jahre 1884 verlangt im ersten Falle, wenn der Bedienstete die Versetzung in den Ruhestand anstrebt, daß er durch ärztliche Gutachten den Beweis erbringt, daß er durch ein körperliches oder geistiges Gebrechen an der Ausübung seiner dienstlichen Obliegenheiten gehindert wird. Vom Alter, welches ohne die Invalidität erst zu erweisen, die Versetzung in den Ruhestand begründen würde, wird in den früheren Dienstordnungen gar nicht gesprochen. Ebenfalls wird die Tragweite des Begriffes „Diensttauglichkeiten“ nicht näher bezeichnet; freilich war dies in früheren Zeiten nicht notwendig. Es war fast undenkbar, daß der Bedienstete vor Ablauf der Mitgliedsjahre, die schon damals mit 35 Jahren festgesetzt waren, seine Versetzung in den Ruhestand angestrebt hätte, aber auch nach Ablauf dieser Zeit hat man gegen eine eventuelle Simulation der Invalidität schon dadurch eine hinreichende Garantie erblickt, daß die Versetzung in den Ruhestand mit großen materiellen Schaden verbunden war. Anderseits hat die Bahnverwaltung keine Ursache gehabt, den Beweis über die Invalidität des Bediensteten zu führen, weil es ihr möglich war, den Bediensteten, den sie in ihren Diensten nicht behalten wollte, jederzeit und ohne Angabe von Gründen kündigen zu können.

(Fortsetzung folgt.)

Landeskongress der Lokomotivführer der Bukowina.

Die überaus trüben und unhaltbaren Verhältnisse des Lokomotivpersonals in der Bukowina veranlaßten die Vertrauensmänner des Lokomotivpersonals, eine Konferenz einzuberufen, um nach Mitteln und Wege zu suchen, um die in der Bukowina noch vorherrschenden asiatischen Zustände etwas nach westeuropäischem Muster umzugestalten. Diese Landeskongress tagte am 24. April 1911 in Czernowitz im Ortsgruppenlokal, Bahnhofstraße 68.

Fast vollzählig waren die dienstfreien Lokomotivführer des Heizhauses Czernowitz erschienen. Delegierte entsendeten die Provinzheizhäuser von Iglau, Alt-Kimpolung, Haditsch, Berhometh und Czudin. Als Gäste waren vom Heizhause Kolomea die Kollegen Schreiber und Müller anwesend. Die Landesgewerkschaftskommission war durch den Genossen Romulus Dan vertreten. Der Allgemeine Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein und der Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österreichisch-ungarischer Lokomotivführer hatten als ihren Vertreter und Referenten den Genossen Zofia Skawinski als Vorsitzender und Kollege Karl Charkiewitz als Schriftführer. Nach den üblichen Begrüßungsansprachen gibt der Vorsitzende die Tagesordnung bekannt, welche sich aus nachstehenden Punkten zusammensetzt:

1. Die allgemeine Organisation und der Lokomotivführerstand der Bukowina.
2. Der Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österreichisch-ungarischer Lokomotivführer in der Koalition mit dem Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich.
3. Wahl des Sektionskomitees der Lokomotivführer in Czernowitz an Stelle des am 15. Jänner 1911 aufgelösten Lokomotivführerclubs.
4. Wahl der Provinzvertrauensmänner der Lokomotivführer.
5. Turnusfragen.
6. Prämienfragen.
7. Strafsystem.
8. Personalkommission.
9. Vorschläge zur Wahl eines Lokalbevollmächtigten und Erzähmannes des Lokomotivführervereins.
10. Organisation.
11. Eventuelles.

Nachdem die vorgeschlagene Tagesordnung einstimmig zur Kenntnis genommen wurde, räte der Vorsitzende an die Konferenzteilnehmer die Bitte, durch reges Interesse und sachliche Mitarbeit an den einzelnen Fragen es zu ermöglichen, die umfangreiche Tagesordnung zu erledigen. Nunmehr erläutert der Vorsitzende dem aus Wien erschienenen Referenten Genosse Smejkal das Wort, welcher den ersten und zweiten Punkt der Tagesordnung zusammenfassend, folgendes ausführt:

„Die wirtschaftliche Macht und Stellung eines Standes oder einer einzelnen Berufsgruppe ist abhängig und steht im geraden Verhältnis zu ihrer mehr oder minder entwidelten Form der Organisation. Legen wir nun diesen Maßstab an den Lokomotivführerstand an, so sind wir gezwungen zu geben, daß die unbefriedigenden und desolaten Zustände und Verhältnisse des Lokomotivpersonals ihre Ursache in der noch mangelhaften Organisation dieses Standes haben. Ungefähr die Hälfte aller Lokomotivführer Österreichs ist im Lokomotivführerverein, ein kleiner Teil der zweiten Hälfte im Allgemeinen Gewerkschaftsverein organisiert. Doch der größere Teil der zweiten Hälfte ist vollständig indifferent. Nun ist der Lokomotivführerverein als humanitärer Verein für die Lokomotivführer von segensreicher Wirkung, seine Bedeutung auf dem Gebiete des Reichsschutzes und des Unterstüzungswesens drüben ja am besten die Bissertkolonnen seiner Jahresbilanzen aus. Nachdem sich aber die Lokomotivführer wohl gegenseitig in der drückendsten Not helfen können, aber die Lage und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Gesamtstandes durch diese Selbsthilfe nicht gehoben wird, so kommt dieser humanitäre Unterstützungszaud in seiner praktischen Wirkung zu gleichen Teilen den Lokomotivführern wie auch den Unternehmern zugute. Gewiß eine unabsehbare Wirkung, welche aber ihre Erklärung in der kapitalistischen Entwicklung findet. Nun hatten die Lokomotivführer schon lange erkannt, daß der Lokomotivführerverein allein zu einer nachdrücklicheren Vertretung der wirtschaftlichen Forderungen der Lokomotivführer nicht die geeignete Organisationsform sei, weil nämlich das Statut das Wirkungsfeld des Vereines auf das humanitäre Gebiet verweist und begrenzt, dagegen ein gesetzlicher Zwang für die Unternehmer, sich in Humanität zu üben, nicht besteht. Von dieser Erkenntnis geleitet, suchten die Lokomotivführer schon Anfang der Neunzigerjahre diesem Mangel abzuholzen, indem sie eine Organisation auf rein wirtschaftlicher Basis anstreben, den bekannten Reichsbund. Doch wurde die Gründung dieses Reichsbundes nicht genehmigt, und in letzter Berufungsinstanz durch das Reichsgericht als staatsgefährlich abgewiesen.

Zum erstenmal erschien die Lokomotivführer, daß ihr vereintes Bestreben zur Hebung ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Lage, behördlich als staatsgefährlich angesehen und beurteilt wurde. Hätten die Lokomotivführer die geschickliche Entwicklung der Völker und Staaten studiert, wäre ihnen diese Entscheidung nicht so überraschend gekommen, denn zu allen Zeiten in allen Staaten betrachtete man hungrige Leute als staatsgefährlich. Nachdem nun aus der Gründung eines Reichsbundes der Lokomotivführer nichts wurde, wurde bereits am Eisenbahnerkongress im Jahre 1902 die Notwendigkeit des Anschlusses der Lokomotivführer an die Gewerkschaft betont und auf der Brünner Konferenz der Lokomotivführer im Jahre 1908 mit Majorität zum Beschluß erhoben. Außerdem vollzog sich dieser Zusammenschluß dadurch, daß sich der Lokomotivführerverein mit der Gewerkschaft koalierte, um unter Anleitung an diese Organisation den wirtschaftlichen Forderungen der Lokomotivführer zum Durchbruch zu verhelfen, innerlich, daß die Lokomotivführer durch den Beschluß der Brünner Konferenz verpflichtet wurden, der Gewerkschaft beizutreten.

Und wenn die Lokomotivführer der Bukowina nach nahezu zehn Jahren sich innerlich mit der Frage der Organisation zu befassen gewünscht sind, so beweist es eben nur, daß auch hier, wie in vielen Heizhäusern der einzelnen Bahnen, der Beschluß der Brünner Konferenz nicht ungenügend und restlos durchgeführt wurde. Wie bitter sich die teilweise Ignorierung des Brünner Konferenzbeschlusses gerät, zeigt uns ganz deutlich das Beispiel der Südbahner, welche dem Beschluß am meisten Rechnung getragen und an wirtschaftlichen Erfolgen die anderen Bahnen überflügelt. Es ist also kein bloher Zufall, daß die best entwidelte Organisationsform den Lokomotivführern die größten Vorteile bringt. Daß die Organisation auf gewerkschaftlicher Basis die zeitgemäße und vorteilhafteste Organisationsform darstellt, beweist auch das nachahmende Beispiel der gelben Scheinorganisationen, obwohl sie durch ihren nationalen oder konfessionellen Anstrich die Eisenbahner auf Abwege zu bringen suchen. Wenn nun die Lokomotivführer der Bukowina, durch die Erfahrungen belehrt, in der letzten Zeit darangegangen sind, mit der primitivsten und lächerlichsten Organisationsform, daß sind die Klubs, zu brechen, so beweist das nur, daß sich die lächerlichen Gebilde und Tummelplätze persönlicher Eitelkeit bereits überall zu überleben beginnen. In demselben Maße als sich die gewerkschaftliche Organisation bei den Lokomotivführern der Bukowina durchsetzen wird, wird sich ihr sozialer und wirtschaftlicher Aufstieg vollziehen und werden die heutigen unländlichen Verhältnisse verschwinden.“ (Zustimmung und reicher Beifall.)

Nachdem noch mehrere Redner in zustimmendem Sinne die Ausführungen des Referenten ergänzten, erläutert der Vorsitzende dem Lokomotivführer Genosse Oppitz aus Czernowitz das Wort, welcher zum dritten Punkt der Tagesordnung folgendes ausführt:

„Wie Sie wissen, Kollegen, haben wir am 15. Jänner unsern Klub zu Grabe getragen. Wir können froh bemühten Herzen und tränenseligen Augen ausrufen: Er ruhe in Frieden! Die bösen Erfahrungen, welche wir mit diesem von niemand ernst genommenen Konventikel gemacht haben, lassen uns hoffen, daß in der Bukowina dieser Klub endgültig abgetan ist. Genosse Smejkal hat es versucht, in seinem äußerst sachlichen Referat viel Worte über die Bedeutung oder, wie er sich richtiger ausdrückte, Bedeutungslosigkeit der Klubs zu verlieren. Nun wir haben ja noch alle unseren erst kurz heimgangenen seligen Klub in Erinnerung; er war nur ein Rest des Zwistes, Streites, der Verleumdungen und Verdächtigungen. Nur ein Mann war von dem Wirkten und den Leistungen des Klubs befriedigt, das war der Bierhüter, welcher irrtümlicherweise das Statut interpretierte, welches in einem Bassus „von der geistigen Bewegung der Mitglieder in der dienstfreien Zeit“ spricht. Wir planen nun, an Stelle des aufgelösten Klubs eine Sektion der Lokomotivführer und Heizer auf gewerkschaftlicher Basis zu gründen, und zwar innerhalb der bereits bestehenden Ortsgruppen des Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsvereins, und hoffen damit Ihre einmütige Zustimmung zu finden. Gleichzeitig erlauben Sie mir dem Kollegen Gernerle den Dank auszusprechen, welcher als ehemaliger Obmann des Klubs den Gründungsbaukunst geschenkt hat.“ (Allgemeines Bravo.)

Der Vorsitzende läßt nun abstimmen, wer für oder gegen die Gründung einer Sektion der Lokomotivführer und Heizer ist. Alle Hände erheben sich für die Gründung der angeregten Sektion. Es wird nun zur Wahl der Leitung der neuen Sektion geschritten. Die geheim durchgeführte Wahl ergibt folgendes Resultat: Heinrich Oppitz, Obmann, Melch. Schwara, Stellvertreter;

Anton Kaminski, Schriftführer, Franz Kukula, Stellvertreter; Josef Kawazynski, Peter Boguski, Stanislaus Kijowski, Johann Dzumowicz, Auschusmitglieder. Vertrauensmänner aus der Provinz: Andreas Borowski (Elskau); Karl Charkiewicz (Alt-Kempulung); Ferdinand Hoffmann (Hadzislaw); Emil Inicht (Werhometz); Basil Lazza (Czudin); Ludwig Soboleski (Serech); Franz Szaco (Wizniuk).

Der neu gewählte Obmann der Sektion dankt für das Vertrauen und bespricht in längerer Rede die nächsten Aufgaben, welche an die neu gegründete Sektion herantreten und ihrer Lösung harren; er betont, er hätte das Recht, infolge seiner Anspruchnahme in anderen Betriebsteilen sein Mandat abzulehnen, doch seine moralische Pflicht erfordert die Annahme und restlose Ausfüllung dieses wichtigen Postens.

Nachdem es bereits Mittag geworden war, wird beschlossen, eine bloß 30 Minuten währende Unterbrechung einzutreten zu lassen und im Lokal einen kleinen Imbiss einzunehmen, um die Beisprechung und Erledigung der anderen auch wichtigen Fragen zu ermöglichen.

Nachdem um 1 Uhr nachmittags die Sitzung wieder eröffnet wird, spricht eine Anzahl Redner über Turnusangelegenheiten. Der Ministerialerlaß über Dienst- und und Ruhezeiten scheint seit 1908 bis heute die Betriebsleitung Czernowitz noch nicht erreicht zu haben, denn nichts in den Turnusen weist auf eine systematische Begrenzung der Dienstleistungen. Frei und unbehindert können Heizhausleiter und Maschinenmeister dem Tagdvergnügen nach Tantiemen. Obzwar der Ministerialerlaß ausdrücklich bestimmt, daß nach einem zwölfstündigen Verschubdienst eine 24stündige Ruhepause zu folgen hat, werden die Verschubführer nach dem Nachtdienst zum Ausruhen der Maschinen verwendet, die Heizer zum Putzen kommandiert. In direktem Gegensatz zu den unmenschlichen Leistungen stehen die Verdienste des Lokomotivpersonals der Bukowina. Die Kohlenersparnisprämien sind auf einige Kronen herabgesunken, viele Lokomotivführer machen Schulden. Auch hier sucht man die Lokomotivführer auf die bekannte plumpen Art für die unmenschlichsten Leistungen durch die Prämienverdienste zu fördern. Als man die Verkuppler nach Czernowitz dirigierte, erzielten die Lokomotivführer bis zu 100 Kronen Prämien. Jetzt machen sie kaum ein paar Kronen trotz des vielen Fahrens. Einwendungen gegen die Härten der Turnusse sucht man durch Strafen zu erledigen. Mit den brutalsten Mitteln sucht man die Lokomotivführer von ihrem Bestreben, sich auch als Menschen zu fühlen, abzuhalten. Doch hat diese Rücksichtslosigkeit und der Mangel jeglicher Einsicht seitens der Heizhausleitung und Betriebsleitung auch ein gutes Resultat gezeitigt, wie sehr treffend ein Redner bemerkte, was nämlich jahrelange Aufklärungsarbeit durch Versammlungen und Presse bei den Lokomotivführern der Bukowina nicht zustande brachte, das bewirkte die rücksichtslose Behandlung und Ausbeutung der Lokomotivführer durch die Heizhausleitung: die klare Erkenntnis der Notwendigkeit einer strammen und zielbewußten Organisation. Ein großer Verdienst für das Zustandekommen und den erhebenden Verlauf der ersten Landeskongferenz der Lokomotivführer der Bukowina gebührt also auch unstreitig der Heizhausleitung Czernowitz.

Und was dem Eisenbahministerium bisher nicht gelungen ist, nämlich seinen Erlässen auch in der Bukowina Geltung zu verschaffen, das wird ganz sicher die stramme Organisation des Lokomotivpersonals durchsetzen, zu dieser Hoffnung berechtigt der würdige Verlauf der Konferenz.

Über die Bedeutung und den Wert der Personalkommission spricht Genosse Smejkal aus Wien und erläutert seine Ausführungen an einigen Beispielen aus seinem früheren Wirkungskreis als ehemaliges Personalkommissionssmitglied. Es entpuppt sich eine rege Debatte, in welcher auch bemängelt wird, daß sich das gewählte Personalkommissionssmitglied der Lokomotivführerverein unterbeamten von den Beratungen der Konferenz absenierte.

Zur Aufklärung der Debatte, die sich über Punkt 9 der Tagesordnung entpuppt, bemerkt Genosse Smejkal als Vertreter des Führervereines, daß eine Neuwahl des Lokalbevollmächtigten nur über Auftrag der Vereinsleitung durchgeführt werden kann, da das Statut den Wahlsmodus ganz genau vorschreibt. Nachdem eine Reihe von Rednern das Wirken des bisherigen Lokalbevollmächtigten kritisiert, wird beschlossen, an die Leitung des Führervereines mit dem Eruchen heranzutreten, eine Neuwahl auszuschreiben. Nach Rörterung einiger Fragen lokaler Natur betont Genosse Oppitz in seinem Schluswort die Wichtigkeit und große Bedeutung der Beratungen der ersten Bukowinaer Landeskongferenz der Lokomotivführer als ersten energischen Schritt zur Schaffung einer ernst zielbewußten Organisation als unabdingbare Voraussetzung zur Erringung besserer Lebensverhältnisse.

Mit Worten des Dankes für das rege Interesse, die sachliche Mitarbeit und unermüdliche Ausdauer, welche alle Teilnehmer der Konferenz bewiesen, schließt der Vorsitzende um 6 Uhr abends die Konferenz.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1909.

Das Eisenbahministerium versendet soeben die beiden Teile der „Österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1909“. Der erste Teil behandelt die Haupt- und Lokalbahnen, der zweite die Kleinbahnen und die diesen gleichzuhalten Bahnen sowie die Schleppbahnen. Die Publikationen schließen sich in der Anlage und in der Einteilung den analogen hinsichtlich des vorhergehenden Jahres veröffentlichten Werken an. Der erste Teil wurde jedoch durch eingehende Nachweisungen betreffend die infolge von Verunglücksungen auf Grund des Haftpflichtgeleizes geleisteten Zahlungen sowie durch detaillierte Angaben über die Achs-, Radreifen-, Vollräder- und Schienenbrüche bereichert. Bei den Veröffentlichungen ist auch diesmal je eine instructive Einleitung vorangestellt, welcher folgende markante Angaben zu entnehmen sind:

1. Haupt- und Lokalbahnen.

Zunächst ist zu bemerken, daß die Ergebnisse der verstaatlichten Linien der St. G., der R. B. B. und der S. R. B. B. mit Rücksicht darauf, daß diese Bahnen ab 15. Oktober des Gegenstandsjahres im Staatsbetrieb standen, in die diesen Betrieb betreffenden Endsummen einbezogen wurden, wodurch sich naturgemäß den bezüglichen Vorjahrsergebnissen gegenüber wesentliche Differenzen ergeben.

Die Gesamtlänge (Bau längen) der Haupt- und Lokalbahnen in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern betrug mit Ende des Jahres 1909 rund 22.377 Kilometer, das ist um 456 Kilometer oder 2,08 Prozent mehr als im Jahre 1908. Nach Hinzurechnung der im Ausland gelegenen Teilstrecken von 20 Kilometern und nach Abzug der ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiet von 99 Kilometern ergibt sich eine Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen von 22.298 Kilometer. Von dieser Länge entfallen auf die f. f. Staatsbahnen 12.821 Kilometer und auf die Privatbahnen 9477 Kilometer.

Von den Staatsbahnen standen 16 Kilometer im fremden Staatsbetrieb, während sich von den Privatbahnen 5692 Kilometer, und zwar 879 Kilometer für Rechnung des Staates und 4813 Kilometer für Rechnung der Eigentümer, im Staatsbetrieb befanden. Im ganzen waren von der Länge der Haupt- und Lokalbahnen 18.497 Kilometer im Betrieb der f. f. Staatsseisenbahnverwaltung, 22 Kilometer im fremden Staatsbetrieb und 3779 Kilometer im Privatbetrieb.

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken belief sich auf 3487 Kilometer, das ist gegen das Jahr 1908 mehr um 104 Kilometer. Von der Gesamtlänge der Haupt- und Lokalbahnen sind 94,06 Prozent normalspurig; 225 Kilometer wurden elektrisch betrieben.

Von den Angaben über die baulichen Anlagen ist hervorzuheben, daß vorhanden waren: Bahnhöfe 3419, Haltestellen 2192, Telegraphenstationen 3608, Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter 2021, Aufnahmsgebäude 3709, Güterschuppen 3542 und Wachhäuser 13.660. Die Erhaltungs- und Umgestaltungskosten der baulichen Anlagen betrugen im Jahre 1909 rund 70,6 Millionen Kronen, das ist per Kilometer Bau-länge 3171 Kr.

Das Anlagekapital betreffend wurden für die Staatsbahnen und für die vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen mit Ende des Jahres 1909 5441 Millionen Kronen (hier von 244 Millionen Kronen bereits amortisiert) aufgebracht, welcher Betrag sich zusammenfassend aus: Baudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 822 Millionen, Eisenbahn-Staatschuldverschreibungen 686 Millionen, zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 2205 Millionen, kapitalisierte Rente 886 Millionen und sonst beschafftes Kapital 842 Millionen Kronen. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetrieb und der vom Staat auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen belief sich mit Ende 1909 auf 2796 Millionen Kronen (amortisiert 218 Millionen Kronen). Dieses Anlagekapital bestand aus 496 Millionen Kronen Stammaktien, 104 Millionen Kronen Prioritätsaktien, 178 Millionen Kronen Prioritätsobligationen und 218 Millionen Kronen sonst beschafftes Kapital 842 Millionen Kronen. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetrieb und der vom Staat auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen belief sich mit Ende 1909 auf 2796 Millionen Kronen (amortisiert 218 Millionen Kronen). Dieses Anlagekapital bestand aus 496 Millionen Kronen Stammaktien, 104 Millionen Kronen Prioritätsaktien, 178 Millionen Kronen Prioritätsobligationen und 218 Millionen Kronen sonst beschafftes Kapital 842 Millionen Kronen. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetrieb und der vom Staat auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen belief sich mit Ende 1909 auf 2796 Millionen Kronen (amortisiert 218 Millionen Kronen).

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren 7040 Lokomotiven (hierunter 5615 bei den Eisenbahnen im Staatsbetrieb), 181 (40) Motorwagen, 13.984 (10.970) Personenvanen und 142.683 (107.301) Lastwagen vorhanden; gegenüber dem Jahre 1908 erhöhte sich der Stand der Lokomotiven um 5,12 Prozent, der Personenvanen um 2,76 Prozent, und der Lastwagen um 2,31 Prozent.

Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel beliefen sich mit Ende des Jahres 1909 auf 1204,5 Millionen (hierunter Staatsbetrieb 957,2 Millionen) Kronen, das ist um 4,19 Prozent mehr als im vorhergehenden Jahre.

Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Berichtsjahr 78,3 Millionen (hierunter Staatsbetrieb 61,2 Millionen) Kronen (gegen 1908 + 9,52 Prozent) verausgabt.

Hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs sind folgende Daten zu erwähnen:

Auf sämtlichen Haupt- und Lokalbahnen wurden im Jahre 1909 241,9 Millionen Personen (hier von 178,1 Millionen auf den Bahnen im Staatsbetrieb) befördert, das ist per Kilometer Betriebslänge 10,931 (Staatsbetrieb 9635, Privatbetrieb 17.498 Personen). Gegenüber dem Jahre 1908 weist der Personenverkehr eine Steigerung um 6 Prozent (Staatsbetrieb + 31,12 Prozent, Privatbetrieb — 30,92 Prozent, auf.

Den Güterverkehr betreffend wurden 152,2 Millionen Tonnen (hier von Staatsbetrieb 106,3 Millionen), das ist per Kilometer Betriebslänge 6854 (Staatsbetrieb 5700, Privatbetrieb 12.536) Tonnen befördert und 15.190 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt. Im Vergleich zum Jahre 1908 hat die beförderte Gütermenge um 1,88 Prozent (Staatsbetrieb + 35,98 Prozent, Privatbetrieb — 40,33 Prozent) abgenommen.

Die gesamten, während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebsseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beziffern sich auf rund 914 Millionen Kronen (= 40.919 Kronen per Kilometer Betriebslänge), wovon 710 Millionen (= 38.088 Kr. per Kilometer) auf den Staatsbetrieb und 204 Millionen Kronen (= 55.191 Kronen per Kilometer) auf den Privatbetrieb entfielen.

Die Betriebsausgaben betrugen im ganzen 744 Millionen (Staatsbetrieb 597, Privatbetrieb 147 Millionen) Kronen.

Gegenüber dem vorhergehenden Jahre stiegen die Betriebsseinnahmen um 4,10 Prozent (Staatsbetrieb + 33,54 Prozent, Privatbetrieb — 41,09 Prozent) und die Betriebsausgaben um 11,08 Prozent (Staatsbetrieb + 40,93 Prozent, Privatbetrieb — 40,40 Prozent).

Als Betriebsnettoertrag ergab sich der Betrag von 171 (Staatsbetrieb 113, Privatbetrieb 58) Millionen Kronen, das ist per Kilometer Betriebslänge 7632 Kr. (Staatsbetrieb 6056 Kr., Privatbetrieb 15.579 Kronen) gegen 209 Millionen Kronen (Staatsbetrieb 108, Privatbetrieb 101 Millionen), beziehungsweise 9489 Kr. (Staatsbetrieb 6979, Privatbetrieb 15.422 Kr.) im Jahre 1908.

Die Gesamtzahl der vorgekommenen Unfälle belief sich auf 3117 (+ 79 gegenüber dem Vorjahr). Bei diesen Unfällen verunglückten 513 Reisende, von welchen 34 getötet wurden. Auf je eine Million Reisende entfielen 2.12 (Staatsbetrieb 2.29, Privatbetrieb 1.64) verunglückte Personen.

Was die Zahlungen auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes betrifft, so wurden im Jahre 1909 an 1849 Personen 2.90 Millionen Kronen geleistet. (Fortlaufende Zahlungen an 994 Personen 50 Millionen Kronen und einmalige Abfertigungen an 855 Personen 2.40 Millionen Kronen).

Die Anzahl der Bediensteten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug 130.832 (gegen 1908 + 7.900 Prozent); Arbeiter im Taglohn waren im Jahresdurchschnitt 148.202 beschäftigt.

Die Ausgaben für Bejoldungen, Löhne und sonstige Bezüge beliefen sich im ganzen auf 386.15 Millionen Kronen, wovon 266.18 Millionen Kronen (gegen 1908 + 11.74 Prozent) auf die Angestellten entfielen.

An Wohlfahrts einrichtungen für das Personal bestanden 25 Pensions-, 19 Kranken- und 30 sonstige Humanitätskassen, deren Vermögen sich mit Schluss des Jahres 1909 auf 174.62 Millionen Kronen (gegen 1908 + 5.47 Prozent) belief.

Achsebrücke und Achsanbrücke bei Lokomotiven und Tendern waren zusammen 196 (auf 1 Million Achskilometer 1.02), bei Eisenbahnwagen aller Art 503 (auf 1 Million Achskilometer 0.08) zu verzeichnen. Die Anzahl der Schäden an Radreifen und Vollrädern bei Lokomotiven und Tendern betrug 68 (auf 1 Million Achskilometer 0.35) und bei Eisenbahnwagen aller Art 783 (auf 1 Million Achskilometer 0.12).

2. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen sowie Schleppbahnen.

Die Gesamtänge der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen betrug mit Schluss des Jahres 1909 rund 682 Kilometer (gegen 1908 + 33 Kilometer = 5.15 Prozent), hier von sind 671 Kilometer als Kleinbahnen konzessioniert beziehungsweise anerkannt.

Die gegenständlichen Bahnen sind sämtlich Privatbahnen und stehen, abgesehen von der für Rechnung der Eigentümer im Staatsbetrieb befindlichen rund 25 Kilometer langen Lupkow-Cisnaer Kleinbahn, sämtlich im Privatbetrieb.

Wird zu der früher angegebenen Gesamtänge die in Ungarn gelegene Teilstrecke der eben genannten Kleinbahn per 1.137 Kilometer hinzugerechnet, so ergibt sich eine Gesamtänge von 683 Kilometern.

Nach der Art des Betriebes verteilt sich diese Länge auf den elektrischen Betrieb mit 569 Kilometer (einfachlich der 2.3 Kilometer langen Drahtseilbahnstrecke der Mendelbahn), auf den Dampfbetrieb mit 105 Kilometer, auf reine Drahtseilbahnen mit rund 2 Kilometer und auf Pferdebahnen mit 7 Kilometer. Bahnenbahnen waren von den Bahnen mit elektrischem Betriebe 0.8 und von jenen mit Dampfbetrieb 14.2 Kilometer.

Im Vergleich zum Jahre 1908 erhöhte sich die Länge der Bahnen mit elektrischem Betrieb um 36.1 Kilometer, jene der Bahnen mit Dampfbetrieb verminderte sich um 2.6 Kilometer. Die Länge der Drahtseilbahnen und jene der Bahnen mit Pferdebetrieb blieb unverändert.

Im ganzen waren von der Gesamtänge der Bahnen 286.9 Kilometer = 41.98 Prozent zweigleisig; 410.6 Kilometer = 60.08 Prozent besaßen normale und 272.8 Kilometer = 39.92 Prozent schmale Spurweite.

Das aufgebrachte Anlagekapital der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen betrug mit Ende 1909 276.4 Millionen Kronen (gegen 1908 + 4.85 Prozent), und zwar 59.2 Millionen in Stamm- und Prioritätsaktien, 3.0 Millionen Prioritätsobligationen, 199.7 Millionen an sonstigen Anleihen und 14.5 Millionen an anderweitigen Kapitalszuflüssen.

Das verwendete Anlagekapital belief sich Ende 1909 auf 268.71 Millionen Kronen (+ 6.84 Prozent) und das amortisierte auf 6.19 Millionen Kronen (+ 16.74 Prozent).

An Fahrtriebsmitteln waren im ganzen vorhanden: 64 (hierunter 8 elektrische) Lokomotiven (gegen 1908 + 5), 2059 Motorwagen (+ 132) und 212 Lastwagen (+ 1).

Anlangend den Verkehr wurden im Jahre 1909 406.01 Millionen (elektrischer Betrieb 396.63, Dampfbetrieb 7.66, Drahtseilbahnen 1.23, Pferdebetrieb 0.49 Millionen) Personen befördert. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Verkehrssteigerung von 35.72 Millionen Personen = 9.64 Prozent.

An Gütern (einfachlich Gepäck) gelangten rund 485.000 Tonnen zur Beförderung (gegen 1908 + 5.68 Prozent).

Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 57.24 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 54.72 Millionen). Auf das Kilometer Betriebslänge entfielen 89.003 Kr., das ist gegenüber dem Jahre 1908 mehr um 9.65 Prozent und per Kilometer Betriebslänge mehr um 4.82 Prozent.

Von den Transporteinnahmen entfallen 98.02 Prozent auf den Personenverkehr.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 39.64 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 37.38 Millionen), das ist per Kilometer Betriebslänge 61.631 Kr.

Gegenüber dem Vorjahr sind die eigentlichen Betriebsausgaben im ganzen um 11.47 Prozent und per Kilometer Betriebslänge um 6.61 Prozent gestiegen.

Der Betriebsnettoertrag des Jahres 1909 bezifferte sich auf 20.30 Millionen Kronen (hierunter 20.04 Millionen beim elektrischen Betrieb). Per Kilometer Betriebslänge ergibt sich ein Nettoertrag von 31.559 Kronen. Im vorhergehenden Jahre betrug der Netto-

ertrag 19.45 Millionen Kronen (per Kilometer Betriebslänge 32.253 Kr.).

Die Anzahl der Angestellten belief sich mit Ende 1909 auf 10.532 (gegen 1908 + 762); außerdem waren im Jahresdurchschnitt 4554 (+ 908) Arbeiter im Taglohn beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge der Angestellten sowie der Arbeiter im Taglohn wurden 21.58 Millionen Kronen (+ 2.14 Millionen Kronen = 11.03 Prozent) verausgabt.

Schleppbahnen waren mit Jahresende 1909 2270 vorhanden. Ihre Gesamtänge betrug 1353 Kilometer. Unter den Schleppbahnen befanden sich 351 Bergwerks- und Hüttenbahnen (Montanbahnen), 1358 Industriebahnen (Fabriksbahnen), 204 land- und forstwirtschaftliche Bahnen und 357 sonstige Bahnen für Privatzwecke. Von der Länge der Schleppbahnen per 1353 Kilometer wurden 1176 Kilometer mit Dampf, 166 Kilometer mit animalischer und 11 Kilometer mit elektrischer Kraft betrieben.

Die Wahlen

in die Personalkommissionen der St. G. G. und der Oe. N. W. B. und die Arbeiterausschüsse der Oe. N. W. B.

Als das Resultat der Wahlen in die Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse der Oe. N. W. B. bekannt wurde ließen die Nationalen ein Freudengeschrei in der deutschbürgerlichen Presse anstimmen, weil von den Mandaten, die bisher in der Unterbeamten-, Diener- und Arbeitersektion der Personalkommission der Oe. N. W. B. fast durchwegs mit Anhängern unserer Organisation besetzt waren, eine Anzahl von den vereinigten tschechisch-nationalen und deutschnationalen Organisationen erobert wurde. Der "Deutsche Eisenbahner" frohlockte bereits über den für seine Anhänger minder günstigen Ausgang der Personalkommissionswahlen auf der St. G. G. und er wird nunmehr nach dem Bekanntwerden des Wahlausgangs auf der Oe. N. W. B. des Guten nicht genug tun können. Es ist angezeigt, den so gefeierten tschechisch-deutsch-nationalen Wahlsieg auf seine richtige Größe zu überprüfen und die Umstände zu untersuchen, die zu diesen Wahlergebnissen führten.

Die Vertretung der Arbeiter der Oe. N. W. B. geschah bisher durch acht Mitglieder in der Sektion "Arbeiter" der Personalkommission. Diese acht Mitglieder waren Anhänger unserer Organisation gewesen. Durch die Umwandlung dieser Sektion der Personalkommission in vier Arbeiterausschüsse mit zusammen 48 gewählten Mitgliedern fand eine Unterteilung statt, die die Stimmen der Minorität zum Teil zur Geltung kommen ließ. In der Gesamtzahl der abgegebenen Stimmen erzielte die Kandidatenliste unserer Organisation und Koalition trotz des Wahlbündnisses der Deutsch- und Tschechischnationalen eine beträchtliche Majorität. Aber in einzelnen der drei Wahlgruppen der vier Arbeiterausschüsse bildeten die Stimmen der Minorität die Majorität. In den Arbeiterausschuss für die Strecke Wien-Znaim und in den für das Betriebsinspektorat Reichenberg wurden je zwölf, also alle Kandidaten unserer Organisation gewählt. In den Arbeiterausschuss für das Betriebsinspektorat Nürnberg errang unsere Organisation vier, die vereinigten Gegner acht und in jenem für das Betriebsinspektorat Prag unsere Organisation fünf und die gegnerischen sieben Mandate. Dabei wurden drei Mandate, die für die Gruppe Zugbegleitung und Werkstättendienst im Betriebsinspektorat Prag, nur mit der geringen Majorität von drei Stimmen von unserem Verbündeten Gegner, den Tschechisch- und Deutschnationalen zusammen erobert.

Trotz des Wahlbündnisses und trotz der für die Nationalen günstigen Anordnung der Arbeiterausschüsse erlangten diese zusammen also nur 15, unsere Organisation 33 Mandate in die Arbeitsausschüsse der Oe. N. W. B. Die Nationalen haben hier feinerlei Ursache, von eigenen Erfolgen und einer Niederlage unserer Organisation zu reden. Es ist eine natürliche Sache, daß Minoritäten zur Geltung kommen, wenn ein bestandenes Wahlterritorium in vier selbständige Teile geteilt wird. Die farsorgliche Bahnverwaltung scheint mit Vorbedacht diese Neuordnung zur Förderung ihrer Schutzbefohlenen getroffen zu haben.

Von den zur Vertretung der Dienner bestimmten Mandaten für die Personalkommission der St. G. G. vermochten die verbündeten Nationalen nur eines zu erobern, das für den Zugbegleitungsdiensst, und dies nur durch den Umstand begünstigt, als ein Klub von Kondutoren eigene Kandidaten aufstellte. Was hier also die Nationalen eroberten, verdanken sie dieser indirekten Wahlhilfe des Kondutorenclubs. Sie verloren dagegen das Mandat für den Zentraldienst.

Bei den letzten Wahlen für die Diennersektion der Personalkommission der Oe. N. W. B. stand der sozialdemokratischen Kandidatenliste keine Gegenliste gegenüber, so daß sämtliche Mandate mit Kandidaten unserer Organisation besetzt wurden. Diesmal gewannen die vereinigten Tschechisch-deutschnationalen 5 Mandate, die für den Stationsdienst (2 Mandate), den Zugbegleitungs-, Lokomotivheiz- und Werkstättendienst. 4 Mandate wurden von unseren Kandidaten behauptet, und zwar 2 Mandate für die Bahnerhaltung und je eines für den Zentral- und den Heizhausdienst. Die Stimmenzahl ergab keine großen Differenzen. Etwas weniger Zuwachs auf unserer Seite und eine etwas andauerndere Agitation, und der Besitzstand von Mandaten wäre zu behaupten gewesen.

In der Sektion Unterbeamte der Personalkommission der St. G. G. eroberten die vereinigten Tschechisch-deutschnationalen die Mandate für der Zentraldienst und den Stationsdienst.

Sie verloren aber das Mandat für den Werkstättendienst. Das Mandat für den Heizhausdienst gewann sie nur mit einer Mehrheit von 3 Stimmen. Das Mandat für den Zugbegleitungsdiensst gewann der Kandidat des Kondutorenclubs.

Für die Sektion Unterbeamte der Personalkommission der Österreichischen Nordwestbahn waren bei der letzten Wahl nur in zwei Gruppen den Kandidaten unserer Organisation vom Unterbeamtenverein Gegenkandidaten gegenügestellt worden. Diese Kandidaten des Unterbeamtenvereins waren auch gewählt worden. Diesmal eroberten die verbündeten Tschechisch-Deutschnationalen fünf Mandate

und unsere Organisation und Koalition das für den Bahnhofsdienst und jenes für den Lokomotivfahrdienst.

Die Mandate für die Beamtensektionen der Personalkommissionen dieser Bahnen waren nie von Kandidaten der sozialdemokratischen Organisation besetzt. Nichtsdestoweniger wird auch bezüglich dieser Mandatsbesetzungen in bürgerlichen Blättern eine sozialdemokratische Wahlniederlage und ein Mandatsverlust behauptet. Der nach dem Austritt des Eisenbahnbeamtenvereines aus der Koalition und nach dessen Spaltung in einen Deutschösterreichischen und in Zentralverein der Eisenbahnbeamten neu entstandene Zentralverein, der mit unserer Organisation koaliert ist, errang einen achtunggebietenden Erfolg in der Gruppe Zentraldienst (240 Stimmen gegen 487 Stimmen der verbündeten Nationalen). Dabei war dem Zentralverein in der Zeit vor dieser Wahl Reserve in der Gegenagitation gegen den Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenverein wegen der Aktion zur Erringung der Automatik für die Beamten auferlegt, ohne welche gewiß das Wahlergebnis wesentlich anders ausgefallen wäre.

Das Stimmverhältnis in den Dienner- und Unterbeamtensektionen gegenüber jenem bei der vorigen Wahl ist nachstehendes:

Wahlgruppe	Staatsseisenbahngesellschaft.		
	Diennersektion:	1908	1911
Zentraldienst	1	51	1
Bahnerhaltung	2	711	549
Stationsdienst	2	1013	1222
Zugbegleitungsdiensst	1	567	424*
Heizhausdienst	1	194	89
Lokomotivfahrdienst	1	276	208
Werkstättendienst	1	41	49

*) Der Kandidat des Kondutorenvereines erhielt 340 Stimmen.

Wahlgruppe	Unterbeamtensektion:		
	1908	1911	Gegenseitige Stimmen
Zentraldienst	1	6	30
Bahnerhaltung	1	175	102
Stationsdienst	1	138	345
Zugbegleitungsdiensst	1	42	85
Heizhausdienst	1	19	22
Lokomotivfahrdienst	1	322	93
Werkstättendienst	1	61	13

*) Der Kandidat des Kondutorenvereines erhielt 115 Stimmen und ist somit gewählt.

Wahlgruppe	Österreichische Nordwestbahn.		
	Diennersektion:	1908	1911
Zentraldienst	1	122	14
Bahnerhaltung	2	328	325
Stationsdienst	2	913	927
Zugbegleitungsdiensst	1	451	469
Heizhausdienst	1	93	63*
Lokomotivfahrdienst	1	147	114
Werkstättendienst	1	8	26

*) Eine selbständige Liste vereinigte 42 Stimmen auf sich.

Wahlgruppe	Unterbeamtensektion:		
1908	1909	Gegenseitige Stimmen	

<tbl_r cells="4" ix="3" maxcspan="1"

in der Gesamtsilbenanzahl zum Ausdruck kommenden Tatsache nichts zu ändern, daß der Anhang der sozialdemokratischen Organisation unter den Eisenbahnerbediensteten stärker ist, als jener aller ihrer Gegner zusammengekommen. Unsere Gegner vermögen wohl vereint in einzelnen Wahlgruppen Wahlsiege zu erreichen, die Größe des Einflusses unserer Organisation vermögen sie nicht zu verringern.

Eine Durchsicht obiger Ziffern lehrt uns, daß bei einigen Energie alle innegehabten Mandate unserer Organisation hätten erhalten werden und daß ihr noch neue hätten gewonnen werden können. Die Position unserer Organisation in diesen Personalkommissionen ist, namentlich in den Sektionen für Unterbeamte, allerdings eine geschwächte geworden, und wenigstens die Institution der Personalkommission nicht überschätzt werden darf, darf es uns doch nicht im Interesse der Bediensteten gleichgültig lassen, wer in der Personalkommission die Forderungen der Bediensteten vertritt und wer den spärlichen Einfluß, der dieser zusteht, ausnützt. Über die durch den Ausgang der Wahlen geschaffene Situation hat gewiß auch ihre guten Seiten. Die Tschechisch-Deutschnationalen sind nun in die Lage versetzt, ihre Kunst zu zeigen und die Leistungen zu vollbringen, die sie von den sozialdemokratischen Personalkommissionen verlangt. Durch ihr Wahlbündnis ist ihre ganzen Prinzipien- und Charakterlosigkeit bloßgelegt und jede ihrer nationalen Phrasen ist dadurch widerlegt, daß sie Hand in Hand ausgezogen, um sich brüderlich vereint Mandate zu holen.

Konnten sich bisher die tschechisch-deutschnationalen Eisenbahner noch in der Illusion lullen, für nationale Ideale zu wirken, ist ihnen jetzt jede Selbsttäuschung begegnet. Es ist nur Komödie, wenn man, wie dies im „Deutschen Eisenbahner“ und in der „Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenzeitung“ geschehen ist, noch zu derselben Zeit Jammerartikel über die Verschiedenheit der Bahnen erscheinen läßt, als schon am Kopfe des Blattes die von den tschechisch- und deutschnationalen Eisenbahnerbedienstetenvereinen gemeinsam gezeichneten Kandidatenslisten prangten. So ein ehrlicher Nationaler aus Bersehen in dieser Gesellschaft verblieben ist, muß er sich seiner Leute bis in die Knochen hinein schämen. In Unbeiracht des in diesem Wahlbündnis angehäuften Übermaßes an Charakterlosigkeit, der alles sei, selbst die der nationalen Eisenbahnerbewegung seit Jahren gleichsam als Panier vorangetragenen nationalen Ideale, erscheint selbst **Kron**, der rassinierte Streber, als harmloser Waisenknabe.

Damit die Gesellschaft vollständig sei, leisteten unzureichend die Christlichsozialen den Nationalen bei dieser Wahl Unterstützung, aus purer Freude an dem mit so reinen Mitteln geführten Kampfe gegen die sozialdemokratische Organisation. Wo alles liegt, kommt die Staatsbahnverwaltung nicht hassen. Sie war die hohe Protagonistin dieser sauberer Gesellschaft.

Die Ergebnisse der Wahlen auf der St. G. G. und De. N. W. B. werden nicht ohne Wirkung sein. Die Nationalen werden ihre errungenen Positionen demagogisch auszunutzen wissen und es wird eine emsige Aufklärungsarbeit notwendig werden. Den Pessimisten in den Reihen der Eisenbahnerbediensteten wird es zum Bewußtsein kommen, daß es mit der Gleichgültigkeit gegenüber einer durch den Widerstand der Staatsbahnverwaltung an ihrer Tätigkeit behinderten Institution zur Vertretung der Bediensteteninteressen nicht günstig ist und daß eine derartige Gleichgültigkeit geeignet ist, böses Unheil anzurichten. Die Institutionen, die bestimmt sind, den Interessen aller Bediensteten dienen zu dürfen, auch wenn sie ihre Zwecke nicht erfüllen, nicht Leuten ausgetischt werden, denen diese Institutionen Mittel für andere Zwecke sind. Das Wahlergebnis wird uns eine eindringliche Mahnung sein, alle an der Organisation auszubauen Unterlassungsünden zu meiden.

Der deutschnationalen Eisenbahnerbewegung bleibt diese Wahl mit ihrem Wahlbündnis ein dauerndes Schandmal. Der deutschnationalen Wahlsieg bestand vornehmlich darin, den Tschechischnationalen Mandate verschafft zu haben. Das werden die Deutschnationalen wohlweislich verschweigen, wenn sie sich bemühen werden, das Wahlergebnis für sich als Agitationsmittel auszunützen. Sie werden auch nicht gestehen, daß sie die eigenen eroberten Mandate tschechischnationaler Wahlhilfe verdanken und werden alle Umstände unerwähnt lassen, die bei der Beurteilung des Wahlausfalls in Betracht gezogen werden müssen, daß das Territorium der ehemaligen Arbeiterschaft der Personalkommission auf der De. N. W. B. geteilt wurde, daß der Klub der Kondukteure auf der St. G. G. diesmal eigenmächtig vorging, daß bei der letzten Wahl auf der De. N. W. B. unserer Kandidatenliste nahezu keine Gegenkandidaten gegenüberstanden und daß sich die Organisationsverhältnisse der Beamten und damit auch das Koalitionsverhältnis zu unserer Organisation geändert haben. Die Nationalen werden sich auch der genossenen amtlichen Begegnung bei dieser Wahl nicht rühmen, die bei den geringen Stimmenunterschieden in den meisten Fällen ausschlaggebend für den Sieg der Nationalen war. Sie werden das Erringen dieser Mandate als Erfolg ihrer Agitationsarbeit hinstellen und doch sind diese Mandate von ihnen nur um den Preis der Hingabe aller Prinzipien erkauft. Was die Nationalen bei diesen Wahlen an Mandaten gewonnen, haben sie durch die Einbuße an Ansehen reichlich eingebüßt und so ihren Sieg teuer bezahlt.

Die „Erfolge“ der Kategorienorganisationen.

Bon einem Stationsmeister wird uns geschrieben: Es ist äußerst interessant, die Jahresberichte der verschiedenen Eisenbahnerorganisationen und -vereine zu studieren. Jeder dieser Vereine, und sei er noch so klein und unbedeutend, zeigt da des Längen und Breiten auseinander, was er im Laufe des Jahres für seine Mitglieder alles geleistet habe, was er für einschneidende Erfolge errungen habe und was noch alles gemacht hätte werden können, wenn die Gewerkschaft nicht wäre.

Alles was für die Bediensteten der verschiedenen Kategorien geschehen ist, das hätten nur sie gemacht und an Allem was nicht geschehen ist, sei nur die Gewerkschaft schuld.

Wie es aber in Wirklichkeit mit diesen angeblichen Erfolgen aussieht und was ihre Mitglieder dazu sagen, ersehen wir beispielsweise an dem „Verein österreichischer Zugserpedienten“. Bei der Hauptversammlung, die dieser

Verein im Februar d. J. abhielt, erschien der Obmann Hartinger mit seinem Rechenschaftsbericht, in welchem er in behaglicher Breite schilderte, was er für die Zugserpedienten alles geleistet habe und was noch alles für sie geschehen wird und daß ihnen nur durch die Standesorganisation geholfen werden kann.

Der Sonnenchein einer erfolgreichen Vereinstätigkeit, den die Worte des Herrn Hartinger hervorzuzaubern suchten, wurde jedoch durch eine dunkle Wolke verdeckt, indem die Südbahnmitglieder der Vereinsleitung den Vorwurf der sogenannten Interessenvertretung machten. Die Südbahnner seien mit den angeblichen Erfolgen nicht zufrieden, da seit Jahr und Tag die Forderung betrifft Entschädigung der Altgedienten sowie die Erhöhung der Stationsleiterzulage noch offen und auch die Bewilligung der II. Wagenklasse noch ausständig sei. Auch die Geburtenzulage mit dem Vereinsvermögen wurde einer absätzlichen Kritik unterzogen. Ebenso wurde die Beteiligung an der letzten passiven Resistenz verurteilt, wo die Vereinsleitung ihre Mitglieder auf der Südbahn erst im letzten Moment hiezu aufforderte, ohne sie vorher über die Sache unterrichtet oder gefragt zu haben.

Was ihre Kassengebarung betrifft, daß ihnen die Deputationskosten zu hoch sind, daß sie die Befestigungen des Obmannes nicht bezahlen wollen u. s. w. kann uns ja ganz gleich sein, denn die Herren können ja mit ihrem Gelde machen was sie wollen. Tatsache ist, daß nach dem Rechenschaftsbericht pro 1910 die Kosten der Vereinsverwaltung über 50 Prozent der gesamten Ausgaben betragen haben, was wohl ein deutscher Beweis für die unökonomische Geldverwendung solch kleiner Vereine ist.

Was interessiert lediglich nur, daß die vielgepriesene Standesorganisation die Interessen ihrer Mitglieder nicht in der erwarteten und verprochenen Weise zu vertreten imstande ist und daß die Unzufriedenheit ihrer Mitglieder schon nach so kurzer Zeit zum Ausdruck kommt. Und daß diese Unzufriedenheit eine tiefe gehende ist, beweist der Umstand, daß die Zugserpedienten der Südbahn kurze Zeit darauf in Marburg eine Versammlung abhielten, wo über die Errichtung einer Subleitung für das österreichische Südbahnnetz, um auf eigene Faust, unabhängig von der Vereinsleitung, vorgehen zu können — also eine formelle Trennung — beschlossen werden sollte. Dieser Beschluß ist allerdings durch das unverhoffte Erscheinen des Obmannes vom „Zugserpedientenverein“ unterblieben. Dafür wurde jedoch die Absicht ausgesprochen, in den Verein der Zugserpedienten überzutreten.

Der ganze Vorgang beweist wieder auss neue, daß eine sogenannte Standes- oder Kategorienorganisation wie der „Zugserpedientenverein“ nicht imstande ist, aus eigener Kraft die Forderungen ihrer Mitglieder, und wenn dieselben noch so berechtigt und dringend sind, durchzusetzen.

Ihre ganze Tätigkeit beschränkt sich nur darauf, die von der Gewerkschaft errungenen Forderungen auf ihre eigene Fahne zu schreiben und bei den einzelnen Direktionen herumzutragen.

So behauptet der „Zugserpedient“, Nr. 1, 1911, in seiner sattsam bekannten Unmaßung, daß die Auflösung des Dienerranges bei den Stationsmeistern und die Schaffung einer reinen Unterbeamtenkategorie sowie die Kürzungen der Vorläufersfristen, Schaffung der Kassen- und Kalkulationszulage, Regelung der Urlaube u. s. w. ein ausschließliches Produkt der Tätigkeit des „Zugserpedientenvereines“ sei. (Sehr bescheiden, nicht wahr?) Und da getrauen sich diese eingebildeten „Intelligenzler“ noch von einer urteilslosen Masse zu schreiben, als welche sie die Mitglieder der Gewerkschaft zu bezeichnen belieben, wo doch die Mitglieder ihres Vereinshaus, welche solch freche Behauptungen für bare Münze hinnehmen, gerade am wenigsten Anspruch auf Urteilsfähigkeit erheben können!

Mit den Erfolgen der weiteren Tätigkeit, welche der genannte Verein noch entfaltet, schaut es wohl sehr mager aus, denn wo die Befestigungen ihres Obmannes Hartinger nichts helfen, wo sie auf den Unwillen der Bahnverwaltung stoßen, da veragt dann dieser Verein gänzlich, weil ihm infolge seines kleinen Körpers keine weiteren Machtmittel zu Gebote stehen und es sich auch die mit ihm koalierten nationalen Vereine nach den Erfahrungen, die sie im Jahre 1910 gemacht haben, gewiß überlegen werden, passive Resistenz zu befreien. Auf welche Art und Weise diese passive Resistenz inszeniert wurde, geht ganz deutlich aus dem Vorwurf der Zugserpedienten der Südbahn, den sie ihrer Vereinsleitung wegen der Beteiligung an dieser passiven Resistenz machen, hervor. Diese wurde von ein paar Machern der dabei beteiligten Vereine aus eigener Machtvolkommenheit über die Köpfe ihrer Mitglieder hinweg beschlossen und dieselben dann einfach hierzu kommandiert.

Als eine bodenlose Frechheit muß es daher bezeichnet werden, wenn solche Leute die Gewerkschaft des Berrates an den Südbahnern bezichtigen, weil sich diese nicht auch zur passiven Resistenz kommandieren ließ, wo die eigenen Mitglieder der an der passiven Resistenz beteiligten Vereine nicht einmal damit einverstanden waren.

Die Mitglieder der Gewerkschaft sind zu solch zweifelhaftesten Experimenten nicht zu haben und treten nur dann in einen solchen Kampf ein, wenn die nötigen Voraussetzungen vorhanden und die notwendigen Vorbereitungen hierzu getroffen sind. Und wenn Forderungen auf dem friedlichen Wege der Verhandlungen durchzusetzen sind, so ist dies einer passiven Resistenz, welche in ihren Wirkungen einem Streik ähnlich kommt, sicherlich vorzuziehen.

Diese Herren von der neuen Koalition haben um so weniger Urache, der Gewerkschaft Berrat vorzuwerfen, als sie es nur dieser zu verdanken haben, daß sie mit ihrer passiven Resistenz nicht elendig Schiffbruch erlitten haben. Die Südbahnverwaltung hat die Zugeständnisse doch nur deshalb gemacht, weil sie sich vor der Gewerkschaft gefürchtet hat. In der Erwagung, die Gewerkschaft könne sich der Bewegung anschließen und ihr dadurch die nötige Geltung verschaffen, hat sie die immerhin bedeutenden Zusagen gemacht.

Wie wenig dem „Zugserpedientenverein“ die Verhältnisse der Südbahnstationsmeister, zu deren Interessenvertretung er angeblich nur allein berechtigt ist, bekannt sind und in welch lügenhafter Weise er es verucht, sich bei seinen Mitgliedern in Postitur zu bringen, dafür liefert uns die im Februar d. J. stattgefundenen Hauptversammlung dieses Vereines den besten Beweis. Denn nach dem „Zugserpedient“ Nr. 2, Seite 5, stellte in dieser Versammlung der Obmann Hartinger die kühne Behauptung auf, daß

die Vorstands- und Nachdienstzulage „Errungenschaften“ der passiven Resistenz 1910 waren, währenddem diese Zulage bei der Südbahn schon im Jahre 1908 mittels Befehl 539/A beziehungsweise 537/A eingeführt wurden. Und solche Leute wollen dann noch die Lebgescheiter spielen und werben, um ihre „hohe Gelahrtheit“ zu zeigen, in den Versammlungen mit lateinischen Brocken nur so herum!

Bezeichnend ist es auch, daß diese von Hartinger frei erfundene Behauptung von den anwesenden Südbahnmitgliedern der Vereinsleitung den Vorwurf der sogenannten Interessenvertretung machten. Die Südbahnner seien mit den angeblichen Erfolgen nicht zufrieden, da seit Jahr und Tag die Forderung betrifft Entschädigung der Altgedienten sowie die Erhöhung der Stationsleiterzulage noch offen und auch die Bewilligung der II. Wagenklasse noch ausständig sei. Auch die Geburtenzulage mit dem Vereinsvermögen wurde einer absätzlichen Kritik unterzogen. Ebenso wurde die Beteiligung an der letzten passiven Resistenz verurteilt, wo die Vereinsleitung ihre Mitglieder auf der Südbahn erst im letzten Moment hiezu aufforderte, ohne sie vorher über die Sache unterrichtet oder gefragt zu haben.

Interessant ist auch der Ausweis über die Mitgliederbewegung vom „Zugserpedientenverein“ im Jahre 1910. Denn wenn man die Summe der Mitgliedsbeiträge per 11.835 Kr. durch 12 (Anzahl der Monate) dividiert, so gibt dies die Zahl 986. Nachdem aber die Zahl der Mitglieder mit 1913 angegeben ist, so folgt daraus, daß entweder die Mitgliederzahl viel zu hoch angegeben ist oder daß ein sehr großer Teil der nur am Papier befindlichen Mitglieder in richtiger Werthöchstzung einer separatischen Organisation die Beiträge einfach schuldig bleibt. Und mit solch einem „Potemkinischen Dorfe“ möchte der „Zugserpedientenverein“ noch Stolz machen!

Konsequenz ist auch eine schwache Seite dieses Vereines, denn einerseits wird in allen Tonarten über die verhasste Gewerkschaft losgezogen und derselben das Misstrauen ausgedrückt, wie dies letztes Jahr in Laibach und Bozen geschehen ist, andererseits aber schwingen die Vertrauensmänner dieses Vereines wieder den Bettelzack und kommen zu den gewerkschaftlich organisierten Kollegen um Beiträge zu einem Geschenk für ihren Obmann Hartinger sowie für den Preßfonds schenken. Aber Geld steht eben nicht!

Als ein besonderes Neuummee betrachtet der „Zugserpedientenverein“ gleich allen anderen separatischen Organisationen den Ausschluß der Politik und gibt vor, auch ohne dieselbe die Erfüllung wirtschaftlicher Forderungen betreiben zu können. Hieraus ist zu ersehen, daß diese Leute ihre eigene Lage und das Wesen einer Organisation noch nicht erfaßt haben.

Wo doch das ganze Wohl und Wehe und speziell die Lage der Eisenbahner von den zu schaffenden Gesetzen abhängt, so ist es doch ganz natürlich, daß wir der Politik unser größtes Interesse entgegenbringen. Die Bevölkerung, die Steuern, die Bölle, unser ganzes Sicherungswesen, alle den Eisenbahndienst betreffenden, kurz und gut alle öffentlichen Angelegenheiten werden durch Gesetze geregelt.

Was hilft es uns nun, wenn wir auch im wirtschaftlichen Kampf den Bahnverwaltungen, soweit es möglich ist, eine Erhöhung unserer Bezüge abringen, wenn uns andererseits durch die Steuer- und Zollgesetze die Lebensmittel, die Wohnungen und alles, was wir zum Leben brauchen, derart verteuert wird, daß unsere hart erlittenen Mehrbezüge auf das Doppelte belastet werden und wenn man uns, wie es jetzt von der Regierung geplant ist, unsere so mühevoll errungenen Sicherungsgesetze verschlechtern will.

Das alles können wir aber nur verhindern, indem wir uns politisch organisieren, um auf die Gesetzgebung einen Einfluß zu gewinnen, und je größer dieser Einfluß auf die Gesetzgebung ist, desto besser werden wir uns in wirtschaftlicher Beziehung stehen. Sollen unsere wirtschaftlichen Errungenschaften von dauerndem Wert sein, so muß die politische Organisation mit der wirtschaftlichen gleichen Schritt halten. Das haben auch alle größeren Organisationen in allen Ländern eingesehen und betätigen sich deshalb am politischen Kampfplatz.

Nur die Trades Union, eine große englische Gewerkschaft, welche sich nur auf rein wirtschaftlicher Grundlage aufbaute und sich politisch gar nicht betätigte, hat das zu spät erkannt. Das Unternehmertum hat seinen Einfluß auf das englische Parlament geltend gemacht und Gesetze durchgeführt, wodurch die Trades Union zur Schadenerhaltung an die Unternehmer für verursachte Streiks herangezogen werden kann. Erst jetzt, nachdem die Gewerkschaft Schaden gelitten, betätigt sie sich auch auf politischem Gebiet, um das Versäumte nachzuholen.

Wie aus alldem hervorgeht, kann eine Kategorienorganisation, wie der „Zugserpedientenverein“ als Kampfsorganisation, wie sie für die Eisenbahner und somit auch für die Stationsmeister notwendig ist, nicht in Betracht kommen.

Es wäre interessant, zu erfahren, wie sich der „Zugserpedientenverein“ eine Erhöhung der Bezüge des Staatsbahndienstes, woran auch die Eisenbahner auf Grund des Befehls 537/A ex 1907 interessiert sind, vorstellt. Oder was dieser Verein im Falle der Verstaatlichung der Südbahn unternehmen würde, wenn seine Mitglieder dadurch in irgend einer Weise geschädigt würden. Kaum das alles ohne die Gesetzgebung, außerhalb des politischen Getriebes des Parlaments, geschehen?

Vielleicht glaubt derselbe, daß sich das alles mit ein paar Memoranden machen lasse, womit er, obwohl er die Politik verleugnet, zu den Abgeordneten aller möglichen Parteien um deren Hilfe hauseien geht. Wo es doch schon längst bewiesen ist, daß wir Eisenbahner von den Abgeordneten der bürgerlichen Parteien nichts zu erwarten haben. Die bürgerlichen Abgeordneten, die außerhalb des Parlaments vor Eisenbahnerfreundlichkeit tragen, um unsere Stimmen zu ergattern, haben dann, als wirklich etwas für die Eisenbahner geschehen sollte, den 20 Millionen-Unterhalt des Sozialdemokratischen Verbandes abgelehnt und nachher viel größere Summen für Kriegsschiffe und andere militärische Zwecke bewilligt.

Eisenbahner, Kollegen! Mit solch einer Interessenvertretung kann uns im Ernstfalle nicht gedient sein. Wir brauchen eine zielbewußte Organisation, die uns sowohl in wirtschaftlicher als auch in politischer Beziehung die Gewähr bietet, daß unsere Interessen gewahrt werden. Als solche kann für uns nur der Allgemeine Rechtsschutzbund und Gewerkschaftsverein in Betracht kommen. Alles, was wir Eisenbahner bisher erreicht haben, haben wir nur dieser Organisation zu verdanken. Und wenn nicht alles erreicht wurde, was wir erstrebt haben, so ist daran das Personal vielfach selbst schuld, weil

es sich in Verkenntung der Tatsachen an allen möglichen separatischen Sonderbestrebungen beteiligt, anstatt geschlossen für ihre Forderungen einzutreten.

Darum, Kollegen Stationsmeister, weg mit allem falschen Eigendunkel und hinein in die Gewerkschaft!

Inland.

Die Maifeier. Die Maifeier in Wien hatte ihr durch Tradition festgelegtes Gepräge. Am Vormittag gegen 60 politische und Branchenveranstaltungen, am Nachmittag der Marsch in den Prater. So war es auch heuer, nur daß diesmal infolge des Wahlkampfes die Versammlungen noch weit massenhafter besucht waren als sonst und der Marsch in den Prater trotz des ziemlich ungünstigen Wetters fast doppelt so stark war wie im Vorjahr. Die Genossen kamen aus den einzelnen Bezirken um 1/2 Uhr, aus den entlegenen um 2 Uhr zusammen und zogen dann mit ihren roten Fahnen und Standarten durch die Praterstraße auf den Festplatz. Die Spize des Buges kam diesmal etwas früher im Prater an, es waren die Organisationen des XVIII. Bezirkes, an deren Spize ein Mann mit einer Standarte ging, in welcher in schwarzhafter Weise die Rede des Prinzen Liechtenstein persifliert war. "Der Liechtensteinsche Stiefel!" lautet die Aufschrift. Die Tafel war zerrissen und wieder zusammengeklebt. Die Polizei hatte nämlich die Beleidigung Seiner Durchlaucht als Verbrechen wider den Staat angesehen und eine Attacke unternommen, um Stiefel und Standarte zu konfiszieren. Beim Handgemenge war die Standarte zerrissen worden, doch gelang es, die Standarte zu retten. Ein ähnliches Schicksal hatte auch ein großes Leinenband gehabt, welches die Genossen des XX. Bezirkes trugen und das auf rotem Grunde die weiße Inschrift trug: "Weg mit den Gott-Nimm-Anbetern!" Auch hier wollte die Polizei die Beleidigung der christlichsozialen Partei nicht dulden, aber nach einem kurzen, ziemlich aufregenden Handgemenge zog sich die überreifige Polizei zurück. Die Brigittenauer Polizei hatte noch ein übriges getan, um die Christlichsozialen zu schützen. Der ganze Brigittenauerplatz, auf dem sich das Haus des christlichsozialen Kandidaten Müller befindet, war von der Polizei abgesperrt und der Umzug der Brigittenauer durfte nicht über den Platz. Den Genossen von Marienhilf wollte die Polizei eine Standarte konfiszieren, welche einige statistische Daten über die Kosten der Dreadnoughts enthielt. Da aber die Standarte aus Holz und überdies sehr groß war, überlegte es sich die Polizei, die aufreizenden Bissen selbst über die Straßen zu tragen und ließ von der Konfisziation ab. Von diesen kleinen Zwischenfällen abgesehen, ging die Maifeier ohne weitere polizeilichen Blamagen vor sich. Die vielen Standarten, die im Buge getragen wurden, sind nicht abzuschätzen. Die Südbahner und die Staatsbahner marschierten in Uniform mit. Ein Unzahl Standarten forderte zum nahen Wahlkampf auf. In gleicher erhebender Weise verließ die Maifeier in den Provinzen.

Christlichsoziale untereinander. Der Herausgeber des christlichsozialen "Deutschen Volksblattes", Bergani, den die christlichsoziale "Reichspost" beschuldigt hat, daß er sich von dem verstorbenen jüngsttschechischen Abgeordneten Dr. 1500 Gulden dafür ausbezahlt ließ, daß sein Organ eine diesem Abgeordneten genehme bosnische Politik mache, hat seine Klage bedingungslos zurückgezogen, nachdem — wie schon gemeldet — bei der vor einigen Tagen stattgefundenen Verhandlung tatsächlich eine von Bergani unterschriebene Quittung auf den Betrag von 1500 Gulden produziert worden ist. Bergani zeigt dies in der Korrespondenz der Redaktion mit folgender Bemerkung an: "Sie fragen, was wir zu den Vorfällen des Geßmann-Blattes sagen? Ein Bitat aus 'Götz von Berlichingen', und mit dieser Begründung lassen wir die Klage fallen, werden aber dafür sorgen, daß notorische Gauner keine Mandate erhalten. Trotz aller Verleumdungen und Drohungen wird den Profektoren des Klingenbeutelsblattes kein Pardon gegeben." Die "Reichspost" sagt, daß Bergani durch die Zurückziehung der Klage die Richtigkeit aller gegen ihn erhobenen Beschuldigungen zugegeben habe. Sie schweigt aber zu den "notorischen Gaunern", die nach Berganis Drohung kein Mandat bekommen sollen. Welche von den christlichsozialen Kandidaten sind die "notorischen Gauner"?

Geständnisse "deutscher Arbeiterparteier". In Steiermark haben die Deutschbürgler ihren getreuen Knechten, der "deutschen Arbeiterpartei", auch nicht die kleinste Kandidatur überlassen. Darüber sind diese sehr verschwunfts und haben in einer Versammlung der deutschfreiherrlichen Vertrauensmänner am 24. April eine Erklärung abgegeben, in der sie in ihrer Erbitterung manche Wahrheit sagten. Es heißt darin:

Die deutsche Arbeiterpartei für die Alpenländer stellt fest, daß sie durch die ganze Zeit ihres Bestehens im Interesse der nationalen Sache mit allen deutschfreiherrlichen Parteien bei politischen Kämpfen stets Hand in Hand gegangen ist. Sie erinnert daran, daß in allen Kommissionen den deutschbürglerischen Festredner die Notwendigkeit betont wurde, die deutschen Arbeiter den Gangarten der roten Internationale zu entreißen und deren Herz für des deutschen Volkes Größe zu begeistern. Dieser gewiß schwierigen Aufgabe hat sich die deutsche Arbeiterpartei mit aller ihr zu Gebote stehenden Kraft und wahrhaftem Idealismus unterzogen. Dann aber, wo es galt, daß die Deutschen Bürgerlichen diese Arbeiter durch Verwirklichung ihrer Schlagworte von der Freundschaft für die deutschen Arbeiter unterstützen, hat es sich bisher gezeigt, daß sie die Arbeiter lediglich als nationale Mitläufer wünschen, ihnen aber die Betätigung als gleichberechtigte Volksgenossen in den Vertretungskörpern unterbinden. . . In erster Linie ist zweifellos die Wirtschaftspolitik der Deutschbürglerischen dafür maßgebend, daß diese eine ausgesprochen klasseinäßige Mittelstandspolitik betreiben, während die Deutsche Arbeiterpartei eine das Wirtschaftsleben des gesamten deutschen Volkes fördernde Politik verfolgt. Dazu in manchen Kreisen des deutschen Bürgertums geradezu ein Haß gegen den deutschen Arbeiter herrscht, beweisen zur Genüge die Worte eines Teilnehmers der Vertrauensmännerversammlung von St. Michael am 23. April, welcher erklärte: "Wenn ein Kandidat der Deutschen Arbeiterpartei

aufgestellt wird, werden viele Bürgerliche christlichsozial wählen."

Wenn man ihnen ein Mandat gibt, werden sie es natürlich wieder abstreiten, daß die Deutschbürglerischen eine ausgesprochen klasseinäßige Mittelstandspolitik betreiben, daß sie den deutschen Arbeiter hassen und ihn höchstens als nationalen Mitläufer wünschen. Herr Erzl zum Beispiel, ist seitdem er kandidieren darf, recht scham geworden.

Genosse Adolf Albrecht gestorben. Am 30. April starb in Reichenberg Genosse Adolf Albrecht gestorben. Der fast 70jährige war nun bereits seit vielen Monaten schwer leidend. Er hinterläßt eine Witwe und einen bereits verheiraten Sohn. Seit 1870 war Genosse Albrecht an vorderster Stelle im Parteileben tätig, was ihm mehrfache Strafen einbrachte. Er hat sich auch um die Einigung am Hainfelder Parteitag verdient gemacht, wie er denn stets, auch als er mit schweren Christenjahren zu kämpfen hatte, ein opferfreudiger eifriger Kämpfer für die Rechte des Proletariats war. Im Jahre 1897 trat dann Genosse Adolf Albrecht in die Redaktion des "Freigeist" in Reichenberg ein, von 1900 bis 1909 war er Parteisekretär in Reichenberg. — Die Beerdigung fand unter ungewöhnlich zahlreicher Beteiligung in Reichenberg statt. Alle, die ihn kannten, werden dem wackeren Genossen ein herendes Andenken bewahren.

Ausland.

Zum Konflikt der französischen Regierung mit den Eisenbahnverwaltungen. Die Weigerung der französischen Privatbahngesellschaften, die wegen des Streiks im Vorjahr entlassenen Eisenbahnbediensteten wieder einzustellen, veranlaßte am 14. April in der Deputiertenkammer einen sozialistischen Abgeordneten, den Minister der öffentlichen Arbeiten über das Verhalten der Gesellschaften zu interpellieren, was den Ministerpräsidenten bewog zu erklären, daß er die Verhandlungen mit den Eisenbahngegesellschaften nochmals aufnehmen werde. Wenn sie aber, wie es nach dem bisherigen Verhalten der Gesellschaften zu befürchten sei, zu keinem Ergebnis führen, so werde er sich an die Kammer wenden, um gesetzliche Mittel zu befürmen, mit denen er die Gesellschaften zur Nachgiebigkeit zwingen könne. Diese Erklärung wurde von der Kammer mit großer Mehrheit gebilligt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten richtete darauf an jeden einzelnen Verwaltungsratsvorsitzenden der Eisenbahngegesellschaften die Aufforderung, sich innerhalb einem Monat zu entscheiden, ob sie die aus rein disziplinarischen Gründen entlassenen Eisenbahner wieder einzustellen oder ob sie mit der Regierung und mit dem Parlament in einen Konflikt treten wollen, der schließlich, wenn nicht mit der Verstaatlichung aller Eisenbahnen, so doch mit einer teilweisen Niederlage der Eisenbahngegesellschaften endigen muß. Trotzdem wollen die Eisenbahngegesellschaften nicht nachgeben. Auf die weitere Entwicklung der Dinge kann man sehr gespannt sein.

Ein Polizeiattentat gegen die amerikanische Gewerkschaftsbewegung. Im Oktober vorigen Jahres fand ein mysteriöses Dynamitattentat gegen das Redaktionsgebäude eines Scharfmacherblattes, der "Times" von Los Angeles in Kalifornien statt. Im Anschluß daran begann eine Hege gegen die Gewerkschaftsführer, die beschuldigt wurden, das Attentat, bei dem zwanzig Menschen ums Leben kamen, veranlaßt zu haben. So blödsinnig diese Beschuldigung war, die korrupte Beamenschaft war den Scharfmachern zu willen und leitete die Untersuchung ein. Vor kurzem wurden die Führer des Eisenbahnarbeiterverbandes Mc. Manara und Otto Mc. Manigal als Anstifter verhaftet. Die Polizeistrolche verbreiteten das Märchen, daß sie einer weitverbreiteten Verschwörung auf die Spur gekommen seien, deren Leiter zu denen auch die Verhafteten gehören sollen, die Absicht hätten, die Unternehmer mit allen Mitteln der Gewalt den Forderungen der Gewerkschaften gefügig zu machen. Gegenüber diesen hinrissigen Anschuldigungen erklärt Conner, der Präsident der Federation of Labor, daß die kalifornischen Polizisten ein Komplott gegen die Arbeiterführer angezettelt haben. Die Art der Verhaftung der Arbeiterführer sei ein Skandal. Mc. Manigal sei in Detroit, wo der Detektiv Thomas Reed ihn arretierte, zehn Tage lang in dessen Wohnung eingesperrt gehalten worden und dort der Inquisitionsmethode unterworfen worden, die unter der harmlosen Bezeichnung „der dritte Grad“ bekannt sei, in Wahrheit aber auf die Tortur hinauslaufe.

Das Gericht selbst hat nun diese Beschwerden anerkennen müssen und das Vorgehen gegen die Arbeiterführer für ungefährlich erklärt. Demgemäß verfügte das Gericht die Verhaftung des Hilfsstaatsanwalts Drem in Los Angeles, des Anwalts der Baumeistervereinigung und des Chauffeurs Fox wegen Entführung Mac Manigals. Die Arbeiterunion erwirkte einen Gerichtsbefehl gegen die Einsichtnahme in die beschlagnahmten Bücher. Der Staatsanwalt hielt gleichwohl seine Anklage aufrecht.

In der amerikanischen Arbeiterschaft haben diese Vorgänge, die ihnen so recht die freche Klassenherrschaft des Kapitals von Augen führen, ungeheure Erregung hervorgerufen.

Ein Generalstreik der französischen Eisenbahner? Der Generalsekretär des Syndikats der Eisenbahner und Führer der Machinisten und Heizer Toffin droht mit einem 24stündigen Eisenbahnerstreik, wenn die Eisenbahngegesellschaften in ihrem Widerstand gegen das Parlamentsvotum über die Wiedereinführung der entlassenen Eisenbahner verharren. Der Streik wird sich nur auf die Linien der Privatbahnen beziehen und sich nicht auch auf die staatlichen Westbahnstrecken ausdehnen, da von dieser Bahn fast alle entlassenen Eisenbahner wieder angestellt wurden. Sollte der 24stündige Streik nichts nützen, so wird man seine Dauer ausdehnen. Der Tag dieses 24stündigen Generalstreiks wird noch geheimgehalten.

Eisenbahnerkongreß in Italien. Das Syndikat der italienischen Eisenbahner, die stärkste Organisation des Eisenbahnpersonals, hat am 28. v. M. in Mailand seinen Kongreß beendet. Soweit sich die Verhandlungen um die Stellungnahme gegenüber der Regierung drehen,

wurde Ausschluß der Presse beschlossen. Es heißt, daß die Eisenbahner weitere Forderungen an die Regierung stellen und nach einem Monat, im Falle der Nichtberücksichtigung, zu passiver Resistenz schreiten würden. Es sei ausdrücklich hervorgehoben, daß wir hier nur ein Gerücht wiedergeben: — Der Kongreß beigetragen, der Konföderation der Arbeit beizutreten. Auch wurde die Notwendigkeit betont, ein Organ zur Vertretung der Interessen der Eisenbahner zu haben, da die eine Zeitlang in Mailand erschienene Tageszeitung des Syndikats "La Conquista" mit einem Defizit von 23.500 Lire ihre Veröffentlichungen einstellen mußte. Der Kongreß sprach in einer Tagesordnung der republikanischen "Ragione" für ihr Verhalten während der Eisenbahneragitation seinen Dank aus.

Aus dem Gerichtsaal.

Ein bemerkenswertes Urteil. Bezugnehmend auf die in unserem Blatte Nr. 12 vom 1. Mai unter der Rubrik: "Aus dem Gerichtsaal" veröffentlichten Notiz: "Beim Verleumden eingegangen" bringen wir der Vollständigkeit halber den Wortlaut des Urteils sowie dessen Begründung:

U. 1897/10
Geschäftszaahl 9.

Im Namen Seiner Majestät des Kaisers!

Das I. I. Bezirksgericht Bozen, Abteilung IV, hat über die Anklage des Josef Tomischik, Reichsratsabgeordneter, als Privatankläger, gegen Josef Amort, am 8. August 1871 in Merzocrona geboren, zuständig nach Alter, katholisch, verheiratet, Assistent der Südbahn, Sohn des Balthasar und der verstorbenen Anna geborenen Lessardi, unbescholtener, wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre, gemäß § 488, St.-G. in Unwissenheit des Verteidigers Dr. Anton v. Walther, Advokat in Bozen, den auf freiem Fuß befindlichen Angeklagten Josef Amort, des Verteidigers Dr. Schubert, nach der heute durchgeführten Hauptverhandlung auf Grund des vom Privatankläger gestellten Antrages auf Bestrafung des Angeklagten nach § 488 St.-G. und des Antrages des Verteidigers auf Freispruch, eventuell milde Bestrafung zu Recht erkannt:

Der Angeklagte Josef Amort ist schuldig, am 30. Oktober 1910 in Bozen im Gasthaus „zum goldenen Löbl“ den Reichsratsabgeordneten Josef Tomischik namentlich durch die Mitteilung von erdichteten Tatsachen fälschlich einer unehrenhaften Handlung beschuldigt zu haben, die geeignet war, den Herrn Tomischik in der öffentlichen Meinung herabzusetzen, indem er behauptete, Tomischik habe das Personal der Südbahn verraten und verlaufen und er habe sich von der Südbahndirektion mit einigen Tausenden bestechen lassen; er hat hierdurch die Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre nach § 488 St.-G. begangen und wird hierfür nach § 493 St.-G. unter Anwendung des § 266 und § 261 St.-G. zu einer Geldstrafe von

100 (hunder) Kronen, eventuell 10 (zehn) Tagen Arrest und gemäß § 389 St.-P.-O. zum Erfaz der Kosten des Strafverfahrens und eventuellen Strafvollzuges verurteilt.

Gründe.

Der Schuldspruch gründet sich auf folgende Erwägungen: Durch die Aussagen der Zeugen Oberbächer und Wohlholz ist erwiesen, daß der Angeklagte damals, am 30. Oktober 1910 im Gastlokal des „Löbl“ die Neuerung anhat: "Tomischik habe sich von der Südbahndirektion mit einigen Tausenden bestechen lassen." Diese Neuerung wird auch teilweise bestätigt durch die Angaben der Zeugin Therese Schreiber, die ebenfalls von "Tausenden" sprechen hört.

Der Angeklagte gibt selbst zu, gesagt zu haben, "Tomischik habe das Personal verraten und verlaufen."

Ob nun diese Neuerung in diesem oder jenem Wortlaut gehalten ist, bleibt sich im allgemeinen gleich, denn unter "verlaufen" kann auch nichts anderes verstanden werden, als die Zuwendung materieller Vorteile, die sich Tomischik durch sein Verhalten in der Eisenbahnerbewegung verschafft haben soll.

Tomischik müßte als sozialdemokratischer Abgeordneter die Interessen der niederen Klassen der Südbahnangestellten wahren; wenn er nun dieselben verraten und verlaufen hätte, so muß ihn ein solcher Vorwurf um so schwerer treffen. Ihm wird dadurch ein unehrenhaftes Verhalten vorgeworfen, das sicherlich geeignet erscheint, ihn in der öffentlichen Meinung herabzufeuern und ihn insbesondere bei seinen Gefinnungsgenossen verächtlich zu machen.

Die Neuerung geschah in einem öffentlichen Gastlokal, in das jedermann Zutritt hat und deshalb die bezügliche Neuerung als eine öffentliche.

Es wäre also Aufgabe des Angeklagten gewesen, die Wahrheit seiner Behauptung darzutun; ein bloßer Wahrscheinlichkeitsbeweis könnte ihn nicht straffrei machen. — Diesen Beweis der Wahrheit hat jedoch der Angeklagte nicht vermoht zu erbringen, er hat sich bloß auf Zeitungsartikel berufen, auf Grund deren er diese Neuerung machte, aber die Richtigkeit und Wahrheit derselben konnte er ebenfalls nicht darstellen. Er hat übrigens nicht einmal Beweis dafür angeboten, daß jener Vorwurf der Beleidigung Tomischiks auf Wahrheit beruhe. Er hätte nachweisen müssen, daß dem Abgeordneten Tomischik seitens der Südbahndirektion materielle Vorteile irgendwelcher Art und Höhe zugewendet worden seien und daß die Gegenleistung Tomischiks darin bestanden habe, daß er die niederen Klassen der Südbahnangestellten von der passiven Resistenz der Südbahnbeamten abgehalten habe.

Falls auch dem Angeklagten der Nachweis dafür gelungen wäre, daß es den Bemühungen Tomischiks zuzuschreiben sei, daß die niederen Klassen der Südbahnangestellten bei der passiven Resistenz nicht mitgetan hätten, daß Tomischik es gewesen wäre, der die Anteilnahme verhindert und hintertrieben habe, so kann ja Tomischik dies nur getan haben, um die Interessen der von ihm vertretenen Arbeiter und Angestellten zu wahren, indem er glaubte, daß auch ohne passive Resistenz sich die Lohnverhältnisse der Arbeiter verbessern lassen, daß durch die passive Resistenz die Arbeiter bloß in Eile und Not gestürzt würden.

Ein Nachweis dafür, daß der Beweisgrund für das Verhalten des Abgeordneten Tomischiks in der Zuwendung materieller Vorteile seitens der Südbahndirektion bestanden habe, ist nicht angeboten worden und erst noch erbracht worden.

In dem Vorwurf aber, daß sein Verhalten in dem Bilde der Südbahnangestellten auf einer gewinnstüchtigen Absicht beruhe, ist der Tatbestand des § 488 St.-G. enthalten und

musste, da dieser Vorwurf fälschlich und grundlos erhoben wurde, der Angeklagte schuldig gesprochen werden.

Bei Belehrung der Strafe wurde angenommen als mildend: das teilweise Geständnis, Unbescholtenheit, Aufrichtigkeit; er schwierend: der Umstand, daß es sich um eine schwerwiegende Beleidigung handelt, erhoben gegen eine Person, deren Pflicht und Aufgabe es ist, die Interessen der unteren Klassen der Städtebahnen zu wahren.

K. L. Bezirksgericht Bozen, Abteilung IV, am 1. März 1911.
Dr. Menbacher m. p. Dr. Braitenberg m. p.

Für die richtige Abschrift:

Gerichtskanzlei L. L. Bezirksgericht Bozen, Abteilung IV,
am 18. April 1911.

Dieses Urteil ist umso bemerkenswerter, als der Richter durch seine Begründung die infame Art unserer Gegner charakterisierte, die, an die Gedankenlosigkeit der Masse appellierend, die gemeinsten Verleumdungen gegen die an der Spitze stehenden verantwortlichen Personen vom Stapel lassen. Schade ist nur, daß die wirklichen Urheber, die ihren gebanntenlosen Nachläufern planmäßig solche "Stampfesmethoden" beibringen, zumeist nicht gesucht werden können.

Das Eisenbahnunglück in Villach am Weihnachtsabend. Vor dem Landesgericht Klagenfurt stand am 3. Mai L. J. ein schweres Eisenbahnunglück, der sich am 24. Dezember 1910 auf dem Hauptbahnhof in Villach ereignet hatte, sein gerichtliches Nachspiel.

Am genannten Tage gegen 1/2 Uhr morgens stieß der vom Hauptbahnhof in Villach gegen Marburg abgeleßene Personenzug Nr. 430 kurz nach Passierung der östlichen Plazinspektion mit dem Güterzug Nr. 455 zusammen. Die Folgen des Zusammenstoßes waren sehr schwere, da eine Person getötet wurde, während zahlreiche andere Personen teils schwere, teils leichte Verlegerungen erlitten.

Wegen dieses Unfalls erhob die Staatsanwaltschaft die Anklage gegen den Assistenten der Südbahn Heinrich Lang, welcher am Unfalltag den Dienst am Hauptbahnhof in Villach verließ, weiter gegen den Lokomotivführer des Personenzuges Nr. 430 Franz Kuzicka.

Dem Assistenten Lang wurde zur Last gelegt, daß er den Personenzug Nr. 430 abgeleßt hatte, ohne sich vorher durch die vorgeschriebene Anfrage bei dem in der östlichen Plazinspektion diensthabenden Beamten Pozege zu vergewissern zu haben, ob der erwartete Güterzug Nr. 455 bereits in der Station eingetroffen sei.

Dem Lokomotivführer Kuzicka wurde zur Last gelegt, daß er seine Fahrt fortführte habe, obgleich das Ausfahrtsemphor auf "Halt" gestellt war und die unmittelbar hinter der östlichen Plazinspektion gelegenen Wechsel nicht für seine Ausfahrt standen, sondern für die Einfahrt des Zuges Nr. 455 gestellt waren.

Bei der unter Vorsitz des Landesgerichtsrates Moritsch stattgefundenen Verhandlung verantwortete sich der von Doctor Köchert verteidigte Assistent Heinrich Lang gegenüber der Anklage dahin, daß er vorschriftsmäßig vor Abfahrt des Personenzuges Nr. 430 sowohl bei der östlichen Plazinspektion als auch bei dem zwischen dieser und dem Hauptbahnhof stationierten Wächter angefragt habe, ob die Ausfahrt für Zug Nr. 455 bereits frei sei. Beide hätten ihm bejahend geantwortet und er hätte somit keinen Grund gehabt, die Ausfahrt des Zuges Nr. 430 nicht anzuordnen.

Lokomotivführer Kuzicka, welchen Dr. Harpner aus Wien verteidigte, gab an, er sei mit dem von ihm geführten Zug am Unfalltag ganz normal vom Hauptbahnhof abgeleßt worden; er sei nicht davon verständigt worden, daß die Kreuzung mit Zug Nr. 455 verlegt worden sei, habe somit mit voller Sicherheit annehmen müssen, daß Zug Nr. 455 bereits in der Station eingelangt sei. Er sei auch nicht davon verständigt worden, daß, wie er später erfahren habe, infolge Störung in den Apparaten die Verständigung mittels Glotensignales dem Zuge nicht vorangegangen sei. Bei Passierung des Wächterpostens zwischen dem Hauptbahnhof und der östlichen Plazinspektion habe er seinerseits Halt signalisiert, ebenso auch nicht das rote Licht des Ausfahrtsemphors; der am Unfalltag herrschende dichte Nebel habe nur die Aussicht auf wenige Schritte gestattet. Bei der Annäherung an die Stelle, wo der Ausfahrtsemphor sich befindet, habe er einen matten gelblichen Schein, wie ein aus "frei" stehendes Signal im Nebel gesehen, bemerkt und sei daher der festen Meinung gewesen, daß der Ausfahrtsemphor auf "frei" stehe. Möglicherweise sei ihm in dem dichten Nebel eine Verweichung mit einer in der Nähe des Ausfahrtsemphors positionierten, zu Beleuchtungszwecken dienenden Sekularlampe passiert, woran er aber unzulässig sei, weil eben dichter Nebel geherrscht habe, und er bei der ganzen Situation keine Ahnung haben könne, daß der Ausfahrtsemphor auf "halt" gestellt sei werde. Unmittelbar vor Annäherung an die hinter der Plazinspektion gelegenen Wechsel habe er bemerkt, daß diese unrichtig gestellt seien; es sei jedoch bereits viel zu spät gewesen, den Zug noch vor den Wechseln zum Anhalten zu bringen. Gleich darauf habe er bereits im dichten Nebel einen Lichtschimmer bemerkt, der ihm aufgefallen sei, er habe sodann sofort alle Anstalten getroffen, um den Zug zum Halten zu bringen, doch war der Zusammenstoß mit dem ihm entgegenkommenden Güterzug nicht mehr aufzuhalten, da auch dieser infolge des herrschenden Nebels erst spät den entgegenkommenden Zug wahrgenommen habe.

Von den einvernommenen Zeugen wurde durchgehend bestätigt, daß am Unfalltag dichter Nebel geherrscht habe. Der Ausfahrtsemphor sei auf "halt" gestanden, ebenso seien die Wechsel für die Einfahrt des Zuges Nr. 455 gestellt gewesen. Der zwischen der östlichen Plazinspektion und dem Hauptbahnhof stationierte Wächter gab an, Lang habe bei ihm angefragt, ob Zug Nr. 430 ausfahren könne, was er bejaht habe, da bei ihm alles in Ordnung gewesen sei; daß Zug Nr. 455, der nicht bei ihm passiere, in der Station noch nicht eingetroffen sei, habe er bei dem herrschenden Nebel und infolge der Verstellung der Gleise mit anderen Waggonen nicht wahrgenommen. Der Beamte der östlichen Plazinspektion, Pozege, gab beiderseitig an, der Angeklagte Lang hätte lediglich wegen der Einfahrt des Zuges Nr. 455 disponiert, habe aber nicht später gefragt, ob der Zug bereits da sei, beziehungsweise ob Zug Nr. 430 ausfahren könne. Er berief sich in dieser Richtung auch auf einige zur Zeit des Unfalls in der östlichen Plazinspektion anwesend gewesene Bedienstete, welche jedoch präzise Angaben in dieser Richtung nicht machen konnten.

Nach Erstattung eines Gutachtens seitens der Sachverständigen Neubauer und Ingenieur Karl Waiß beauftragte der Staatsanwalt die Beurteilung beider Angeklagten. Der Verteidiger Lang's, Dr. Köchert, verlangte die Freiabredung, weil bezüglich der Frage, ob der Assistent Lang vor Ausfahrt des Zuges Nr. 430 bei der Plazinspektion angefragt habe, ob die Ausfahrt für diesen Zug frei sei, sich die Aussagen des Angeklagten und des Zeugen Pozege gegenüberstehen, ohne daß weitere Beweise vorliegen. Bei dieser Sachlage könne man von der Schuld des Lang unmöglich die Überzeugung gewinnen, daß Pozege nicht zu erwarten sei, daß er sich selbst belaste, wenn etwa er irrtümlicherweise die Anfrage des Beamten Lang bejahend beantwortet habe.

Der Verteidiger Kuzicka's, Dr. Harpner, verwies darauf, daß den Lokomotivführer nicht nur sein Verschulden treffe, daß er vielmehr offenbar mit der größten Aufmerksamkeit gesahen sei. Obgleich der Lokomotivführer durch die ordnungsmäßige Abweitung des Zuges in Sicherheit gewiegt war, habe er doch mit der größten Aufmerksamkeit auf die Strecke gebliebt, was am besten der Umstand beweise, daß er trotz des dichten Nebels die unrichtige Stellung der Wechsel bemerkt habe. Für die Ver-

weichung eines anderen Lichtes mit dem Ausfahrtsemphor und für die Nichtbeachtung des letzteren könne man bei dem von allen Zeugen beklagten dichten Nebel unmöglich den Lokomotivführer verantwortlich machen. Dieser habe auch nach dem Anschlagwerden der unrichtigen Wechsel in der vorletzten Weise alles getan, um den Zug rechtzeitig zum Halten zu bringen, was leider nicht möglich sei. Während also sicherlich durch ein schweres Verschulden irgend eines Organes der Zug abgelaßt worden sei, ehe er freie Ausfahrt hatte, habe der Lokomotivführer unter den gegebenen Umständen alle pflichtmäßige Aufmerksamkeit betätigt.

Der Gerichtshof sprach beide Angeklagten frei. Bezüglich des Angeklagten Lang sei allerdings erwiesen, daß durch eine schwere Nachlässigkeit der Personenzug abgelaßt worden sei, ehe der Güterzug eingetroffen war. Allein da bezüglich der maßgebenden Frage, ob Lang vor Abfahrt des Zuges bei der Plazinspektion wegen der freien Ausfahrt angefragt habe, die Aussagen der beiden unmittelbar beteiligten Beamten Lang und Pozege ohne einen anderen Beweis sich gegenüberstehen, sei es für den Gerichtshof nicht möglich gewesen, die volle Überzeugung zu gewinnen, daß gerade Lang und nicht etwa Pozege der Schuldtragende sei.

Bezüglich des Lokomotivführers dagegen habe das Verteiderverfahren ergeben, daß dieser vollkommen pflichtgemäß gehandelt hat, daß bei dem herrschenden Nebel die Nichtbeachtung des Semaphors, beziehungsweise die Verweichung desselben ohne weiteres begreiflich sei, und daß auch später Kuzicka alles getan habe, um den Unfall zu verhindern.

Eine bemerkenswerte Entscheidung des Schiedsgerichtes. Am 28. April erlitt der Magazinbarbeiter Michael Eder in der Station Klein-Schwechat als er in einem Lastwagen beim Frachtenmagazin dässer einliefert und übereinanderstieß, dadurch einen Unfall, daß infolge plötzlichen Antriebens einer Buggarnitur an seinem Wagen ein Fach ins Nollen geriet und ihm einen komplizierten Splitterbruch des linken Daumens zufügte. Er mußte, als zum weiteren Eisenbahndienst untauglich, mit einer kleinen Pension in den Ruhestand treten und bezog durch nahezu zwei Jahre eine 90prozentige Heilverschaffensrente. Ab 28. Februar d. J. wurde ihm von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen eine 86prozentige Dauerrente von seinem Jahrearbeitsverdienst bemessen, welche der Annahme einer 40prozentigen Erwerbsentbuße entspricht.

Eder fragte durch Dr. Harpner beim Schiedsgericht auf Erhöhung der Rente. Bei der Verhandlung am 21. April L. J. erklärten die Sachverständigen Dr. Ferdinand v. Kriegel und Dozent Dr. Karl Ritter v. Steckel, die Einschätzung der Anstalt als vollkommen ausreichend und meinte insbesondere der letztere, daß ins Gewicht fallende nervöse Störungen als Unfallsfolge nicht vorhanden seien.

Der Klägerische Verteidiger führte aus, daß die Sachverständigen nur die rein medizinische, nicht aber die darüber hinausgehende, durch die Berufsunfähigkeit Eders hervorgerufene Erwerbsentbuße in Missicht gägen. Der Klägerische Verteidiger hielt dem Schiedsgericht die im Jännerheft 1911 des "Österreichischen Centralblattes für juristische Praxis" publizierte Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 17. November 1910, Nr. I 946/10, betreffend den Unfallversicherungsprozeß eines Straßenbahndienstlers, welchem, obgleich er von den Gerichtsärzten als zu 50 Prozent erwerbsunfähig beurteilt worden war, der Oberste Gerichtshof unter Aufhebung der untergerichtlichen Urteile die Entschädigung für volle Invalidität zusprach, von der Ausschauung ausgehend, daß dem von der Straßenbahn wegen des Unfalls pensionierten Kondukteurs doch nicht zugemutet werden könne, den Rest seiner Arbeitsfähigkeit auf eine gelungene Weise für einen anderen Verlust zu verwenden, für den er nicht ausgebildet sei.

Das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap verurteilte auch tatsächlich die Anstalt zu einer Rentenminderung für die Zeit vom 1. März bis 30. April 1911, ferner, beginnend vom 1. Mai 1911, zur Zahlung einer 45prozentigen Rente vom Jahresarbeitsverdienst.

In der Begründung hob der Vorsitzende hervor, daß dem Standpunkt des Klägerischen Vertreters infsofern beigegeben werden müsse, als die Berufsfähigkeit der vornehmste Teil der Arbeitsfähigkeit sei. Da nun das Sachverständigenurteil die Unzulänglichkeit des Klägers zum Eisenbahndienst nicht berücksichtigt habe, habe das Schiedsgericht die Rente unter Zugrundelegung einer 50prozentigen Erwerbsentbuße nach freiem Ermessen erhöht.

Das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap verurteilte auch tatsächlich die Anstalt zu einer Rentenminderung für die Zeit vom 1. März bis 30. April 1911, ferner, beginnend vom 1. Mai 1911, zur Zahlung einer 45prozentigen Rente vom Jahresarbeitsverdienst.

Statt Eisenbahnerpersonalhäuser — Pfarrhofbau. Aus Salzthal wird uns berichtet: Seit vielen Jahren schon kämpft die hiesige Arbeiterschaft gegen die immer ärger werdende Wohnungsnot an, und ganz besonders die Eisenbahner haben wiederholt die Forderung nach Errichtung von Personalhäusern für Salzthal erhoben, weil sie wissen, daß damit nicht nur die Wohnungsnot der Eisenbahner, sondern auch die der übrigen Arbeiterschaft behoben würde. Auch der christlichsoziale Abgeordnete Reichsritter v. Pank arbeitete auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge. Wie das pfäffische "Ennstalerblatt" berichtet, hat das L. L. Eisenbahnamministerium auf Betreiben des Herrn Pank 20.000 Kr. für den hiesigen Pfarrhofbau bewilligt. Herr Pank, der bei jeder Gelegenheit von seiner "Fürsorge für die Arbeiterschaft" faselt und der wiederholt erklärte, daß er "sehr viel für die Eisenbahner Salzthals gewirkt" habe, hat es also für notwendig befunden, einen Kredit für den Pfarrhofbau zu erhalten, statt an der Durchsetzung der Forderung nach Errichtung von Personalhäusern mitzuwirken. Die Wohnungsnot von Salzthal wird von Tag zu Tag unerträglicher, die Linzer Kaserne mußte, weil sie für baufällig befunden wurde, geräumt werden, die andere Kaserne wurde überfüllt und für mehrere Eisenbahner mußten sogar in Gasthäusern Wohnungen gemietet werden. Eine Erhöhung des Quartiergeldes wurde abgeschlagen mit der Begründung, daß eine solche Erhöhung nur den Hausherrn zugute kommen würde, und so wurde nichts gemacht, um die Wohnungsnot zu lindern.

In echt jesuitischer Weise erheben zur Zeit der Wahlen auch die Christlichsozialen die Forderung nach Errichtung von Personalhäusern. Sie vergessen ganz dabei, daß ihr Abgeordneter es unterlassen hat, dieser längst bekannten Forderung den nötigen Nachdruck zu verleihen. Hätte Herr v. Pank für die Errichtung von Personalhäusern so wacker gearbeitet wie für die Errichtung des Pfarrhofes, dann hätte die Salzthaler Arbeiterschaft schon längst ihre Personalhäuser und das Gewinnel der Christlichsozialen wäre überflüssig. Herr v. Pank macht Propaganda für seine angebliche Tätigkeit für die Eisenbahner. Wie bei dieser Sache, so ist es auch bei anderen Dingen. Wenn er irgendetwas gemacht hat, so geschah es nur

zum Vorteile seiner paar christlichsozialen Freunde und gegen das Interesse der Allgemeinheit.

Zieht erst durch den Beschluß der letzten Sitzung der Personalkommission, in der die Sozialdemokraten die Mehrheit bilden, ist die Errichtung der Personalhäuser in Salzthal für die nächste Zeit zu erwarten. Herr v. Pank hat also zur Verwirklichung dieser Forderung nichts beigetragen. Das muß festgehalten werden, wenn er wieder auf Gimpelstang unter den Arbeitern ausgeht. Hoffentlich werden die Ennstaler Arbeiter Sorge tragen, daß im 14. Wahlkreis unter verdienten Kandidat Genoss Hammerstorfer gewählt wird und daß es mit der demagogischen Ortspolitik des Herrn Reichsritters ein Ende hat!

Die Arbeiterzentralkomitee-Mitglieder beim Eisenbahnamminister. Aufsorge des in der großen Staatsbahnerarbeiterversammlung in Rudolfsheim am 22. März L. J. geführten Beschlusses sprachen am 8. April L. J. abermals die Arbeiterzentralkomitee-Mitglieder Tantsch, Schneider und Kubitschek beim Eisenbahnamminister vor, um ihm in der Frage der Identitätskarten die in einem Memorandum zusammengefaßten Wünsche der Arbeiterschaft der Staatsbahnen zu überbringen. Dern mit der Einführung der bloßen Identitätskarten habe man weder der Arbeiterschaft noch der Staatsbahnenverwaltung dasjenige getan, was man von dieser ganzen Sache eigentlich gehofft habe, nämlich: eine Erleichterung für beide Teile. Zum Gegenteil, alles bleibt bei dem alten komplizierten, kostspieligen Verhältnis, nur die Arbeiter selbst haben die Auslagen zur Beschaffung der Identitätskarten noch separat aus ihrem spärlichen Einkommen zu tragen.

Wenn nun schon die Einführung der Identitätskarten notwendig ist, so geht doch die Bitte der Arbeiter dahin, diese Identitätskarten gleich zu einer vollständigen Legitimation zur Lösung von Personalfahrkarten für die eigenen Linien auszugeben.

Der Eisenbahnamminister erwiderte, daß nach dem Gutachten aus dem Departement XX eine solche Bewilligung vollständig ausgeschlossen erscheine, weil der Arbeiter erst nach 10jähriger Dienstzeit ständig sei und nur ein solcher darauf Anspruch habe.

Dagegen schilderte die Deputation, daß auf der Südbahn die Legitimation für die Arbeiter bereits bestehen, und zwar ganz so, wie diese die Arbeiter der Staatsbahnen wünschen. Dadurch werden viele Durdorten, viel Zeit und Arbeit erspart.

Der Eisenbahnamminister versuchte mit Aufmerksamkeit die ausführliche Darlegung der Deputation und erklärte schließlich, daß er, wenn sich die Angelegenheit wirklich so verhalte, sein letztes Wort in dieser Beziehung noch nicht gesprochen habe, so daß noch die Möglichkeit bleibt, diese Angelegenheit vielleicht im Sinne der Arbeiter berücksichtigen zu können.

Die Einhaltung der Verpflichtung zur Einräumung einer Ermäßigung an die Eisenbahnerbediensteten in den Bahnhofsräumungen. Die L. L. Betriebsleitung Czernowitz hat nachstehenden Dienstbefehl ausgegeben:

L. L. Betriebsleitung Czernowitz
Bl. 8/1, 12. am 15. März 1911.

Betreff: Verpflichtung der Wächter der Bahnhofsräumungen und Bahnhofsbüros zur Einräumung einer Ermäßigung an die Bediensteten der L. L. Staats-eisenbahnenverwaltung.

Dienstbefehl an alle Dienststellen!

Im Hinblick auf einen in der Sitzung der Personalkommission vom 17. Februar L. J. gestellten Antrag werden die Dienststellen zwecks Verständigung des unterstehenden Personals in Kenntnis gesetzt, daß die Wächter der Bahnhofsräumungen und Bahnhofsbüros des hiesigen Umtsbereiches vertragsmäßig verpflichtet sind, allen Bediensteten der L. L. Staats-eisenbahnenverwaltung und deren Angehörigen ohne Veränderung der Qualität und Quantität eine 25prozentige Ermäßigung von dem genehmigten Tarif für Speisen einzuräumen.

Um ferner die zur Information des Publikums bestimmten Speisen- und Getränketarife zweckentsprechend zu gestalten, sind die Wächter anzuweisen, große, unter Rahmen und Glas gelegte und von der Ortsbehörde videtur Speisen- und Getränketarife zur hieramtlichen Genehmigung vorzulegen, worauf dieselben in den Restaurationsräumlichkeiten an Stelle der bisherigen Tischständer zur Affidierung zu gelangen haben werden.

Der L. L. Betriebsleiter:
Dr. Tschiggfrey.

Da das Personal der Betriebsleitung Czernowitz von obigem Dienstbefehl nicht in entsprechender Weise in Kenntnis gesetzt wurde, veröfentlichen wir denselben, um so den in Betracht kommenden Bediensteten die Gelegenheit zu geben, sich gegen Überbeteilungen in Bahnhofsräumungen zu schützen.

Bon der Bregenzerwaldbahn. Neben die Zustände bei der Bregenzerwaldbahn ließen sich Wände schreiben, wir wollen uns aber vorherhand mit einigen Zellen begnügen. Der Taglohn eines Oberbauarbeiters auf der Strecke beträgt Kr. 270, also weniger wie die ortsüblichen Löhne der Gemeinde- und Fabrikarbeiter. Bedeutet man die teureren Lebensverhältnisse, so ist das eine Verurteilung zum langfamen Hungertod. Die Stationsarbeiter der Station Vorloster haben einen Taglohn von Kr. 290 bis 310. Die Gemeindetagslöhner haben durchschnittlich Kr. 850 und erreichen in zwei bis drei Jahren 4 Kr. Taglohn. Den Stationsarbeitern wurden über Ansuchen von der Direktion drei freie Tage im Jahre gewährt. Herr Inspektor Meßmer gestattete den Arbeitern die Erreichung von freien Tagen auf die Art, daß je ein Mann für zwei Dienst macht, also doppelte Arbeit. Ein Schlosser oder sonstiger Professionist erhält einen Anfangslohn von drei Kr. 40. Also ein Mann, welcher drei Jahre gelernt hat und in den meisten Fällen eine mehrjährige praktische Ausbildung in der Fremde genossen hat, erhält weniger wie ein städtischer Strafenarbeiter. Ja, ein Waschweib bekommt hier bei jeder Partei 2 Kr. und die Kost. Dies ist der Dank für fleißige Arbeit und treue Dienste. Aber unsere Herren grübeln nicht über solche Dinge. Ihr Gott heißt Profit. Halt er's aus, ist's gut für ihn, hält er's nicht aus, wird er hin. Dann braucht man ihm auch keine Provision zu zahlen. Nach Vorschrift sollen die Löhne der Bahnarbeiter nach den ortsüblichen geregt sein. Diese schlechten Löhne ziehen auch Arbeitermangel nach sich, infolgedessen können auch die Reparaturen nicht richtig ausgeführt werden, was sicher nicht im Interesse der Sicherheit des Verkehrs, noch weniger des reisenden Publikums gelegen ist. Daher unter solch miserablen Verhältnissen das Spitzel- und Denunziantentum blüht und gedeiht, ist selbstverständlich. So ist es überall. Je mehr Glend, desto weniger Moral. Die Vorgesetzten tun auch in puncto Antreiberei das Mögliche. Kurz und gut, die Arbeiter der L. L. Bregenzerwaldbahn verlangen eine bessere Entlohnung und anständigere Diensteinteilung und

Personal hat den strikten Befehl, den Dienst in der vorgeschriebenen Weise auszuführen und dabei stets auf die Sicherheit der eigenen als auch fremder Personen bedacht zu sein. Das sollte, wenn schon nicht der Bürgermeister, so doch der Bahnhofsrat als besoldetes Organ der Bahnhofswaltung wissen.

Szczakowa (Galizien). In der kommerziellen Expositur Grаницa wirtschaftet der Abjunkt **Stresemann** so brutal, daß selbst die dort befindlichen russischen Bahnbeamten behaupten, Herr **Stresemann** würde besser nach Sibirien als nach Grаницa passen.

Titeln wie: "Gesindel, Vagage, faule Bande, Laubub" sind an der Tagesordnung und seine Lieblinge sind nur die Krieger und Buträger, auch hat er die Suppediner sehr gern. Sonst macht er aber keine Ausnahme, ob er einen Beamten, Unterbeamten oder einen Diener vor sich hat. Um brutalen Benehmen ist er parteilos. Alle machen ihm zu wenig Dienst, aber dafür versteht er seine eigene Diensteinteilung tadellos durchzuführen. Um 9 bis 10 Uhr vormittags betritt er die Kanzleiräume, gut aufpassend, ob ihn auch alle grüßen und verteidigt sich dann sofort in die Schor auf den Tisch liegenden "Národní Listy" denen er seine Dienstzeit bis 12 Uhr mittags widmet. Dann öffnet er die um 12 Uhr mittags eintrifftende Dienstkorrespondenz, weist die einzelnen Alten dem ihm unterstellten Personal so zu, daß für ihn ja kein einziger Alt zur Erledigung bleibt und geht dann sein Mittagesen und sein Nachmittagschläfchen halten, was bis gegen 5 Uhr nachmittags dauert. Diese Stunde fürchten seine Untergebenen, denn zwischen 5 und 6 Uhr bekommen diese die Brutalität voll zu spüren und wie weit diese reichen kann, beweist der Fall des Offizianten **Werg**, der durch die Selbsttaten des Herrn Vorstandes ins Irrenhaus kam und noch in seiner Todesstunde mit dem Vorstand rauzte.

Das Schönste ist aber, wenn er den Kondutoren der Station Szczakowa sagt, sie sollen auf die den russischen Beamten erteilten Freikarten aufpassen, damit dieselben nicht schwitzen, dann aber selber einige Beamte nach Szczakowa ohne Fahrkarten mitnehmen und auf das Verlangen des Kondutoren um Fahrkarten sagt: "Ich habe für diese Herren die Karten." Wie möchte er ausschauen, wenn der Konditor auf dem Vorweisen der Fahrkarten bestehen würde?

Für heute, Herr Vorstand, genug, wir hoffen auf Besserung, wenn nicht, so haben wir Material genug, um Ihnen mehrere Artikel unter die Nase zu reiben. Ihre Qualifikation ist nicht so glänzend, daß Sie eine östere Beschreibung vertragen würden.

Krems. Auf der Strecke Absdorf-Hippersdorf-Gadendorf am Kamp führt ein Wächter namens Anton **Fikal** ein eigenmächtliches Vertragen zur Schau. Er ist auf der ganzen Linie als Altholzberater bekannt und meint, in seinem obligaten Rausche könne er alles möglich zum Schaden seiner Kollegen tun, ohne dafür eine Strafe erleiden zu brauchen. Voriges Jahr hat er im Rausche seinem Ablösewächter die Fenster eingeschlagen, was ihm gerichtlich nachgewiesen wurde. Als nach diesem Vorfall der Gendarmeriewachtmeister mit ihm das Einvernahmeprotokoll aufgenommen hatte, sagte **Fikal**: "Mir kann nichts geschehen, ich bin ein Altholzberater, was kann man von mir besseres verlangen?"

Sein Ablöser wurde zu wiederholten Maleen von der Frau und den Kindern **Fikals** nach dieser Verhandlung mit allerhand Schimpfwörtern bedacht. Ja, Frau **Fikal** sagte sogar zu einigen Privatpersonen, sie werden **Staatsfeuer** einmal in der Nacht abpfeilen und ihn anständig verprügeln.

Im Interesse **Fikals** selbst muß bekanntgegeben werden, daß er entweder an Herzkrämpfen leidet, oder hat er epileptische Anfälle, weil er schon einmal auf der Strecke im Dienst aufzumengen gefürchtet ist und ihn seine Frau durch Abreisen seines Oberkörpers mit kaltem Wasser wieder zum Bewußtsein bringen mußte.

Daher das von der Bahnverwaltung abgesuchte Brennöl verschachert, ist allbekannt und kann ihm jederzeit bewiesen werden; aber daß er die Einfriedungen ausgräbt, den Eisendraht herunter nimmt, verkaufst (was ihm ebenfalls nachgewiesen werden kann) und jetzt auf indirekte Weise seinen Ablösewächter (Genossen **Staatsfeuer**) beobachtigt, den Draht gestohlen zu haben, ist neu, aber auch ein bissel stark. Vorigen Herbst erwischte der Besitzer eines Weingartens die Kinder **Fikals** beim Weinrauben stehlen und er mußte dafür 10 Kr. Strafe zahlen. Auch diesen Diebstahl wollte er seinem Ablöser aufpöbeln. Man braucht sich deshalb gar nicht zu verwundern, wenn Mietseisenbahnern den Bediensteten der f. f. Staatsbahn mit einem gewissen Miftrauen entgegenkommen. Ein solcher Kollege bringt unserer ganzen Stand in Wirklichkeit. In seinem Rausche betreibt er auch das Geschäft der Grenzsteinvergräbungen selbstverständlich nicht zu seinem, wohl aber zum Nachteil der Anrainer.

Wir bringen dies alles erst jetzt und deshalb, weil er früher die Mitbediensteten in Ruhe gelassen hat; sobald aber die Ehre und das Leben unserer Kollegen durch einen solchen Menschen in Frage kommt, ist es nur unsere Pflicht, die Kollegen vor solchen intrigernden Subjekten in Schutz zu nehmen und die Missetaten solcher Elemente an den Pranger zu stellen.

Hoffentlich nimmt die f. f. Bahnverhaltungssection in Krems a. d. Donau und die f. f. Staatsbahndirektion in Wien von dieser Notiz die nötige Kenntnis und befreit die Strecke von diesem Schenmann.

Graz Südbahn. (Unföhrig oder faul.) Nach den bestehenden Dienstvorschriften hat der diensthabende Beamte die einfahrenden Züge in den Bahnhöfen zu erwarten und sich vorher von der richtigen Stellung der Weichen zu überzeugen. Ebenso hat er allen Zügen ohne Unterschied beim Dienstwagen des zur Abfahrt bereitstehenden Zuges die Order zur Abfahrt zu geben, beziehungsweise dieselben abzufertigen. Verfälscht der Beamte das eine oder das andere, dann ist er wie jeder andere sterblich strafbar. Eine Ausnahme hiervon scheinen jene Beamten, zu genießen, die gute Unternehmerrägatoren sind. Um dies mit konkreten Fällen zu vertrügeln, sei hiermit folgendes gesagt: Am 5. April d. J., als der Personenzug Nr. 709 am Graz-Köslacher Bahnhof einfuhr, wurde telephonisch nach dem Verbleib des diensthabenden Beamten Umfrage gehalten, und erst als der Zug schon in der Station stand, kam der Beamte in der Richtung von der dortigen Rohrverfertigung gelauft. Ein Verkehrskontrollor war in der Station anwesend, der hier von Kenntnis erlangt haben mußte. Ob und in welcher Art das Dienstversäumnis des diensthabenden Beamten gerügt wurde, wissen wir natürlich nicht, hoffen aber, daß ihm nicht viel geschehen sein wird, weil er doch ein tüchtiger Agitator für die Verwaltung ist, und wenn nicht alles trifft, war das der Beamte **Močnik**. Wir wollen dieses Versäumnis den Herrn **Močnik** auch gar nicht so scharf bemessen. Verfälscht ist bald etwas und das kann jedem sterblichen passieren, aber daß er bei dem zeitlich früh abgehenden Zügen sich damit begnügt, den Zugsführern zu sagen: "Wenn Sie das Signal hören, dann fahren Sie ab", das geht über die Gutschnur. Der Herr **Močnik** darf nicht vergessen, daß die Züge in "Stationsdistanz" fahren und daß da sehr leicht ein großes Unglück herbeigeführt werden könnte, wenn der Zugsführer nicht die Gewissheit hat, daß der vorausgegangene Zug auch tatsächlich in der nächsten Station eingetroffen ist. Der Herr **Močnik** ist noch immer der Erbgesessene am Köslacher Bahnhof und erfreut sich des Wohlwollens der Südbahndirektion, obwohl die Sicherheit des Verkehrs damit in Frage gestellt cheint. Herr **Močnik** ist aber zweifellos ein guter Agitator zugunsten der Südbahn und

es wäre daher töricht, von der Südbahnverwaltung zu verlangen, Herrn **Močnik** zum Blaupapierreinlegen zu überstellen und ihm dadurch das Agitationsfeld zu entziehen. Der Südbahn kommt es ja auf ein paar Unfälle mehr oder weniger nicht an, was ihr eventuell diese an Schaden bringen, profitiert sie anderseits bei der Unternehmerorganisation der nationalen Mamelucks.

Linz. (Aus dem Frachtenmagazin.) Waren schon unter dem früheren Vorstand die dienstlichen Verhältnisse im Linzer Magazin keineswegs geordnet und annehmbar, so sind sie unter dem jetzigen Vorstand Herrn Oberinspektor **Thüringer** miserabler geworden. Herrn **Thüringer** ist es gelungen, jene Phlegmatiker, die immer gesagt haben, schlechter kann es ohnehin nicht mehr werden, zu überzeugen, daß es noch schlechter werden kann.

Die Arbeit ist selbstverständlich nicht weniger geworden, sondern wird immer mehr; die Arbeiterzahl ist aber in den Magazinen, auf der Rangierrampe, auf dem Massengeleis, kurz und gut überall reduziert worden. Nachdem die Arbeiter trotz aller Anstrengungen auch nicht mehr tun können als arbeiten und wieder arbeiten, sind sie eben nicht imstande, die schlafenden Leute zu erregen und deshalb herrscht eine Wirtschaft im Magazin, kaum zu schildern.

Zu der "Aufgabe" wäre die sogenannte "dritte Wage" schon halbjährig bewilligt. Sie wird auch die meiste Zeit benötigt, aber anstatt, daß man diese Partie komplett zusammenstellt, nimmt man zwei Mann von der Rangierrampe und je einen von der ersten und zweiten Wage. Dort fehlen die Leute und dadurch wird die Arbeit verzögert. Früher arbeiteten zwei Wagen bis in der Früh. Nun muß eine um 12 Uhr nachts nach Hause gehen. Die andere Partie muß sich schinden und radern bis in der Früh, um überhaupt fertig zu werden. Und der Effekt? Der Herr Oberinspektor hat die Partie eine halbe Nacht verhindert, ohne daß er eine Nachtdienstzulage für die Angestellten zu zahlen braucht.

Auch in der "Abgabe", besonders beim Ausfolgen, geht es drunter und darüber. Die Partien, an denen sich hier, wie auch in der "Aufgabe", die Sparerei rächt, werden unwillig. Schließlich suchen sie sich die Güter selbst heraus, und es ist daher leicht möglich, daß da Brüder entstehen, unter Umständen Güter in Verlust geraten. Dann werden die Arbeiter indirekt verdächtigt. Mit salomonischer Weisheit urteilt dann der Herr **Official Sandig**: "Das läßt tief blicken!"

Wie geht es erst auf der Rangierrampe zu? Dort hat der Herr Oberinspektor die Zahl der Arbeiter fast um ein Drittel vermindert. Außerdem werden noch immer von dort Leute abkommandiert zu Gartenarbeiten — sind das Privatarbeiten? Diese wären nämlich ausdrücklich verboten.

Aus diesen Gründen ist es auf der Rangierrampe auch nicht möglich, die Vorschrift für Verladung und Beförderung von Stückgütern, deren Einführung vom praktischen und wirtschaftlichen Standpunkt wirklich eine vernünftige Reform war, auch nur halbwegs einzuhalten.

Wenn es auf der Rangierrampe drunter und drüber geht, und es geht meistens drunter und darüber, dann werden die Güter aus den Wagen ausgeladen, bis die Rampe voll ist. Gegen Ende der Arbeitszeit sieht man dann, daß bei normaler, richtigiger Arbeit kein Fertigwerden ist, dann geht die wilde Jagd los und die Güter werden vielfach ganz wahllos in die Wagen hineingeworfen. Erwacht man den richtigen Wagen, ist es recht, erwischt man ihn nicht, auch gut. Drinnen sind sie und was die Hauptsaite ist, fort gehen sie auch. Andere Leute werden dann diese Schneiereien schon auspatschen. Kamen da einmal vier Kisten Marktgüter nach Urfahrt an, vier Tage fanden diejenigen nicht den richtigen Wagen. Als sie am fünften Tag endlich in Urfahrt — von Linz nach Urfahrt sind einige Kilometer — anliefen, war sogar der Urfahrt Markt schon zu Ende. Der Empfänger stellte die Waren zur Verfügung und wurden sie dann verlängert. Das Ende vom Bied war dann: zahl, Peter, zahl. Dass auch den "maßgebenden Käfern" die Sauswirtschaft auf der Rangierrampe bekannt ist, zeigt folgender Vorfall: Für einen Inspektor, welcher in Urfahrt wohnt, sollte ein Klavier kommen. Der Herr **Inspektor** ersuchte ausdrücklich, daß dieses der Rangierrampe nicht zu nahe komme, nicht umgeladen wird, sondern im gleichen Wagen nach Urfahrt geht, damit er das selbe ganz bekommt und nicht "verstimmt" wird. Sogar ein lebloses, unvernünftiges Klavier ist also in der Gefahr, bei dieser Wirtschaft die "Stimmung" zu verlieren. Ist es ein Wunder, daß die Arbeiter die "Stimmung" schon längst verloren haben?

Das Stückgut für Triest, welches von Böhmen kommt, soll in Linz rangiert werden, und zwar in Wagen für Triest-Staatsbahn, Triest-Südbahn und Triest-Freihafen. Das geschieht aber mangels an Arbeitern selten, sondern es werden Umladewagen für Aßling gemacht, trotzdem es sich meistens um beschleunigtes Frachtgut handelt. Das gleiche geschieht mit den Gütern nach Westen. Da macht man Umladewagen Aßlinghofen. In den Kurswagen 401, Stadt-Paura-Gmunden, Sie wird für Lambach und alle Abzweigungen zugelassen. Der Hauptzweck der Ladeworschriften, daß das Gut so wenig als möglich umgeladen wird und schnell an Ort und Stelle kommt, wird dadurch illusorisch gemacht; der Lauf der Güter und der Wagen wird dadurch um einen oder zwei Tage verzögert. Lehnlich geht es nach anderen Richtungen. Die Stationen im Süden bis Aßling, Westen bis Bischofshofen etc. müssen die Fehler wieder gut machen und für Linz roben, der Herr **Thüringer** macht es aber "schön" da, er erspart in Linz einige Arbeiter. Ist das wirklich eine Ersparnis? Auf dem Papier vielleicht, in Wirklichkeit wohl nicht.

Früher war ein Mann bestimmt, um beschädigte Kisten, Säcke u. s. w. wieder in Ordnung zu bringen. Heute ist der selbe nicht mehr notwendig, trotzdem mehr zu Schaden kommt. Was beschädigt ist, bleibt beschädigt und dieser Schaden wird auf dem Transport noch größer. Selbstverständlich kommen infolge dieser furchterlichen Anordnung und Sparerei Mängel und Neklamationen in Massen. Nachdem zur Erledigung dieser Mängel wieder Zeit und Arbeit, notabene auch Arbeitskräfte notwendig wären, so macht man einfach kurze Prozeß und schiebt, wenn der Haufen zu groß wird, einige Pack in den Ofen und verbrennt sie. Eine geradezu ideale Mängelerledigung, die auch anderen Stationen nachdrücklich anempfohlen werden kann. Die Ruhe ist dann wieder auf eine Zeit hergestellt.

Vielfach redet man sich, wenn es nicht klappert, auch auf den Platzmangel aus. Es ist wahr, der Platz ist wie überall, so auch im Magazin und auf der Rangierrampe sehr beschränkt. Dem wäre aber abzuholzen, wenn die nötige Anzahl von Arbeitern vorhanden wäre. Aber Platzmangel und dabei Arbeiter sparen, das geht nicht.

Es heißt manchmal, der Herr Oberinspektor **Thüringer** sei ein "moderner Mann". Wir wissen nicht, warum man ihm diesen Spitznamen beilegt. Er selbst ist daran, abgesehen von einigen Neuerlichkeiten, vollkommen unschuldig. Sein Verhalten der Arbeiterschaft gegenüber richtet er nach uralten Rezepten ein. Sparen beim Kleinen, sparen bei den Arbeitern. Das ist das Umlauf auf dieses "modernen Mannes". Neue, reformatorische Gedanken findet auch er nicht. Oder soll das eine Reform sein, daß die Arbeitsverhältnisse unter ihm noch viel schlechter geworden sind, als unter seinem Vorgänger? Die Arbeiter danken für eine solche reformatorische Tätigkeit. Ein altes Sprichwort sagt: "Leben und leben lassen." Ja, der Herr **Thüringer** lebt und steigt von Stufe zu Stufe; mit dem Leben lassen schaut es aber unter seiner Herrschaft recht windig aus.

Komotau (f. f. Staatsbahn). Seit einiger Zeit machen wir die Beobachtung, als ob der neue Bahnverhaltungsschef **Bauoberkommissär Schwarzbart** in die desolaten Verhältnisse der hiesigen Section Ordnung hineinbringen wollte. Wir begreifen das Beginnen einer Ära, würden aber wünschen (Amtsblatt Nr. 6, ex 1908), daß die ältesten Arbeiter tatsächlich im Bedarfsfalle der Station zugewiesen werden. Bis dato wurde die Gepllogenheit umgangen und in die Station kamen mit jene Arbeiter, die bei dem Bahnhofmeister gut stehen oder die **R. M.** besonders bezeichnete. Ein Bege eines Gesprächs, das zwischen **Sch.** und **R. gesplogen** wurde, hörte, wie **R.** zu **Sch.** sagte: "Ich hab's in dem Bahnhofmeister schon oft gesagt, wenn wir in der Station Verträge benötigen, so soll es nur unsere Abhängigkeit des Reichsbundes berücksichtigen." Tatsache ist, daß Arbeiter, die sich zu allen Diensten verbinden ließen, gegen bedeutend jüngere, im Bahndienst zurückgesetzt werden. So gibt es hier Leute, die sich schon bis acht Jahre bei der Section geplagt haben, nur vorübergehend zur Substitution herangezogen werden, während andere mit kaum einem Dienstjahr der Station dauernd überwiesen werden. Ein jeder, der zur Eisenbahn geht, hat nicht das Glück, Schneider zu sein und eine Frau zu haben, welche Damenschneiderin ist. Bei anderen spricht die Fama von Gänzen und Ziegen. In der letzten Zeit machen wir allerdings die Wahlernahmung, daß mit Vorliebe Bauernsöhne aus den umliegenden Orten aufgenommen werden, wohl nicht deswegen, weil sie vom Ackerbau und Viehzucht etwas verstehen. Arbeiter, die der deutschen und tschechischen Sprache mächtig sind, werden zum Fahrpersonal nicht zugelassen. Eingebrachte Güter werden einfach abgewiesen, so daß diese an die höheren Dienststellen gar nicht gelangen können. In einem anderen Falle wurde die Stelle eines Bahnrichters frei, und trotzdem bei der hiesigen Section einige Arbeiter sind, die mit den Verhältnissen gut vertraut und genügend geschult sind, wurde ein Arbeiter vom Bahnrichter **Schwebla** von Oslegg protegiert und nach **Komotau** versetzt. Die Protektion feiert hier formelle Orgien und es wäre wirklich an der Zeit, wenn **Bauoberkommissär Herr Schwarzbart** in dieser Beziehung Ordnung schaffen würde. Arbeiter, die schon acht Jahre zur vollen Zufriedenheit arbeiten und die nötigen Kenntnisse besitzen, hätten es sich doch schon verdient, auf einen entsprechenden Posten zu gelangen. Sollte es an Material fehlen, so sind wir gern bereit, dieses jederzeit zur Verfügung zu stellen.

St. Valentin. In der hiesigen Station ist das Verschubpersonal durch Personal- und Platzmangel derart mit Arbeit überhäuft, daß es oft nicht weiß, was es zuerst anpacken soll. Dazwischen ein Verschieber im Zeitraum von zwölf Stunden auch etwas zum Essen braucht, wird jeder Mensch begreifen; nur der Platzmeister **Bürstinger** und der Herr Vorstand **Pernek** bestreiten dies. Der Verschieber darf nach dem Ausspruch dieser beiden Herren nur etwas essen, wenn er Zeit hat. Dazu hat er aber während der zwölf Stunden Dienst keine Zeit.

Es ist empörend, wie manche Vorgesetzte ihr Personal behandeln. Dem Hund wird man sein Fressen vor. Ein Verschieber aber soll volle zwölf Stunden herumrennen, ohne auch nur einen Bissen zu sich nehmen zu können.

Den Gipfel der Gemeinheit erreicht **Bürstinger** unlangst, als er seinen Oberverschieber beim Herrn Vorstand **Pernek** bestreitete, daß derselbe die Arbeit stehen lasse und einfach nichts tu.

Zwischen Zug 1114 und 1162 ist ein Intervall von circa 20 Minuten. Diese kurze Zeit benutzen die Oberschieber in der Regel, um ihr Mittagmahl schnell hinunterzuwürgen. Und das ist auch der von **Bürstinger** veranstandete Oberverschieber. Unterdessen hatte **Bürstinger** mit dem Wagenschreiber eine Manipulation beim Zug 1178 vereinbart, und weil er den Oberverschieber nicht gleich sah, übernahm er selbst die Arbeit.

Ganz abgesehen davon, daß er nicht frank wird, wenn er selbst einmal einen Schub macht, wäre es auch gar nicht notwendig gewesen, es zu tun, denn es waren noch mehr wie zwei Stunden Zeit zur Abfahrt des Zuges 1178. Aber er tat es aus Geschäftigkeit, um Grund zu haben, seine Leute verschusten zu können.

Der Oberverschieber befand sich zu dieser Zeit in der Bremsbüttel eines Waggons und verzehrte sein Mittagmahl. **Bürstinger** bemerkte ihn nicht, er habe auch nicht Zeit zum Essen. Das ist nebenbei bemerkt, eine Lüge. **Bürstinger** wohnt im Bahnhofgebäude und läuft vielleicht zwanzigmal im Tage in seine Wohnung. Seinen Leuten aber vergönnt er nicht einmal Minuten zum Essen. Er drohte auch dem Oberverschieber und einem Verschieber, der ihm das Schäbigste seiner Handlungsweise vorhielt, er werde ihre Verfolgung erwidern.

Bürstinger schilderte unter allen Leuten: "Gebt mich nur hinein in die rote Zeitung, ich werde euch schon helfen." Wir wissen, daß Herr **Pernek** den Platzmeistern aufgetragen hat, den Verschiebern "einig's fahren"; und darauf spielt er eben an. Aber passen Sie auf, Herr **Bürstinger**, ein altes Sprichwort sagt: "Wer einem anderen eine Grube gräbt, fällt selbst hinein." Daß dieser Fall von **Bürstinger** nur provoziert wurde, damit er Herrn **Pernek** wieder einmal eine Freude machen kann, erwiderte als erwiderte.

Der Mann heißt **Pragerstorfer** und ist unter dem ganzen Personal mit dem Spitznamen "Schinderhannes" bekannt. Den Spitznamen hat er erhalten, weil er sich immer Arbeit weiß und findet und wenn noch so wenig Wagen am Platz sind. Es ist nicht unsere Absicht, an der Arbeitsmethode des Mannes Kritik zu üben, denn wir wissen ganz gut, daß dies das "System Bürstinger" ist. Aber daß es **Bürstinger** wagt, gerade diesen Menschen der Faulheit zu zeihen, ist eine Gemeinheit.

Bürstinger selbst ist das größte Unikum, das man sich als Platzmeister denken kann. Würde das Personal jedesmal seine Anordnungen ausführen, der Kiel wäre aus den Strafen gar nicht mehr heraus. Bei den Vorgesetzten aber gilt er als der Gescheiteste und Verlässlichste. In puncto Schreien und Anstreichen trifft dies zu, sonst aber nicht. Dafür werden wir den Beweis liefern.

Stadlau. Von dort wird uns berichtet: Wie brutal die Bediensteten in der Station Stadlau von einzelnen Beamten behandelt und wie ungerecht das Personal gestraft wird, soll nachstehendes Vorkommnis beweisen.

Am 23. März wurde vom diensthabenden Assistenten **Kühnert** die Ausfahrt für Zug 162 mit Blocksignaliert. **Kühnert** kümmerte sich jedoch um diese Vereinbarung nicht, sondern ordnete die Einfahrt des Maschinenzuges 261/0 an. Als der Maschinenzug schon gegen die Etappe fuhr, wurde **Dobrowolny** von **Kühnert** telefonisch angerufen und gefragt, warum er die Ausfahrt für Zug 162 nicht stelle. Der Blocksignaliert antwortete, daß doch der Maschinenzug zuerst eingefahren sein muß (derselbe hatte im Augenblick des Gesprächs die Weichen, die eben für Zug 162 umgestellt waren, noch nicht passiert) und dann erst kann er die Ausfahrt für Zug 162 stellen. <b

Unseres Wissens zieht sich der Schienenstrang nicht durch die Ortschaft Niederkreuzstetten und Haubendorf, sondern läuft erstere links, letztere rechts liegen, und doch scheint sich Ihre „Streckenrevision“ auf das weitere umliegende Terrain nächst dem Schienennetz zu erstrecken?? Oder sollten Sie drei- bis viermal in der Woche die Grenzsteine nächst diesen Ortschaften revidieren?? Wohl möglich, ob zwar es uns wundern würde, da Sie ja doch in den 17 Jahren gewiß genug Zeit gehabt hätten, alle Grenzen Ihres Dienstbereiches genauestens kennen zu lernen.

Je mehr sich Herr Bendik um gewisse Teile seiner Strecke kümmert (jedoch nach seiner Art), um so weniger kümmert er sich um das Wohl und Wehe seiner Untergebenen, seien dies nun Beamte, Unterbeamte, Diener oder Arbeiter.

Gesuche um Aufnahme in den Provisionsfonds bleiben acht bis zwölf Monate liegen, so daß die betreffenden Petenten, die mittlerweise außer Kurs gesetzten Stempeln des Gefuches frisch bezahlen müssen. Wächter, welche irgendein Anliegen dem Herrn Inspektor vortragen, werden nicht angehört, sondern angeschmämt: „Sagen Sie das dem Bahnmeister, er soll schreiben!“ Schreibt nun der Bahnmeister deshalb an die Streckenleitung, wird einfach der wunderbar verächtliche, stark an ägyptische Urfchrift mahnende Anfangsbuchstabe des inspektorlichen Namens unter die Unterschrift des Bahnmeisters gemalt — und die Sache ist abgetan, sie schlägt ein, der Wächter bekommt keine Erledigung.

Doch ein Mensch, der gegrüßt wird, auch danken muß oder wenigstens danken soll, scheint Herr Bendik ebenfalls nicht zu wissen; denn unter den, auf seinem Schreibtisch liegenden Instruktionen, fehlt eben das Buch „Kuniges Umgang mit Menschen“, und darum wundert es uns schließlich nicht, wenn das Personal dem Herrn Bendik ausweicht.

Herr Streckenvorstand Bendik! Wir bitten Sie, befreien Sie uns bald von Ihrer Gegenwart, ruhen Sie aus auf den Vorbergen Ihres talreichen Lebens. Die Anpflanzungen und Bäume werden auch ohne Ihr „fachmännisches Wissen“ gestürtzt oder fassiert werden. Genießen Sie den Lohn Ihrer strammen Disziplin — und verlangen Sie von einer hohen I. I. Direktion recht bald den blauen Bogen.

Jägerndorf. (Der bämmerie Reichsbundobmann.) Trotz aller reaktionären Anschläge gewisser Quertrieber ist es den Vertrauensmännern unserer Organisation in der für das sämliche Personal so wichtigen Frage, die Erbauung von Personalhäusern, gelungen, die Bahnverwaltung von der Notwendigkeit dieser sozialen Maßnahme zu überzeugen, weshalb in einer der letzten gemeinsamen Sitzungen der Personalkommission endgültig der Beschluss gefaßt wurde, daß Jägerndorf an erster Stelle komme, mit dem Bau von Personalwohnungen für Arbeiter, Diener und Unterbeamte zu beginnen.

Im letzten Augenblick dachte sich der „fette“ Reichsbundobmann Herr Walenta, jetzt sei der günstigste Moment, nicht etwa, wo der Frost ins Wasser springt, sondern wo einige Kronen der Subvention für Bauvermögen von der Regierung und dem Eisenbahministerium in seine Tasche springen. Bevor die gemeinsame Sitzung der Personalkommission stattfinden sollte, trat der geniale Reichsbundobmann mit einigen Stadtgrößen und Mitgliedern des hiesigen Bauvereines in Verbindung, verrief eine Besprechung in die Restauration II. Klasse ein, um nicht etwa für den Bau von Personalhäusern, sondern vielmehr für die „bürgerliche“ Baugenossenschaft Propaganda zu machen, indem er versuchte, zwar in sehr ungeschickter Weise, den Vertretern der Organisation den Honiglöffel um den Mund zu schmieren. Unsere Genossen blieben fest, indem sie erklärten, die seit Jahren eingeleitete Aktion in der begonnenen Art weiterzuführen und hofften zu diesem Anlaß über 250 Unterdriften gesammelt. Jedoch der feutische Fede ließ es sich nicht nehmen, um für die „bürgerliche“ Baugenossenschaft eine fette Subvention herauszuschinden, und daß er sich dabei mit Hintergedanken trug, konnte man in seiner ganzen Begründung durchschauen. Wie man ihn kennt, macht der gute Mann nie etwas umsonst. Er stellte Berechnungen an. So zum Beispiel wird ein Arbeiter mit 900 Kr. angestellt, hat 240 Kr. Quartiergeld, und wenn er selbes anstatt den Zins hinlegt, so ist er in 16 Jahren Besitzer eines Hauses.

„Bei den Unterbeamten“, meint er, „sei es noch viel leichter, weil sie doch einen viel höheren Gehalt und ein viel höheres Quartiergeld beziehen.“ Neben das Einkommen anderer Dienstgruppen Berechnungen anzustellen und als glänzend zu schreiben, dabei aber als Vertreter der Beamten über sein Einkommen zu schweigen, ist eine freche Annahme. Und wenn es bei den Diensten und Unterbeamten so wäre, wie er es darstellt, dann müßte er heute als Adjunkt und Materialdepotbeamter, als langjährig gewesener „Ruhmreicher“ eines gemeinnützigen Instituts, als Arrangeur des „Eisenbahnerumwelt“ und des „Rassegäger-Festes“, und weil man weiß, daß unser Reichsbundobmann nie etwas umsonst macht, so müßte er ja schon der reichste Bilsenbeiger sein. Von alldem aber nichts. Seine Pläne haben unsere Genossen durchkreuzt, haben ihn wieder einmal gründlich in die Suppe gespült und werden es auch weiterhin tun. Bei der Sitzung selbst kam er wieder mit seiner Brüderlichkeit, für die Baugenossenschaft die Subvention einzubehalten. Da mußte er sich vom Vorstehenden sagen lassen: „Wo haben Sie Ihre Unterschriften? Sie haben ja niemand hinter Ihrem Antrag? Da haben die Diener ganz anders gearbeitet! Die haben für ihren (der Diener) Antrag 280 Unterdriften gesammelt!“ So hat sich der Führer der deutsch-nationalen Eisenbahner eine amtliche Blamage geholt. Dies war gesund, nicht wahr, Herr Walenta? Haben Sie auch in Ihren Kreisen darüber berichtet? Gedenkt nicht! Deshalb holen wir das Fassumt an dieser Stelle nach. Wenn auch nicht nach Ihrem Wunsche! Also, auf Wiedersehen!

Kromtau. (Von der Büchstiehraderbahn.) Das Personal des Heizhauses Eger ist mit einem Heizhausleiter beglückt, welcher durch seine lächerlichen Bemerkungen oft den Anschein erweckt, daß es bei ihm zuzeiten im oberen Stübchen nicht geordnet zugehen muß. Herr Lega, so heißt dieser Genius von einem Heizhausleiter, will hohen Orts den Unreinigkeiten erwidern, daß er wie keiner seiner Vorgänger seinen Dienst im Interesse der Verwaltung verrichtete. Deshalb benützt er seine dienstfreien Sonntage und mitunter Nächte, um nach der Art beutegieriger Raubliere hinter die Arbeiter heranzuschleichen, um deren ohnedies beschwerliches Dasein noch mehr zu verbittern. Schon seit geraumer Zeit hat die Direktion, beziehungsweise die Abteilung für Zugförderung, wie alljährlich angeordnet, daß bei der Erstellung der Turnusse das betreffende Personal zwecks Neuherstellung ihrer Wünsche abgezogen werde. Herr Lega umgeht diesen Auftrag, schaltet das Personal aus und unterhandelt mit dem Lokomotivführer Johann Kell. Wir überlassen es der gesamten Kollegenschaft, über diese Handlung des Kollegen Kell zu urteilen und bemerken nur hiezu, daß diese Art Beleidigungsnachweis zum Maschinenmeister nicht gerade als anständig bezeichnet werden muß. Nachdem Herr Lega bei seinen nächtlichen Exkursionen nur wenig Beute findet und zum denunzieren sich die Arbeiter nicht erniedrigen, so versucht er durch allerhand unmännliche Taten zu seinem Ziel zu gelangen. So erkläre er sich bei den Arbeitern, ob im nahen Ort Wies auch „Damenstifte“, das heißt Gasthäuser mit Mädchenservice, sind. Dacht einer über so eine Bemerkung, dann wird er ernst und erklärt: „Was lachen Sie, ich werde Sie anzeigen, Sie haben sich über Ihren Vorgesetzten lustig gemacht.“ Einen ganz besonderen Art von

Heit stellt folgende Neuherstellung dar. Ein Arbeiter wurde während seiner Berufstätigkeit zu seiner französischen Frau gerufen und ersuchte Herrn Lega, nach Hause gehen zu dürfen. Da erwiderte dieser: „Das kann ich glauben und auch nicht. Sie können nur gerufen werden sein, um ihrer Frau die Bollust zu befriedigen.“ Hier ein weiteres Gespräch mit einem Arbeiter: „Was sind Sie für ein Bruder? Ein Schwarzer, ein Roter oder ein Blauer?“ „Ich bin im Dienste immer schwarz.“ erwiderte dieser. „Dann sagen Sie einmal diese schwarzen Brüder an der Dede hinaus, entweder muß ich Sie oder diese draufgehen.“ Zu den Arbeitern in Tirschnitz: „Ihr müßt arbeiten, daß euch der Atem ausgeht.“ Schneuzt einer seine Nase, dann erwidert er: „Das können Sie machen, wenn Sie frei haben.“ Ein anderer Fall. Einem Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen ins rote Lager.“ Zum Wagenauflieger wird ein Straferlass vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Weit nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Weit nun das übliche Schlafztableau 2. Kl. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste

weil ihnen die Arbeiten zugunsten des „Verkehrs“ gar nichts angehen. Dadurch, daß sich die Oberbauarbeiter nicht als williges Werkzeug für die Station gebrauchen ließen, ist jetzt der Herr Vorstand nicht gut auf sie zu sprechen. Der Herr Vorstand dürfte mit der Arbeitsordnung der Bahnerhaltungsarbeiter ziemlich schlecht vertraut sein, wenn er nicht weiß, daß ihre Arbeitszeit im Winter erst um 7 Uhr und im Frühjahr und Sommer um 6 Uhr früh beginnt und daß jede früher begonnene Stunde als Überstunde bezahlt werden muß. Höfentlich belehrt ihn die Bahnerhaltungssktion eines besseren, damit er sich ersparen kann, den Arbeitern wegen ihrer Weigerung keinen gegenüberzustehen.

Pößing-Brunn. Durch die Versetzung des Bahnhofmeisters Herrn Georg Kofler von Wies nach Pettau verlieren die ihm unterstellt gewesenen Oberbauarbeiter und Streckenwächter einen treuen Vorgesetzten. Kofler war ein strenger, aber nach jeder Richtung hin gerechter Vorgesetzter und wahrer Vater seiner Untergebenen. Die Pettauer Kollegen sind daher zu ihrem neuen Vorgesetzten nur zu gratulieren.

Die Kollegen der Strecke Schwanberg-Wies.

Versammlungsberichte.

Lundenburg. Am 23. April fand in Angern eine gesuchte Versammlung statt, wo Genosse Steiner den Bericht über die am 11. April stattgefundene Sitzung der Personalkommission erstattete. Über gewerkschaftliche Organisationsfragen referierte Genosse Hirsch aus Lundenburg.

Oberhollabrunn. Die Bahnhofstelle hielt am 17. April ihre Generalversammlung ab, welche gut besucht war. Genosse Beck hielte einen Vortrag über „Teuerung und die Lohnverhältnisse des Eisenbahnpersonals“, der sehr beifällig aufgenommen wurde.

Landstraße. Am 4. April fand in Bayers Gasthaus die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Die Berichte der Funktionäre wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und das Ausschöpfatorium einstimmig erachtet. Bei Neuwahl der Ortsgruppenleitung wurden Genosse Müller zum Obmann und Genosse Gesloghy zum Hauptkassier gewählt. Als Subklassiere fungieren weiter die Genossen Schwarzmüller, Jähnig und Holzapfel.

St. Valentin. Am 1. Mai um 8 Uhr abends versammelten sich die Eisenbahner, um das Fest des 1. Mai in würdiger Weise zu begehen. Die Genossen Hadić und Wunsch referierten in ausgezeichneteter Weise über die Belebungen des österreichischen Eisenbahnpersonals und ernteten für ihre gediegenen Ausführungen lebhafte Beifall. Verschiedene Unterhaltungen würzten die wenigen Stunden und in würdiger Weise fand die diesjährige Maifeier einen gemütlichen Abschluß.

Floridsdorf. Am 28. April I. J. haben die Arbeiter der Bahnerhaltungssktion Wien eine Versammlung im Arbeiterheim abgehalten; als Vertreter der Zentrale war Genosse Duschek erschienen. Genosse Neissl eröffnete um 1/8 Uhr die Versammlung; zum Vorsitzenden wurde Genosse Kubik zum Schriftführer. Genosse Kudla ernannt. Genosse Neissl sprach über die schlechte Situation, in der sich die Oberbauarbeiter befinden und wegen Nichteinhaltung des Vertrages seitens des Oberinspektors Kusmitz, das derselbe der Deputation gegeben, welche am 23. März I. J. bei ihm erschienen war. Ferner betonte er, daß es nicht sehr ratsam sei, daß die Oberbauarbeiter mit der übrigen Arbeiterchaft den 1. Mai feiern, da die Haltung dieser Arbeiter sehr unanständig sei. Genosse Kudla spricht in demselben Sinne. Genosse Kubik weist auf verschiedene Individuen hin, welche es sich zur Aufgabe machen, die Organisation zu zerstören und jene Arbeitsgenossen zu beunruhigen, welche sich für Verbesserung der Arbeiterlage eingesetzt haben. Genosse Sasi fordert die Anwesenden auf, untereinander mehr Vertrauen zu pflegen. Genosse Duschek hat bekanntgegeben, daß er schon 15 Jahre in der Bewegung der slawischen Arbeiter steht und deshalb die Ansicht. Schließlich wurde ein Antrag angenommen, daß in der zweiten Hälfte Mai der Arbeiterausschuss (Sektion Bahnerhaltung) der Nordbahnstrecke bei der Direktion die Anträge, welche am 23. März I. J. gestellt wurden, zu urteilen habe. Der Vorsitzende rietete an die Anwesenden nochmals den Appell, das Gesprochene zu beherzigen, und der Erfolg kann nicht ausbleiben und schließt um 1/10 Uhr die Versammlung.

Böhmisches Leipa. Am 28. April fand hier eine massenhaft besuchte Werkstättenarbeiterversammlung der verstaatlichten B. N. B. statt, in welcher das Personalkommissionsmitglied Genosse G. Bini über die am 28. April stattgefundene Personalkommissionssitzung Bericht erstattete. Von einigen kleineren Bugeständnissen oder vielmehr Versprechungen von Seiten des Vorsitzenden, Direktionsvertreter Dr. Radnik abgesehen, ist leider in der Hauptfache die Erledigung der in der Frühjahrssitzung 1910 gestellten Anträge noch immer unterblieben. Nach den Erklärungen des Herrn Vorsitzenden, soll wohl die geforderte Lohnregulierung ebenso von Ministerium herabgelangen und soll Rückwirkung bis zum 1. Jänner 1911 haben.

Wie dieselbe beschaffen sein wird, ist für die Werkstättenarbeiter noch ein Rätsel, doch allem Anschein nach ist nichts Durchgreifendes zu erwarten.

Das Personalkommissionsmitglied für die Gruppe Bahnerhaltung, J. Bierer, teilte der Versammlung mit, daß für die Arbeiter dieses Reforts bereits mittels Direktionsbeschreibung jene Lohnzulage im Betrag von 20 H. für Professionisten, und 10 H. für Arbeiter angekündigt wurde, was die Versammelten in Abbruch des geringen Betrages in nicht geringe Aufregung versetzte.

Genosse Adolf Knödel ergriff sodann das Wort, und mahnte die Versammelten zum festen Zusammenhalten, wenn etwas ordentliches erreicht werden soll, es gehe nicht an, daß man die Professionisten und Hilfsarbeiter nach so langen Hinziehen und monatelangen Versprechungen auf ihre gestellte Forderung: „Lohnregulierung analog den I. I. Staatsbahnen“, mit so einem Bettel abschreite.

Die Werkstättenarbeiter müssen trachten, schlagfertig und gerüstet dazustehen, um eine solche Zumutung ganz entschieden abzuwehren. Nach längerer erregter Debatte, in welcher die kolossale Entrüstung der Werkstättenarbeiter wiederholt zum Durchbruch kam, wurde folgende Entschließung einstimmig angenommen:

„Die heute, den 28. April 1911 im Gasthof „zur Stadt Karlsbad“ in Böhmisches Leipa tagende Werkstättenarbeiterversammlung erklärt sich nach wie vor mit dem von ihren Personalkommissionsmitgliedern eingebrachten Anträgen vollständig einverstanden und erwartet eine ehestabdinge Erledigung derselben. Insbesondere protestieren die Versammelten gegen die wiederholte Verschleppung der schon seit Monaten in Aussicht gestellten Lohnregulierung, wünschen gleichzeitig die endgültige Abschaffung der noch in den einzelnen Abteilungen bestehenden Aufladearbeit und erwarten, daß anschließend hieran die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter im Sinne des seinerzeitigen Ministerialerlasses im Höchstausmaß von 80 Prozent zur Durchführung gelangt.“

Aus den Organisationen.

Wolfsdorf. In der am Sonntag den 19. März 1911 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Ignaz Koller, Obmann, Josef Galler, Stellvertreter; Josef Schödl, Schriftführer, Josef Geier, Stellvertreter; Georg Gartner, Kassier, Michael Frankl, Stellvertreter; Anton Weber und Johann Weinhöfer, Kontrollore; Leopold Schiller, Peter Hansel, Leopold Gallenka und Georg Beyer, Ausschüssemitglieder.

Als Streckenvertrauensmänner und zugleich Subklassiere wurden folgende Genossen gewählt: Johann Wössberger, Stationsblockwächter in Neubau-Kreuzstetten, Johann Koller, Stationsblockwächter in Ladendorf und Karl Mayer, Oberbauarbeiter in Siebenhirten.

Nach Durchführung der Neuwahl hielt Genosse Spies von der Zentrale einen vortrefflichen Vortrag, wofür er reichen Beifall erntete. Alle Zuschriften sind zu richten an Genosse Ignaz Koller, Streckenwächter Nr. 12, Gerasdorf.

Triest-Werthafen. In der am 4. April 1911 abgehaltenen Generalversammlung der Ortsgruppe Triest V wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Julius Juchardt, Obmann, Johann Röhrisch und Johann Beer, Stellvertreter; Karl Suppanz, Josef Rechel und Franz Suppanz, Kassier; Kassier; Karl Kremer und Rudolf Blasius, Schriftführer; J. Schmidleitg. Johann Boitl, Leopold Scherzer und Josef Tuma, Kontrollore; J. Blasius, A. Gruska, Albin Böck, Martinag, Javornik, Hammerstätter, Sulz und Kober, Ausschüssemitglieder.

Zuschriften sind zu richten an Genosse Julius Juchardt, Triest, Via Girolamo Muzio 7.

Tesch. Bei der am 17. April 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Karl Wenglorz, Obmann, Wawrzka, Stellvertreter; Anton Zut, Kassier; Bresina, Subklassier; Geitschner, Schriftführer; Mischka, Szokta, Franek und Symoset, Ausschüsse; Kiala und Wojnar, Revisor; Schloher, Bibliothekar. Als Subklassier für Trientz Pinka.

Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Karl Wenglorz, Buggspacker in Tesch, Pratigasse 25, zu richten.

Steyr. In der am 5. März 1911 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Karl Tops, Obmann, Karl Silha, Stellvertreter; Georg Kollegger, Schriftführer, Josef Brüdl, Stellvertreter; Josef Höchreiner, Kassier; Ludwig Mittenberger, Bibliothekar; Leopold Oberbramberger, Josef Eder und Josef Reitmeier, Ausschüsse; Richard Friedlberger und Josef Hameter, Revisor. Nach der Wahl hielt Genosse Weiser einen mit Beifall aufgenommenen Vortrag.

Königshof. Am 27. April 1911 fand die ordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe Königshof statt. Nach der Erstattung der Berichte seitens der Funktionäre und nach Genehmigung des Kassenberichtes wurde die Wahl der Funktionäre vorgenommen und wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Tuzar, Magazinwärter, Obmann, Richard Kudrovsky, Vertrieb, Kassier; Rudolf Falta, Magazinwärter, Schriftführer. Alle Zuschriften sind an Genosse Franz Tuzar, solche in Gelbangelegenheiten an Richard Kudrovsky zu richten. Die Mitgliederversammlungen und Ausschüsse werden jeden Monat abgehalten.

Auersbach. Bei der am 9. April 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Tuschel, Obmann, Karl Krob, Stellvertreter; Franz Rudolf, Schriftführer; Rudolf Mauermann, Kassier; Jaroslav Seman, Kontrollor.

Alle Zuschriften sind zu richten an Josef Tuschel, in Gelbangelegenheiten an R. Mauermann.

Hohenstadt. Bei der am 30. April stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Wacławek, Obmann; Albert Machač, Kassier für Hohenstadt; Wilhelm Bavrouš, Kassier für Müglitz. Die Versammlungen finden jeden ersten Montag im Monat statt.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Franz Wacławek in Klein-Kašel, Post Hohenstadt, zu richten.

Bozen II. Bei der am 29. April abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Christian Mandler, Obmann, Josef Knaun, Stellvertreter; Josef Hechelmoser, Kassier; Franz Geisenfelder, Schriftführer, Karl Krenn, Stellvertreter; Leopold Brecht, Waltesarini, Wellačher, Fachini und Karl Messerik, Subklassiere; Mair und Reitner, Kontrollor; Peitz und Wohlwängl, Beisitzer.

Alle Zuschriften sind an Genosse Christian Mandler, Lokomotivführer, Bozen, Personalhäuser Nr. 1, II. Stock, Tür 9, zu richten.

Bruck a. d. M. II. Am 24. April I. J. fand in Podlahas Gasthaus die Generalversammlung der Ortsgruppe Bruck a. d. M. II statt. Obmann Genosse Koller sowie die übrigen Ausschüssemitglieder brachten ausführliche Berichte über die Tätigkeit des Ausschusses im vergangenen Vereinsjahr.

Zum dritten Punkt der Tagesordnung ergriff Genosse Tuschel das Wort, um in klarer Weise den Zweck und den Nutzen der Eisenbahnerorganisation und die Erfolge, welche durch die Organisation errungen wurden, auszuspielen. Brauender Beifall lohnte die gediegenen Ausführungen des Referenten. Die Wahl des Ausschusses hatte folgendes Ergebnis: Heinrich Zwentl, Obmann, Johann Hudovernik, Stellvertreter; Franz Kugler, Schriftführer, Konrad Macher, Stellvertreter; Johann Motroch, Kassier, Josef Gras, Stellvertreter; Johann Grundig, Bibliothekar, Ladislav Sotola, Stellvertreter; August Künig, Josef Schindler und Franz Tschusch, Kontrollor; Franz Sattler, Franz Novotny, Rudolf Raindl, Johann Blasler, Alois Schugler, Franz Janisch und Leonhart Diefenthaler, Ausschüsse.

Prohnik. Bei der am 22. April 1911 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Spöner, Obmann, Josef Döklad, Stellvertreter; Rudolf Jenisch, Kassier; Jaroslav Hermann, Schriftführer; Rudolf Nyjela und Rudolf Döla, Revisor; Josef Dobil, Franz Nezval und Anton Schindler, Ausschüsse; Johann Novatil und Franz Rihá, Bibliothekare; Anton Bindner, Subklassier für Nordbahnhof; Alois Müller, Subklassier für Kornitz; Franz Mráček, Subklassier für Triebis.

Verschiedenes.

Die Quelle aller Werte. Über die Wertsteigerung des Materials durch die Arbeit macht Gottstein in der „Naturwissenschaftlichen Wochenschrift“ folgende Angaben: Es ist der Wert von

1 Kubikmeter Holz	Mark
im Walde	10,50
als Schnittmaterial	26-
als Zellulose (200 Kilogramm)	35-
durch Verpinnen der Zellulose	75- bis 155-
Erzeugung von Kunststoffhaar dient	2100-
als Kunststoffeide	3500-
zetylisiert und in Acetseide verarbeitet	5500-
1 Zentner Eisen	Mark
im Erz	0,30
als Roheisen	3-
Gußeisen	9-
Schmiedeeisen	9,90
Blech	11-
Draht	12-
Gussstahl	27-
Mosserlingen	1500- bis 2000-
seine Werte	600000-
Stahlschneidearbeit	4 Millionen.

Holz gewinnt also durch die Arbeit den mehr als 500fachen, Eisen sogar den zwölftausendfachen Wert. Zwei praktische Beispiele für die nationalökonomische Tatsache, daß die Arbeit die Quelle aller Werte ist.

Körper Schönheit und Industrie. Der italienische Soziologe Achille Loria weist in der „Nuova Antologia“ auf die großen Unterschiede hin, die zwischen der Körpergestalt der Arbeiter heute und der der Handwerker und Arbeiter von ehemals zu konstatieren sind; während der Handwerker von einst sich durch männliche Schönheit auszeichnete, ist der Arbeiter unsere Tage gewöhnlich ein häßlicher, verkümmert oder jedenfalls nicht besonders schön gestalteter Mensch. Loria meint, daß die Schuld an dieser Degeneration des Körpers unsere sieberhaft arbeitende Industrie trage, die dem modernen Menschen, ganz gleich ob es ein Kind oder ein Erwachsener sei, unablässig eine freudlose, einformige, fehlende Arbeit auferlege. Der Industriearbeiter zeige deshalb auch unebenmäßige Züge, die man zum Beispiel bei dem Landmann nicht finde, weil dieser einer abweisungsrüchtern und daher auch nicht so sehr entstehenden Arbeit ergeben sei. Ein für das Schöne begeisterter Weltreisender, der in den verschiedensten Ländern der Erde die wahre Frauenschönheit gesucht habe, erzählte Loria, daß er die vollkommene Schönheit nur in Scanno, einem fern von der Eisenbahn und vom Weltverkehr gelegenen, primitiven, sogenannten noch jungfräulichen Abruzzenördchen, gefunden habe; hier leuchteten den entzückten Augen des Schönheitsforschers auf Schritt und Tritt bezaubernde griechische Profile mit tief-schwarzen Augen entgegen. Aber wie lange noch, und die Schönheiten von Scanno werden sich auch in tribalischer Alttagessichter gewandelt haben! Man wird auch in dem weltberühmten Abruzzenfleisch die alles zernagende und nivellierende Industrie lernen, und dann wird es rasch vorbei sein mit den klassischen griechischen Profilen. Das ist durchaus kein Phantasiergebilde, sondern durch Tatsachen erhärtete Wahrheit! Die Frauen von Burano waren einst Wunder von Schönheit, verloren aber nach und nach alle Reize, als sie nach Einführung der Spinnindustrie hart arbeiten mußten. Und dann noch ein Beispiel: „In einer Stadt Piemonts“, schreibt Loria, „und in einer anderen, zwischen Mailand und Turin gelegenen Stadt war die weibliche Jugend, bevor die industriellen Städte aus dem Boden wuchsen, außerordentlich schön und so fräftig und üppig, daß die beiden Hauptstädte von dort viele ihrer Ammen bezogen; nach der Errichtung der Fabriken aber wurden die Frauen so ausgelenkt und kraftlos, daß man tieftes Mitteib empfindet, wenn man sie zu sehen bekommt.“

Literatur.

Von der „Neuen Zeit“ (Stuttgart, Paul Singer) ist soeben das 31. Heft des 29. Jahrgangs erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Der Kongreß in Saint Quentin. Von Ch. Rappoport (Paris). — Die Reichsversicherungsordnung in der Kommission des Reichstages. Von Gustav Hoch (Donaau a. M.). (Fortsetzung.) — Das „Kultursturm“ der preußischen Polenpolitik. Von J. Karst. — Kongreß der Ungarischen Sozialdemokratischen Partei. Von Eugen Varga. — Literarische Rundschau: Dr. M. Nachmanson, Die elektrotechnische Umweltung. Von R. Woldt. — Notizen: Die deutsche Burghschaft und die Sozialdemokratie. Von ug. — Zeitschriftenkongreß. Von G. E.

Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Kolporteure zum Preise von M. 325 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pf.

Probenummern stehen jederzeit zur Verfügung.

Kunst und Proletariat. Von Clara Zeitlin. Vortrag, gehalten am ersten Künstlerabend des Bildungsausschusses des Stuttgarter Arbeiterhauses. Diesen Titel trägt eine uns zugängige 16 Seiten starke und schön ausgestattete Broschüre, die durch J. H. W. Dieck Nachs. G. m. b. H. (Zeitschriftenkonto) in Stuttgart zum Preis von 15 Pf. bezogen werden kann. Bestellungen vermitteln alle Parteigeschäfte.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralausschusssitzung am 28. April 1911. Bericht über die Durchführung der diesjährigen Maifeier in den Wiener Eisenbahnwerkstätten. — Fortsetzung der Beratung über die Tagesordnung für die Delegiertenversammlung der Zentrale. — Beschlusssitzung über die Veranstaltung mehrerer großer Eisenbahnerdemonstrationsversammlungen in Wien. — Bericht über das Resultat der Wahlen in die Personalkommission und in die Arbeiterausschüsse auf der f. f. Nordwestbahn. — Debatte über die separatistischen Eisenbahnervereine.

Verwaltungskomiteesitzung am 4. Mai 1911. Erledigung des vorliegenden Einlauges. — Gründung neuer Ortsgruppen und Errichtung neuer Bahnhofstellen. — Beschlusssitzung über die Einberufung einer Konferenz der Österreichischen Nordwestbahn für den 21. Mai 1911 nach Deutsch-Brod. — Entgegennahme verschied

Sprechsaal.

An alle Ortsgruppen, Bahnhöfen und Kolporteure!

Die Genossen, die es bisher unterließen, die Faschingzeitung abzurechnen, wurden dringend erucht, dies in den nächsten Tagen zu tun, damit die Rechnung über die Faschingzeitung abgeschlossen werden kann.

An die Kollegen Signalmeister der k. k. Direktionsbezirke Triest und Villach der k. k. Staatsbahnen sowie der k. k. Südbahn!

Werte Freunde!

Einem uns gegebenen Versprechen nachkommend, richten wir an euch, als unsere Standeskollegen die Bitte, mitzuhelfen an dem Ausbau unserer Organisation. Keine Kategoriengruppe ist in diesem Punkte so weit zurückgeblieben, wie die Kategorie der Signalmeister und gerade wir hätten alle Ursache, in dieser Beziehung unsern Mann voll und ganz zu stellen. Nicht zu leugnen ist, daß wohl an verschiedenen Punkten lebensfähige Ansätze einer Organisation zu finden sind. Das Werk muss jedoch vertieft und verbreitert werden. In diesem Sinne bitten wir Sie als Kollegen und organisierte Signalmeister, sich zusammenzuschließen und mitzuhelfen an dem schweren Werke. Tun Sie das im Süden unserer Monarchie, was Ihre Kollegen in Prag, Wien, Olmütz u. s. w. in richtiger Erkenntnis der Sachlage getan haben, als einzigen richtigen Weg, der beschritten werden muß, um gesunde Verhältnisse innerhalb unserer Kategorie zu schaffen. In kurzer Zeit wird Ihnen eine Einladung zum Besuch einer Konferenz der Signalmeister der südlichen Bahnen augehen. Betrachten Sie den Besuch dieser Versammlung, deren Ort und Beginn Ihnen rechtzeitig mittels Schreiben bekanntgegeben wird, als eine Ehrenpflicht gegenüber sich selbst und gegenüber Ihren Kollegen.

Im Namen der organisierten Signalmeister in Böhmen:
Der Sektionsausschuss.
Josef Vaneček, Josef Sloutajan, Aug. Plaschinger,
Josef Richter.
Prag, im April 1911.

Achtung, Mitglieder von Bodenbach und Umgebung.

Die Vertrauensmänner beschlossen, daß die Monatsversammlungen für den Monat Mai und Juni zu unterbleiben haben, jedoch Branchenversammlungen und kurz vor dem Wahltag eine große öffentliche Eisenbahnerversammlung stattzufinden hat. Die nächste Monatsversammlung findet am 2. Juli 1911 zur gewöhnlichen Stunde in der "Volkshalle" in Bodenbach statt.

Offene Anfragen.

An die östliche Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Wien.

Am 26. April hat der Vertrauensmann des Heizhauses Marburg bei der Maschinendirektion betreffs des Turnus der Serie 60 vorgesprochen und auf die Nichteinhaltung der Normen bei Erstellung derselben hingewiesen. Speziell die Tour 822 Marburg-Mürzzuschlag, 853 Mürzzuschlag-Bruck a. d. Mur, 852 Bruck a. d. Mur-Mürzzuschlag beansprucht eine 17stündige anstrengende Dienstleistung mit zwei Unterbrechungen von kaum einer Stunde, welche das Motorenpersonal unmöglich als ausgiebige Ruhepausen betrachten kann. Vom Herrn Maschinendirektor wurde die Zustage gemacht, daß die Tour 853-852 vom Mürzzuschlag Personal geführt wird, mit welcher sich das betreffende Personal aufziedengab. Leider müssen wir konstatieren, daß Anordnungen der Maschinendirektion vom Betriebsinspektorat einschließlich ignoriert werden, denn eine Änderung des Turnus ist bis heute nicht vorgenommen worden und wird das Personal gezwungen, den 17stündigen Dienst in der Zeit von 10 Uhr abends bis 3 Uhr nachmittags zu machen. Alle Führer, welche die Tour gefahren sind, erklärten, dasselbe ein zweitesmal nicht leisten zu können; wieder andere melden sich frant oder nehmen sich für die Tour 822 Urlaub u. s. w., wodurch dann ein anderer gezwungen wird, diesen müderischen Dienst leisten zu müssen. Indem dies ein für die Dauer unhaltbarer Zustand ist, erucht das Marburger Motorenpersonal, eine östliche Maschinendirektion sowie die k. k. Generalinspektion möge hieron Kenntnis nehmen und erklärt hiermit, daß, insofern die Zustage des Herrn Maschinendirektors nicht durchgeführt ist, jede Verantwortung für die Tour 853-852 ablehnen zu müssen.

Offene Anfrage an das hohe k. k. Eisenbahnministerium.

Am 25. Februar sprach im k. k. Eisenbahnministerium eine Deputation des Zugbegleitungspersonals des Wiener Direktionsbezirks wegen Gewährung eines Kürzungsjahres beim nächsten Advancement für die Bediensteten, die am 1. Jänner 1899, beziehungsweise am 1. Juli 1899 mit 700 Kr. angestellt wurden. Der Deputation wurde damals erklär, daß das Eisenbahnministerium die Schädigung anerkenne und daß daher die Kosten der Gewährung dieser Verbesserung studiert würden. Nachdem seither eine genaue Zeit verflossen ist, während der diese Berechnungen längst beendet sein müssen, erlauben sich hiermit die betroffenen Bediensteten die höfliche Anfrage an das hohe k. k. Eisenbahnministerium, ob und wann den betroffenen Bediensteten endlich ihr vorenthaltenes Recht zuteil wird. Hoffentlich wird das hohe k. k. Eisenbahnministerium, nachdem die Berechtigung der Forderung erkannt wurde, beim Advancement das geschehene Unrecht gutmachen.

Die Betroffenen.

An die Direktion der k. k. Staatsseisenbahngesellschaft in Wien!

Nachdem die Bediensteten der k. k. Staatsbahn in Bodenbach bereits vor einem Monat die Herrenleider erhalten haben, so bitten die Bediensteten der k. k. St. S. G. um ehebaldige Auslösung dieser Kleider.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz!

Ist einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß der Bahnmeister Robert Christ in Mährisch-Schönberg das ganze Jahr hindurch einen Oberbauerbeiter für seinen Bogenstall verwendet? Ebenso beschäftigt Bahnmeister Christ schon Jahre hindurch stets im Frühjahr zwei Bahnreinigungsarbeiter zu Privatarbeiten in seinem Garten. Da diese Arbeiter von der k. k. Bahnhofswaltung bezahlt werden und ein diesbezüglicher Erlass die Verwendung von Bahnarbeitern zu Privatarbeiten ausdrücklich verbietet, so wird um gütige Abhilfe dieses Uebelstandes gebeten.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien!

Ist einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß am Bahnhof der Haltestelle Rohrendorf bei Krems, Flusshöfe abgeladen und dort deponiert wurde, wodurch eine Gefahr der Reisenden bei den mit verstärkter Gorritur rollenden Personenzügen ent-

steht, so auch, daß die Lagerung dieses Schotters vorschriftswidrig ist, da beim Verkehr der Züge durch Erschütterung das Material direkt auf die Schienen fällt.

Um Abhilfe wird gebeten.

An die Direktion der k. k. Österreichischen Nordwestbahn!

Die Oberbauerbeiter der Station Tetschen haben am 20. Oktober 1910 ein Gesuch um Ausbesserung ihrer Löhne eingebracht.

Da bis nun ein Bescheid nicht erfolgt ist, erlauben sich die Gesuchsteller auf diesem Wege um die baldige Erledigung ihres Ansuchens zu bitten.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Prag!

Ist einer östlichen k. k. Staatsbahndirektion in Prag bekannt, daß den Wächtern in der Station Teplitz-Waldthor bei Scholungsräumen oder, wenn der Wächter nur zwei Tage im Monat frank ist, die Wechselzulage für diese Tage in Abzug gebracht. Laut Gehaltsergänzung heißt es, daß der anspruchsberechtigte Bedienstete den Anspruch auf die Wechselzulage erst dann verliert, wenn er länger als 14 Tage dem Dienste entzogen war. Um eine genaue Untersuchung und Regelung dieser das Personal schädigenden Handhabung wird gebeten.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich.

Ortsgruppe Brünn-Lindendorf. Am 14. Mai um 3 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal in Neidorf eine öffentliche Vereinsversammlung statt, wo Genossen Kraus aus Zallendorf über die bevorstehende Reichsratswahl und die Oberbauerbeiter sprechen wird.

Um rechtzeitiges und zahlreiches Erscheinen wird dringend erucht.

Ortsgruppe Brünn. Die Mitglieder werden zu einer außerordentlichen Generalversammlung, welche am 12. Mai d. J. um 7 Uhr abends im Lokal des neuen Arbeiterheims, Petersgraben, stattfindet, eingeladen.

Ladesordnung: 1. Wahl eines Klassers. 2. Freie Anträge. Falls diese Versammlung zur selben Zeit nicht beschlußfähig sein sollte, so findet dieselbe eine Stunde später bei jeder Anzahl der Mitglieder statt.

Ortsgruppe Schremsenstein. In der Generalversammlung wurde einstimmig der Antrag zum Beschluß erhoben, ob 1. April d. J. einen Sonderbeitrag von vier Hellern per Monat und Mitglied einzubehalten. Von diesem Beitrag sind laut Beschluß eines Gewerkschaftskongresses, der im Jänner 1911 tagte, 2 H. an den Bezirksverband abzuführen.

Die übrigen 2 H. sollen für die Erhaltung der Bibliothek und des Vereinsheims verwendet werden, und zwar für jeden Teilbetrag, der auf unsere Ortsgruppe überwiegen würde. Bis jetzt ist dieser Beitrag durch den Opmertur einzeln Genossen aufgebracht worden, wodurch jede Belastung der Ortsgruppe unterblieben ist. Durch die Schaffung des Arbeiterheims die Möglichkeit besteht, die Sitzungen und Versammlungen der Ortsgruppe außerhalb der Gasthäuser abzuhalten, so wird dadurch nicht nur einem nützlichen, sondern auch einem hohen kulturellen Zweck gedient, was gewiß von den Mitgliedern durch die Leistung dieses kleinen Opfers wird anerkannt werden. Die Zahlung der Sonderbeiträge erfolgt halbjährig am 1. Jänner und 1. Juli im vorhinein.

Ortsgruppe Tetschen. Die nächste Monatsversammlung wird Samstag den 13. Mai abgehalten. **Ortsgruppe Wels.** Am 15. Mai, um 8 Uhr abends, findet im Gasthof "Zum bayrischen Hof" eine freie Eisenbahnerversammlung statt, wo über die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt gesprochen wird.

Ortsgruppe Brünn. Die Generalversammlung der Ortsgruppe findet am 11. Mai, um 7 Uhr abends, in Löck's Gasthaus in Wördern statt. Die Genossen werden erucht, die Interimskarten und Mitgliedsbücher als Legitimation mitzubringen.

Ortsgruppe Lundenburg. Die bisherige Gelegenheit, daß die Vereinsabende an jedem Montag stattfinden, wird ab 1. Mai aufgehoben. Dagegen gilt von nun an nachstehende Bestimmung: Jeden ersten Montag im Monat findet im Vereinslokal eine Monatsversammlung mit einem Vortrag statt. Bibliotheksausgabe und Einzahlung der Mitgliedsbeiträge findet im Vereinslokal jeden Montag von 7 bis 8 Uhr abends statt. Sollte die Monatsversammlung nicht im Vereinslokal abgehalten werden, so erfolgt eine spezielle Verständigung.

Ortsgruppe Hannsdorf. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß Sonntag den 21. Mai 1911, um 2 Uhr nachmittags, bei Herrn Josef Reith in Geppersdorf in unserer ordentlichen Generalversammlung stattfindet. Es ist Pflicht eines jeden Genossen, wenn nicht dienstlich verhindert, in der Versammlung zu erscheinen und die Frauen mitzubringen. Referent aus Brünn. Weiters werden die Mitglieder erucht, ihre Mitgliedsbücher behutsam abzupfen an den Kastier abzugeben.

Jahrskette Holzleithen. Am 14. Mai findet eine S. 2. Versammlung um 2 Uhr nachmittags in Paul's Gasthaus in Holzleithen statt. Die Mitglieder werden erucht, recht zahlreich zu erscheinen. Referent: Genossen Wajer aus Linz.

Ortsgruppe Komotau. Den geehrten Mitgliedern diene hiermit zur Kenntnis, daß die Bibliotheksausgabe von nun an jeden Tag mit Ausnahme der Samstage stattfindet. Die Bibliothek befindet sich in der Privatzwöhnung des Genossen Hugo Stütz in Oberdorf, Alleestraße 252.

Inhalt der Nummer 13 vom 1. Mai 1911.

Wahlaufruf! Maillet.

Writterl: Die Masse als Macht. Hier steht ich — ich kann auch anders. Wie lange noch? Sie fordern, aber sie wollen nicht zahlen. Die Arbeiterbewegung und ihre Gegner. Ein alle Kräfte einigender Kämpfer der Südbahn. Kreuz und quer unter den Eisenbahnen in Deutschland. Die Gruppenvertretung und die Eisenbahnerorganisation in Holland. Wahlkampfsliteratur.

Teileileton: Freudenfrei. Walpurgisnacht.

England: Eisenbahner, achtet auf die Kostensatzfrage! Sie durchkandidieren. Deutschnationale Eisenbahner für die Agrarier! Deutschnationale Eisenbahner über die deutschbürgerlichen Abgeordneten. Noch ein Erfolg-Schwindel der Reichsbundskoalition. Ein angeblicher Erfolg des "Reichsbundes" auf der Eisenbahn.

Ausland: Die Gesundheit der Eisenbahner. Die Unfälle im Eisenbahnbetrieb Kanadas. Konflikt der französischen Regierung mit den Eisenbahngesellschaften. Ein neuer Kämpfer der Eisenbahner.

Uns dem Gerichtsaal: Beim Verleumden eingegangen. Auf dem falschen Galate. Zusammenfassung zweier Volksmotive.

Streiflichter: Deutsche, bleibt deutsch! Die Bahnhofrestaurationen und das Fahrgespann. Unglücksfall auf der Stadtbahn. Von den Zugbegleitern am Wiener Westbahnhof. Modernes Diensträume in Amietten. Die Wahlen in die Personalkommission der Staatsseisenbahngesellschaft.

Uns den Umtatblättern: Ein bemerkenswerter Erfolg der k. k. Staatsbahndirektion Linz. Südbahnerlässe in Arbeitserfolgenheiten.

Korrespondenzen: Ebenfurth, Wien IX. St. Veit a. d. Glan. Gänserndorf. Braunau. Tigrendorf. Krottendorf. a. d. Donau. Olmütz. Jägerndorf. Rudig. Saalfelden. Wiener Neustadt. Seitzthal. Seitzthal. Pragerhof. Bodenbach a. d. Elbe. Komotau.

Verksammlungssberichte: Wächterkonferenz des Staatsbahndirektionsbezirkes Linz. Prag. Alsergrund. Wien-Alsergrund. Wien, Pilsen. Sigmundsherberg. Gänserndorf.

Aus den Organisationen: Ledlese, Gänserndorf. St. Veit a. d. Glan. Linz. Spittal a. d. Drau. Schwechat. Wieden. Parchnitz. Wien IX. Alsergrund. Buchau. Marchegg. Wien X/2. Preußen. Spalato. Hartberg. Gablonz a. d. Neiße. Eger. Gänserndorf.

Verchiedenes: Ein Erzbischof über die Sozialdemokratie.

Technisches: Höhenbahnen in Amerika.

Literatur: Die österreichische Maiestatschrift. Der Strom. Telegrampadresse.

Mitteilungen der Administration:

Mitteilungen der Zentrale: Zentraalausschusssitzung.

Sprechsaal: Achtung. Mitglieder des Lebensmittelmagazins in Linz. An alle Wächter und Blocksignalierer des Direktionsbezirkes Innsbruck. An die Stationsleiter und Telegraphisten der k. k. Nordbahn.

Offene Anfragen: An die Direktion der k. k. Ferdinands-Nordbahn. An die Direktion der k. k. priv. Südbahnsgesellschaft.

Freie Eisenbahnerversammlungen: Steyr. Mauthaus.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich: Sporitz. Böhmisches Leipa. Gloggnitz. Marchegg. Groß-Neifling. Buchau. Jägerndorf. Karolinenhöhe. Rudig. St. Ulrich. Leoben. Nieder-Lindenvieh. Leoben. Marienbad. Leibnitz. Saaz. Chodau. Kürth im Walde. Bregenz. Linz a. d. Donau. Sigmundsherberg. Börgl. Eisenberg. Pettau.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

Inferate

Nehmen Sie, wenn Sie verschupft, heiser, verschleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. M. „Ehasluid“. Wir überzeugen uns selbst bei 60 Heller franco. Erzenger nur Apotheker E. V. Feller in Stubica, Ehasplatz Nr. 191 (Kroatien).

Zur Probe
NEU!
50 Stücke
auf einmal
zugleich mit
Apparat!

Teilzahlung
Liefern wir Sprech-Apparate in all. Größen u. Preislagen mit Pathé-Platten, ohne Nadelwechselspeicher.

Echte Pathé-Platten
werden mit einem Saphirstift gespielt, beseitigen mithin den lästigen Nadelwechsel u. nützen sich im Gegensatz zu den übl. Nadelplatten niemals ab. Lieferung zum **Original-Fabrikpreis**

Verlangen Sie unseren illustrierten Katalog gratis. — Postkarte genügt.

Blal & Freund, Wien 48 Mariahilferstr. 103

Männerkrank-

heiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Rümpler. Neuerst lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Behandlung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkerschöpfung, Geschlechtsverzerrung, folgen nervenruhigender Lebenshaltung und Ergebnis aller sonstigen geheimen Leben. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Krone 1'60 Briefmarken franco von Dr. med. Rümpler, Genf 881 (Schweiz).

MÖBEL Aufruf an die Herren Eisenbahner!
Wiens beste und billigste Ein-kaufsstelle ist die in Eisenbahnerkreisen altebekannte, o. langjährig bestehende o.

Fünfhauser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142
wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

(neben der Löwendrogerie Schawerda)
polierte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Rückenlagerstühle von Kr. 34 aufwärts. — Stühle und Sessel von Kr. 280. — Wiener Rückenlagerstühle, etwa weiß, grün, à Kr. 70. — Patentbettwäsche von Kr. 9— und Matratzen, dreifach von Kr. 12— aufwärts. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Kleiner Preislistentafel für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franco.

Brillenreihen streng reell wie bei persönlichem Auswählen.

Befuhr zu allen Bahnhöfen und Beziehen Wiens kostengünstig.

Warnung! Durch meine P. L. Kunden vor Schaden.

Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage,

da eine Konkurrenz meine Handnummer als Preis mißbraucht,

um meine p. t. Kunden zu täuschen. Richten Sie auf die gelben

Tafeln vor dem Geschäftskontor,

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine

Schutzmarke „Eisenbahnmöbeln“ in Lebensgröße in

meinem Schaukasten sehen.

Werter Herr!

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

Hochachtungsvoll

Louis Stadler
Kirchmeyer in Saalfelden.

Die Weltmeisterschaft in der Uhren-Industrie Eggenbach! endlich erobert! hochellegant!

Kavalier Gold-double Uhr
prämierte Marke „Specia“ nur Kr. 4'90. Dieselbe besitzt ein gut gehendes 80 Stunden. Unterwerk und ist auf elektrischem Wege mit einem Uhr. Gold überzogen. Garantie für prahlten Gang 4 Jahre. 1 Stil Kr. 4'90 2 Stil Kr. 9'30. Jeder Uhr wird eine von vorgegebene Kette umsonst beigelegt. Rüstlos, da umsonst erlaubt, ebenfalls Geld retour. Verlangt per Nachnahme.

E. Holzer, Eggenbach, Gründom Nr. 18/51.

Manufaktur-Barenhaus Hedzet & Koritnif Export-Abteilung
Götz, Corso Gius. Verdi und Via Scuola 5.

Frühjahrs-Gaison 1911

Sämtliche Neuerungen in Woll-, Seiden- u. Waschstoffen sind eingelangt. Unsere Preise sind billigst angehoben. Qualitäten anerkannt die allerbesten. Musterkollektionen auf Verlangen bereitwilligst.

Parteigenossen!

Bestellen Sie jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hoch-prima Bettdecken, starke Hemdenleinen, Baxdruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität

40 Meter um 16 K

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

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

ECHTES KORNBROT

von anerkannt vorzüglichster Qualität und Preiswürdigkeit versendet unter den allgemeinsten Bezugsbedingungen die Firma

JOS. REDER, DAMPFBAKEREI UND KUNSTMÜHLE

GARSTEN BEI STEYR

Oberösterreich. Seit mehr als 30 Jahren Lieferant der k. k. Eisenbahnbediensteten!

Beste Bezugsquelle:



Billige Bettfedern

1 Kilo neue graue, geschliffene Bettfedern Kr. 2—, bessere Kr. 2'40, halbfeste Kr. 2'60, weiße Kr. 2'80, bessere Kr. 3—, Herkunftsfeste, dünne wie Kr. 8—, Daunen, grau Kr. 6—, 7— und 8—, Daunen, weiß Kr. 10—, Brustdaunen Kr. 12—, Kastenflocken Kr. 14— von 5 Kilo an franco.

Fertige Betten

aus dichtfädigem rotem, blauem, gelben oder weissen Rauteng, eine Zuhaltung 180×180 cm kostet jedes Kopfbrett, diefe 80×80 cm genügend gefüllt mit neuen, grauen, bauernden Bettfedern Kr. 16—, Faltdaunen Kr. 20—, Daunen Kr. 24—, Lüftchen allein Kr. 12—, 14— und 16—, Kopfpolster allein Kr. 3—, 5'50 und 4—, Lüftchen 180×180 cm groß Kr. 18—, 18— und 20—, Kopfpolster 90×70 cm groß Kr. 4'50, 5— und 5'80, Unterbett 180×160 cm groß Kr. 13—, 15— und 18—, Kinderbetten, Bettüberzüge (seitig genäht oder Stoß), Leintücher, Spannleder, Steppdecken, Matratzen u. s. w. billigst versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis von Kr. 10— an franco.

Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald).

Nicht passendes umgetauscht oder Gebraucht zu verkaufen. — Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franco.

Grässlich



hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstöcke gezahlt. Dies kann jeder Private vermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Waschwaren direkt vom Fabrikplatz deckt. — Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Frühjahrs- und Sommer-Musterkollektion und geben Sie gef. an, ob Sie eine oder billigere Ware zu kaufen beabsichtigen. Führe nur erstklassige Erzeugnisse.

Franz Schmidt
Jägerdorf Nr. 76, Ost-Schles.

Die

„Patent-Korkkappe“

ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

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

Wilhelm Beck & Söhne

Zentrale: Wien, VIII. Längegasse Nr. 1.

Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Direkt ab Fabrik

ohne Anzahlung

5 K monatl., 3 Jahre Garantie, 3 Tage z. Probe

Im Catalog-Bedingungen erhalten Sie die modernen, besten Sprechmaschinen mit und ohne Tasten, auch Blätter ohne Apparat zu teligen Zahlungsbedingungen. Blätter-Ausmaßstellungen, Catalog Kr. 100 gratis.

Einige Sprechmaschinenfabrik Österreichs

Leop. Kimping

Wien, VII. Kaiserstrasse 65.

Besichtigungsfäle der Fabrik!

Jeder Parteigenosse

der den Wert unserer wirtschaftlichen Organisation würdigt, unterstützt diese durch rege Agitation, ständigen Warenbezug und verlangt immer und überall nur das Brot aus unserer Parteibäckerei

Hammerbrot



Schutzmarke auf jedem Laib.

8338/1

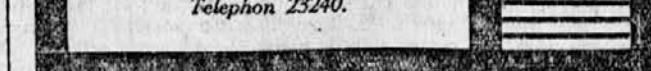
Verkaufsstellen sind durch Schilder kenntlich.

Hammerbrotwerke und Dampfmühle

SKARET, HANUSCH & CO.

BUREAU: Wien, II. Zirkusgasse 21.

Telephon 23240.



Ein Laib schwarz oder gemischt kostet 46 Heller

Ein Laib schwarz oder gemischt kostet 46 Heller