



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Gedruckto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 14.

Wien, den 10. Mai 1911.

19. Jahrg.

Wichtig für die Wahlagitator!

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 Beweisstücke.

Von Franz Ehl.

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 Einzelexemplar — 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 List, einem Manne, der weit davon entfernt ist, auf den Schutz Zoll völlig zu verzichten, stammt das Wort, daß es ein tüchtiges Beginnen sei, die Landwirtschaft durch Schutz Zölle heben zu wollen. Bei der hohen Bedeutung, die heute bei uns die Getreidezölle schon mit Rücksicht auf die fortschreitende Verteuerung aller Lebensmittel einnehmen, ist es vielleicht nicht ganz ohne Interesse, gerade jetzt an die Worte des berühmten deutschen Nationalökonom 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 anzusehen 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 Jahre unsere Handelsbilanz eher schlechter als besser gestaltet. Es ist also kein Zweifel, daß die neuen Zölle, die uns die agrarische Mehrheit des alten Kurienparlamentes 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 ungelante Gegenden und Länder für den Getreidebau erschlossen hat, die Produktion an Getreide ganz gewaltig gestiegen ist. Nach den Ziffern, die uns unser k. k. Ackerbauministerium an die Hand gibt, entwickelte sich die Getreideproduktion der Welt im 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 Schutz Zöllen erhob. Seit dieser Zeit sind die Agrarzölle in Deutschland und Oesterreich 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 Oesterreich. So beträgt der Durchschnittspreis per Desjätine Land in den russischen Gouvernements, die am meisten an dem Getreideexport beteiligt sind, in Ufa 14.26 Rubel, in Orenburg 15.08 Rubel, im Zanggebiet 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 Acker Land in den Staaten, welche Ueberschüsse 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 Mk. in Illinois. In Argentinien kostet der Hektar guten Landes, bequem an einer Eisenbahnstation oder innerhalb dreißig Wegstunden im Umkreis einer Hafenstadt gelegen, 60 Mk. Für Deutschland führt nun Brentano als Gegenfah dazu an, daß bis Ende 1899 der Hektar Land im Durchschnitt 662 Mk. kostete. Im Jahre 1908 stieg der Bodenpreis sogar per Hektar auf 900 bis 1650 Mk.

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 Getreidezolles, 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 aber wird durch den Zollschutz der Bodenpreis erhöht, was allerdings Vorteile für den großen Grundmagnaten bietet. Wie sehr auch diese Auffassung 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 Zollerhöhungen 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, andererseits 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 Uebel, das auf den breiten Volksmassen lastet und ein Staat betreibt den Ruin seiner eigenen Volkswirtschaft, der sich davon nicht energisch zu befreien mag!

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 dartut. Volkswirtschaftlich genommen, führt er ungeheure 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 gewichtige 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, zusehends vergrößert. 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 Landwirt 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 Deutschnationalen und Christlichsozialen so warm verteidigten agrarischen Wucherzölle!

Fr. L.

Wo find die Demagogen?

Bürgerliche Blätter sowohl als auch bürgerliche Abgeordnete pflegen die Vorschläge der sozialdemokratischen Partei gegen die Teuerung als „demagogisch“ Anträge zu bezeichnen, um so ihr Verhalten diesen Anträgen gegenüber, ihren Verrat an den Volksinteressen zu bemänteln und zu beschönigen. Demagogisch ist ein Antrag dann, wenn er zwar vorspricht, bestehende Uebelstände 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 Abschlusse führen; demagogisch war der Dringlichkeitsantrag des Tschechischradikalen Alofac, welcher wünschte, 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. Kanner, Hansch, David, Seitz und Neumann gestellt

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

morden 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 S. 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 Maximaltarifen 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 euren 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 Rumänien abgeschlossen, es wurden Grenzschlächthäuser 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 über 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 ausgeblieben, nicht weil unsere Anträge schlecht waren, nein, weil man sie nur in maßlos verstiimmelter Form in die Tat umsetzte.

Die Bevölkerung Österreichs ist hinsichtlich des Fleischgenusses unendlich bescheiden. Sogar der christlich-sozialer Minister, Ebenhoch konstatierte, daß, während in England pro Kopf jährlich 53 Kilogramm, Frankreich 36 Kilogramm Fleisch verzehrt werden, wir uns in Österreich mit 22½ Kilogramm Fleisch pro Kopf und Jahr begnügen. (Stenographisches Protokoll des Abgeordnetenhauses 1907, Seite 2591.) Diese unendlich geringe Ziffer, welche Zeugnis legt von der grausamen 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 Verbräuche anderer Staaten; und dennoch eine Riesenzahl gegenüber den winzigen Viehmengen, welche die agrarische Mehrheit des Abgeordnetenhauses und ihre bürgerlichen städtischen Bundesgenossen aus Serbien und Rumänien herüberzulassen für gut befunden haben. Was bedeuten 25.000 rumänische und serbische Rinder, die wir im ersten Jahre kaufen dürfen, gegenüber den 2.185.787 Rindern, die in unseren Schlachthäusern geschlachtet werden, was sind 100.000 erwerbende 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 freihändlerischen Städtevertretern errungen werden. Am 31. März 1909 lief der Handelsvertrag mit Serbien ab. Die Regierungsvorlage enthielt keine Ermächtigung, 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 christlichsoziale Handelsminister Weisskirchner erklärte sich damit einverstanden und der Ausschuss nahm den Antrag Seitz an. Im Plenum aber stellte der christlichsoziale 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 christlichsoziale Handelsminister, sondern auch der deutschfreihändlerische Referent des Ausschusses, Dr. Licht, knieten vor dem Kommando der Agrarier ein. Der Antrag Doktor Mayrs 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 christlichsozialen 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 Rinder und 70.000 Schweine aus Serbien zugelassen, im Jahre 1911 nur mehr 15.000 Rinder und 50.000 Schweine.

Ja, wir haben Handelsverträge; und unsere bürgerlichen Städtevertreter haben schließlich auch notgedrungen mit unserer Partei stimmen müssen, daß sie sonst hinweggesetzt worden wären von ihren Wählern. Sie sind aber mitschuldig daran, daß etwas geschaffen wurde, was von Anfang an das Kainszeichen der Unfruchtbarkeit an der Stirne trug, was nur als Blendwerk gegenüber den Konsumenten dienen sollte. Ist es nicht Demagogie, etwas zu schaffen, was aussehen sollte, als wenn es etwas bedeute, während es in Wirklichkeit eitel Lug 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 zukommen läßt, gegenüber dem Bedarfe 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 Ermessen der Regierung anheimstellte, wie lange sie das argentinische Fleisch nach Österreich bringen läßt: „Für die Zeit des Bedarfes“ — 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 bischen 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? Vom 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. Stölzels gestimmt, die nicht einmal dafür zu haben waren, daß „für die Zeit des Bedarfes“ überseeisches Fleisch eingeführt werde. Es sind dies folgende Kandidaten: Anforger, Brunner, Damm, Goll, Herzmansky, Jeffer, Keschmann, Klekenbauer, Kutscher, Lufsch, Birker, Seidel, Soukup Martin, Spies, Steinwender, Zeltzsch, Wagner (Mähren), Waldner und Zuleger. Diese alle wird der Deutsche Nationalverband wieder liebevoll 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 liebevoll den Bruderfuß geben.

Frägt es 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 Lieblingssthema in der bürgerlichen Presse. Gerade in der letzten Zeit werden Aufzählungen einzelner reichsdeutscher Gewerkschaftsführer, die sich auf die praktische Gegenwartarbeit beziehen, wieder einmal im Sinne eines bestehenden immer weiter fühlbar werdenden Gegensatzes zu der sogenannten Klassenkampfauffassung zu fruchtbarisieren versucht. Jedesmal, so oft sich irgendwo Meinungs-differenzen über das sogenannte Endziel der Sozialdemokratie und die praktische Gewerkschaftspolitik der

Feuilleton.

Theater und Demokratie^{*)}.

Von Engelbert Bernerstorfer.

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 Mythos. Er erinnert die Geschichte der Erschaffung der Welt, er baut einen ihm unsichtbaren Götterhimmel und belebt ihn mit erdichteten Göttergestalten. So betätigt 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 Mythos entsteht der religiöse Kultus. Die Götter heißen 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 nieder, 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 verläuft. Schon bei den Griechen und Römern verbarre man nicht völlig bei den alten dogmatisch-religiösen Vorstellungen; das Drama, losgelöst von der Religionsübung, wurde weltlich, blieb aber, besonders in Griechenland, eine allgemeine Angelegenheit. Als die antike Kultur unterging, verfiel auch die Kunstform des Dramas, um im Mittelalter wieder aufzuwachen im engen 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

Bewahrerin und Fortsetzerin ältester Religionsübung. Sie steht und fällt mit ihrem dogmatisch-kirchlichen Charakter. Innerhalb ihres Geltungsgebietes hat sie, auch darin in Übereinstimmung mit ältesten Ueberlieferungen, 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 beseitigten, doch aber die päpstliche Autorität erschütterten. Es ist nicht ohne Bedeutung, daß zur selben Zeit auch das Drama anfang, wieder weltlich zu werden. Es ging von religiösen Gegenständen auf die Dinge dieser Erde. Es erreicht sofort einen höchsten Gipfel in Shakespeares. 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 klingenden Ruhm finden. Erscheinungen wie Richard Wagner widersprechen 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. Zwar werden die großen Dramatiker, wie Shakespeare und Schiller, noch immer gespielt, aber die Lieblinge des Publikums sind nicht sie, sondern die fixen Theaterstückreiber, deren Sachen hundertmal gespielt werden, um dann für immer in dem Papierkorb der Literaturgeschichte zu verschwinden, dort, wo er am tiefsten 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

Kunst überhaupt, so gut wie ausgeschlossen. Das Drama, durch seine religiöse Entstehung und Entwicklung in inniger 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 Ueberlieferungen.

Zuletzt hatte die privatkapitalistische Wirtschaftsentwicklung das Volk zur Bevölkerung herabgedrückt. Je zahlreicher die Massen der Arbeiter wurden, desto rechtloser 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 gedehnten Stimmen 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, leidet, je länger je mehr, ein oft unbestimmtes Sehnen nach Kunst, das dem Menschen angeboren ist. Diese Sehnsucht mag manchmal irreführen, in ihrer tiefsten Echtheit ist sie groß und ergreifend. Es ist nicht ein Zufall, daß die Arbeiterklasse überall dort, wo sie in großen Kulturzentren lebt, sich auch das Recht auf die Schaubühne erobern will. Sie will das Leben mit dem Auge des Dichters sehen. Das Leben in seiner Nacktheit, 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 gehörten einmal eng 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 nachsteht wird. Einstweilen suchen wir auf dem Wege zur Zukunft die großen künstlerischen Ueberlieferungen der Vergangenheit zu bewahren und nach neuen Wegen der Kunst und ihrer Auswirkung zu suchen.

^{*)} Wir entnehmen diesen Aufsatz der ersten Nummer des „Strom“.

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 Verteidiger des Gegenwartsstaates als dessen extreme Feinde und Gegner teilen. Auch von anarchistischer und sonstiger hyperradikaler Seite ist ja daselbe Argument bekannt, indem sie meinen, daß alle gewerkschaftliche Arbeit insofern mit der eigentlichen Klassenkampf-auffassung im schroffsten Widerspruch stehe, als diese die bürgerliche Gesellschaftsordnung überhaupt negiert, während gerade jede durch die Gewerkschaften erreichte und angestrebte Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in der Gegenwart zur Konservierung der bürgerlichen Staats- und Gesellschaftsordnung beitrage. Damit sei aber erwiesen, daß die Gewerkschaftsidee selbst ein staatsverhaltendes Prinzip sei, während der Sozialismus, als der natürliche Feind des Klassenstaates, auf dessen Beseitigung hinarbeite.

Genau befehen, ist dieses Argument freilich nichts weiter als eine der vielen Flachheiten der bürgerlichen Vulgäroökonomie. Sie zeigt, insofern sie überhaupt etwas beweist, vor allem von einer gründlichen Verkennung der wirtschaftlichen Tatsachen und kapitalistischen Entwicklungsgeetze. Sie rechnet mit dem kapitalistischen System als einer Wirtschaftsreform, die, aller Bewegung entrückt, keinerlei Veränderung unterliegt, und von der keinerlei widerspruchsvolle Wirkung ausgeht. Aber die Geetze, 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 patriarchalischen 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 fortgeschreitet. 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 Loslösung des alten Kleinmeisters von seiner festen Heimstätte, von den Produktionsmitteln und den Produktionsinstrumenten lag der Umstand, der ihn zum Besitzlosen und Geloteten machte. In jedem neuen technischen Fortschritt, der Menschenhände entbehrlich machte, lag die weitere Ursache, die Zahl der Expropriierten und Besitzlosen zu vergrößern, die unter dem Gesetz von Angebot und Nachfrage eine wilde Konkurrenz um des Lebens Notdurft entsetzten. Unter diesen ersten Folgeerscheinungen des mit aller Macht auf die Konzentration des Besitzes bedachten Kapitals stürzte die große Zahl der Besitzlosen mit eiserner Gesetzmäßigkeit in die Tiefen 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 anschwellt“.

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 aufbäumt, geschehen daher zunächst nur jene Werke blinder Zerstörung an den Maschinen und Werkzeugen, wie wir sie in der Geschichte der Weberaufstände kennen lernten.

In der modernen Arbeiterbewegung, die sich allmählich aus den eruptiven Bewegungen gewalttätiger Zorneswallungen der Vergangenheit heraus zur bewußten zielstrebigen 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 Ueberführung und ihre Nuhbarmachung im Dienste der Allgemeinheit das Elend beseitigen werde. Aus dem dämmernden 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 Oesterreichs, 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 ausgebeuteten Arbeiterklasse kein Weg, als den wohlorganisierten Kampf um die Räte des Mehrwertes zu eröffnen. Jeder gewerkschaftliche Lohnkampf ist schließlich in erster Linie das Streben, den Anteil der Arbeiterklasse an dem geschaffenen Nuhgenuß 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 zufließt, 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 Oesterreich 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 Arbeiterklassenpartei. Zugestandene und nicht zugestandene, offene und heimliche Kompromisse oder zumindest stille Abmachungen für die Stichwahlen offenbaren so recht das Wesen dieses politisch geführten Klassenkampfes.

Diese Wahl-situation entwickelte sich seit dem Zusammentritt des ersten Volksparlamentes, 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 Wortführer über die Zurückdrängung und mangelhafte Vertretung der Industrie im Parlament Klagen zu erheben. Die Notwendigkeit starker Vertretung der Industrie im Parlament erfasen sie aber nicht in der übermächtigen Stellung, die die Höhenblumgarde 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 Arbeiterklasse 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 angeforderte 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 verbreitete Meinung, daß die bestbezahlten Arbeiter die besten und die verlässlichsten sind, daß die Arbeiter, denen genügend der Schutz für ihre Gesundheit und für ihr Leben durch Schutzmäßregeln, 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 Oesterreich anders vor als auf Kosten der Arbeiterschaft. Die Schwierigkeiten der industriellen Produktion in Oesterreich hat ja der Sekretär des Bundes der Industriellen Oesterreichs, Dr. Herk, in einem ausführlichen Aufsatz (der auch als Separat-Abdruck erschienen ist) in der „Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung“ untersucht. Wohl spricht Dr. Herk 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 Oesterreich behindern oder gefährden oder ihre Ertragsfähigkeit beengen. Und überdies zählt Dr. Herk 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 Oesterreich anführt, weiter die Protegierung des Agrarismus, nicht bloß in prinzipiellen Fragen der Wirtschaftspolitik, sondern auch in Fragen des Steuerwesens. Nach seinen Feststellungen „bezieht 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 Gesamtertrag beträgt 171 Millionen Kronen. Im selben Zeitraum erwuchs aber dem Staat aus der Steigerung der die nichtagrarischen Klassen 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. Herk über die sozialpolitischen Lasten der österreichischen Industrie sagt: „Was die Beiträge zur sozialen Versicherung anbelangt, so ist die österreichische Industrie gegenüber einigen sozialpolitisch rückständigen 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 -proklamationen 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 Scharfmachersekretär — von dieser Kategorie kann man gleich mehrere, in Nordböhmen gleich zwei in zwei Nachbarwahlkreisen — dann wieder bewirbt sich der juristische Beirat der Herrschaften um das Vertrauen der Wählerschaft.

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 allzu großen Kosten der Verwaltung besonders hervorhebt. Herr Welter tritt 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 Reaktion oder wenigstens das Zusammenarbeiten der bürgerlichen Parteien, andererseits das Vorgehen der Industriellenorganisationen und der Industriellen; mit größerer Klarheit können die politischen Tatsachen nicht mehr zur Arbeiterklasse sprechen. Es wäre zu wünschen, daß die Arbeiterschaft, besonders die gewerkschaftlich organisierte, die Sprache gut verstünde.

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 untergeordnetsten Fortschritt, die verbissene Gegnerschaft der Unternehmerräte 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 Kontraktbruchparagraf, das Arbeitsbuch, die Verschiebung des gesetzlichen Verbotes der industriellen Nachtarbeit der Frauen, der Arbeitszeitantrag der sozialdemokratischen Abgeordneten und das Auftreten der bürgerlichen Abgeordneten dagegen: das alles darf und kann nicht vergessen werden, jetzt, da die Unternehmer direkt in den Wahlkampf eintreten.

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 Wahlagitatorien stellen. Daraus müssen die Arbeiter überall die Lehre ziehen, daß die größte Anspannung aller Kräfte ein Gebot der Selbstachtung und der Selbsterhaltung ist.

Das Vorgehen der Unternehmerschaft ist aber auch unrichtig. Die Hauptübel, warum die Industrie Schwierigkeiten auf ihrem Wege findet, liegt in den hohen Steuern, die eine Folge der wahnsinnigen Mißstungen sind, und in der verkehrten Wirtschaftspolitik. Wir dürfen uns natürlich nicht der Illusion hingeben, daß die Unternehmer, deren Brüder aus den Mänteln Reichtümer schöpfen, gegen die Mißstungen protestieren werden. Aber gegen den agrarischen Uebermut 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 Oesterreich nicht mehr ganz die Hälfte der Bevölkerung in Gemeinden mit weniger als 2000 Einwohnern wohnt. Man kann füglich annehmen, daß dies auch beiläufig das Verhältnis zwischen agrarischer und industrieller Bevölkerung ist. Der Anteil der größeren Gemeinden ist im letzten Wahlen; 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 Oesterreichs 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 öftern diesen drei Begriffen, und so mancher Bedienstete, der noch in jungen Jahren, sei es durch Krankheit, Unfall oder dergleichen in den Ruhezustand versetzt wird, beargwöhnt es kaum, daß man ihn, der noch irgendwelchen Dienst — und sei es auch ein leichterer — leisten könnte,

vorzeitig in die Pension schießt. Diese drei Begriffe sind in den Statuten des Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen, der Krankenkasse, dem Unfallversicherungsgesetz und der Dienstordnung präzipiert.

Nach § 12 des Provisionsfonds der k. k. 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 dienstunfähig geworden ist. Nach § 14 der Statuten beginnt der Anspruch auf Provision, wenn das Mitglied, welches infolge eines in Ausübung des Dienstes erlittenen Unfalles dienstuntauglich geworden ist auch dann, wenn das Mitglied noch nicht fünf Teilnahmestunden am Provisionsinstitut zurückgelegt hat.

Der § 6 des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887, R. G. Bl. Nr. 1 und § 36 der Statuten der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen setzt bei eingetretener Erwerbsunfähigkeit den Anspruch auf eine Unfallrente fest.

Nach § 130 der Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen kann der Bedienstete in Ruhestand treten, wenn er durch ein körperliches oder geistiges Gebrechen zur Ausübung seiner Dienstpflichten unfähig 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: Invaliddität 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 Begriffen hinweisen.

Nach den bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen gültigen Normen unterscheidet man erstens die faktische und zweitens die präsumtive Invaliddität. Die faktische Invaliddität 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 untüchtig ist. Je nachdem, ob die Hoffnung besteht, daß sein Zustand sich bessert oder nicht, unterscheiden wir auf eine vorübergehende oder dauernde Invaliddität. Eine Unterscheidung einer teilweisen oder dauernden gänzlichen Invaliddität hat insofern keinen Sinn, als es sich um Dienstuntauglichkeit zu jenem Eisenbahndienste handelt, welche der Bedienstete bis jetzt ausgeübt hat. Wollte man aber die Dienstuntauglichkeit zu irgendeinem Zweige des Eisenbahndienstes beurteilen, könnte man diese Untauglichkeit zu dem bisher geleisteten Dienste, bei gleichzeitiger Tauglichkeit zu einem anderen Zweige des Eisenbahndienstes als eine teilweise Invaliddität bezeichnen. Besteht aber eine solche Invaliddität nicht, sondern befindet sich der Eisenbahndienst in einem so hohen Alter, daß bei normalem Lebenslaufe seine volle Leistungsfähigkeit nicht vorausgesetzt werden kann, so muß die präsumtive Invaliddität angenommen werden.

Diese Präsumtion ist, wie bekannt, die Ursache, warum bei den k. k. 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 Dienstleistung gebunden. In Konsequenz dieser Tatsache wurde in der ersten Zeit nicht einmal die Altersgrenze festgesetzt, mit deren Erreichung die präsumtive Invaliddität verbunden werden könnte. Im Gegenteil mußte die Dienstuntauglichkeit immer nachgewiesen werden, und zwar vornehmlich durch zwei Sachverständige. (§ 5, Pensionsnormale R. G. Bl. Nr. 1 vom Jahre 1844 — „Kunstverständige“ — § 4, Pensionsbestimmungen der k. k. privilegierten Wien-Bozener Bahn vom Jahre 1846.)

Das, was durch das Pensionsnormale der R. G. Bl. Nr. 1 vom Jahre 1846 im § 6 festgesetzt wurde, daß dem nach 25jähriger „treuer und ersprießlicher“ 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 Invaliddität 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. G. Bl. Nr. 1 nach einem vom selben Standpunkt, daß nämlich der Ruhegenuss durch die Invaliddität ohne Rücksicht auf das Dienstalter und das Lebensalter der Bediensteten legitimiert wird, standen auch die Pensionsregulative der Staatsbahn vom 15. Februar 1856, Kaiserin Elisabeth-Westbahn 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 aktivem 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 Zeiten 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 Rajchau-Oderberger Bahn aus dem Jahre 1867 finden sich die ersten Spuren einer Abstraktion von der Invaliddität als Bedingung des Anspruchs auf den Ruhegenuss. Im § 7 dieses Statuts wird den Bediensteten das Recht eingeräumt, nach vollendetem 60. Lebensjahre und nach einer 35jährigen Mitgliedschaft um eine Versetzung in den Ruhestand anzusuchen. Die fünfte Auflage der Statuten der Staats-Eisenbahngesellschaft vom 2. April 1872 nahm ein analoges Prinzip auf, daß das Fondsmittel nach 40jähriger Mitgliedschaft um seine Pensionierung anzusuchen 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 festgesetzt. 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 grundsätzlichen Anspruche 2 Prozent zugerechnet wird. Dieses letztgenannte Prinzip wurde zwar von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Statuten vom Jahre 1873 ebenfalls akzeptiert, ließ jedoch die ursprüngliche Bestimmung, daß der Anspruch auf Pensionsgenuss nur bei einer Dienstuntauglichkeit erwächst in Geltung und behielt dieses Prinzip auch dann bei, als im Jahre 1892 der Pensionsfonds annähernd auf versicherungstechnischen Prinzipien aufgebaut wurde. Die Pensionsstatuten der k. k. 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 Verwaltungsrate nominierten Ärzten möglich war. Die Pensionsstatuten der Österreichischen Nordwestbahn vom Jahre 1867 die nach Beschluß des Verwaltungsrates vom 29. April 1870, ab 1. Juni 1870 auch für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn in Kraft getreten sind, behielten das Prinzip der Pensionsbezahlung nur im Falle der konstatierten Invaliddität. (§ 4 der Statuten.) Nach den Bestimmungen dieses Paragraphen mußte das körperliche oder geistige Gebrechen durch gleichlautende Gutachten zweier von der Generaldirektion nominierten Ärzte 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 k. k. priv. mährisch-schlesischen Zentralbahn vom 16. Jänner 1873 wurde wörtlich dasselbe bestimmt, wie in den Statuten der O. N. B. Auch die gleichlautenden Vorschriften der Statuten des Pensionsfonds für Beamte und Diener der k. k. priv. Wilhelms-Briefner (Kometauer) Bahn forderten, daß die Dienstuntauglichkeit nicht nur durch zwei Ärzte, sondern auch durch den Verwaltungsrat anerkannt wird. Die Pensionsstatuten für Beamte und Diener der Dux-Bozenbacher 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 Zirkular der k. k. Generaldirektion der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 8. Jänner 1887, Nr. 38 ergänzt wurde) enthielten die Bestimmung, daß die Versetzung in den Ruhestand bei vollendetem 35. Lebensjahre zu erfolgen hat. (§ 5 der Ausgabe vom Jahre 1891.) Der § 13 der Pensionsstatuten für Beamte und Diener der Prag-Duxer Bahn (II. Ausgabe vom 20. März 1879, modifiziert durch das Zirkular der Generaldirektion der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 8. Jänner 1887, Nr. 38. Anz. Bl. Nr. 10 ex 1887) besagt, daß ein jedes Mitglied des Pensionsfonds das Recht hat, nach 35 Mitgliedsjahren aus dem aktiven Dienst zu scheiden, ohne seine Dienstuntauglichkeit nachzuweisen, und daß er auf die normale Pension Anspruch erheben kann. Vor dem vollendeten 35. Jahre der Mitgliedschaft nur dann, wenn er seine Dienstuntauglichkeit durch zwei vom Verwaltungsrat (später von der Generaldirektion) bestimmte ärztliche Sachverständige erwiesen oder ohne eine vorhergegangene Disziplinaruntersuchung aus dem Dienst gekündigt wurde. Nach zehn Jahren betrug die Grundquote 40 Prozent des leibbezogenen Gehaltes, nach einem jeden weiteren Jahr erhöhte sich die Quote um 2-4 Prozent. Erhielt 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 gebührende. Die Pensionsstatuten für Beamte und Diener der k. k. priv. Böhmischen 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-Duxer Bahn erwähnt wurde. Die Pensionsstatuten der k. k. priv. Lemb.-G.-Eisenbahngesellschaft vom 1. Juli 1867 enthielten die Bestimmung, daß der Anspruch erst dann beginnt, wenn zwei gleichlautende Gutachten zweier graduierten Ärzte die Invaliddität 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 Votanten, beziehungsweise ein durchs Los gewählter Vorsitzender. 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. Lebensjahre oder nach 36 Mitgliedsjahren zugelassen.

Die Definition der Dienstuntauglichkeit, wie sie die Statuten der Österreichischen Nordwestbahn und der Mährisch-schlesischen Zentralbahn beinhalten, ist deswegen bemerkenswert, weil sie mit dem Begriff der sogenannten Arbeitsinvaliddität mit dem Gesetz betreffs der Arbeitsinvalidditätsversicherung*) und konträr mit dem der Erwerbs-

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

*) Vergleich § 106 des Versicherungsgesetzes betreffs der Sozialversicherung.

Die Arbeitsinvaliddität oder die Invaliddität im engeren Sinne des Wortes beginnt dann, wenn der Bedienstete zu einem Dienste untüchtig 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 Wagenführers), ist im Sinne der Arbeitsinvaliddität nicht invalid. Als untüchtig 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 auszuüben (zum Beispiel ein an Tuberkulose leidender ist zu einem Kanzleibeamten 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 k. k. Staatsbahnen, die abwechselnd den Begriff „dienstuntauglich“ (§ 12, § 2 der Provisionsstatuten, § 13, § 2 der Pensionsstatuten) oder „dienstuntauglich“ (§ 14 der Provisionsstatuten, § 15 der Pensionsstatuten), ohne den Begriff der Dienstuntauglichkeit näher zu präzisieren. Aber auch in der Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen, der doch die Aufgabe zufällt, die Bedingungen der Versetzung in den Ruhestand festzustellen, wird der Begriff der „Dienstuntauglichkeit“ nicht präzisiert. Es wird nur gesagt, daß jener Bedienstete, der zur Ausübung des Dienstes untüchtig 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 Invaliddität erst zu erweisen, die Versetzung in den Ruhestand begründen würde, wird in den früheren Dienstordnungen gar nicht gesprochen. Ebenfalls wird die Tragweite des Begriffes „Dienstobliegenheiten“ 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 Invaliddität schon dadurch eine hinreichende Garantie erblickt, daß die Versetzung in den Ruhestand mit großen materiellen Schäden verbunden war. Andererseits hat die Bahnverwaltung keine Ursache gehabt, den Beweis über die Invaliddität 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 künden zu können.

(Fortsetzung folgt.)

Landeskonferenz 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 Wegen zu suchen, um die in der Bukowina noch vorherrschenden asiatischen Zustände etwas nach westeuropäischem Muster umzugestalten. Diese Landeskonferenz tagte am 24. April 1911 in Czernowitz im Ortsgruppenlokal, Bahnhofstraße 68.

Fast vollständig waren die dienstfreien Lokomotivführer des Heizhauses Czernowitz erschienen. Delegierte entsandten die Provinzheizhäuser von Zbkany, Altkimpolung, Gadißfalva, Verhometh und Czudin. Als Gäste waren vom Heizhaus Kolomea die Kollegen Schreiber und Müller anwesend. Die Landesgewerkschaftskommission war durch den Genossen Komulus Dan vertreten. Der Allgemeine Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein und der Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österreichisch-ungarischer Lokomotivführer hatten als ihren Vertreter und Referenten den Genossen Joh. Semerl, Lokomotivführer (Wien), entsendet. In das Präsidium wurden die von der Konferenz vorgeschlagenen Kollegen einstimmig gewählt, und zwar: Kollege Josef Kwaszinski als Vorsitzender und Kollege Karl Charkiewicz 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 Lokomotivführerklubs.
4. Wahl der Provinzgewerkschaftsmänner der Lokomotivführer.
5. Turnusfragen.
6. Prämienfragen.
7. Straffsystem.
8. Personalkommission.
9. Vorschläge zur Wahl eines Lokalbevollmächtigten und Erghannes des Lokomotivführervereines.
10. Organisation.
11. Eventuelles.

Nachdem die vorgeschlagene Tagesordnung einstimmig zur Kenntnis genommen wurde, richtete 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. Nimmehr erteilt der Vorsitzende dem aus Wien erschienenen Referenten Genossen 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 entwickelten Form der Organisation. Legen wir nun diesen Maßstab an den Lokomotivführerstand an, so sind wir gezwungen zuzugeben, 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 gegenseitiger Wirkung, seine Bedeutung auf dem Gebiete des Rechtsschutzes und des Unterstüßungswesens drücken ja am besten die Biffernkolonnen 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 geboben wird, so kommt dieser humanitäre Unterstüßungszweck in seiner praktischen Wirkung zu gleichen Teilen den Lokomotivführern wie auch den Unternehmern zugute. Gewiß eine unbeabsichtigte 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 geeignetste 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 abzuhelfen, indem sie eine Organisation auf rein wirtschaftlicher Basis anstrebten, den bekannten Reichsverein. Doch wurde die Gründung dieses Reichsvereines nicht genehmigt, und in letzter Berufungsinstanz durch das Reichsgericht als staatsgefährlich abgewiesen.

Zum erstenmal erfuhren die Lokomotivführer, daß ihr vereintes Bestreben zur Hebung ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Lage, behördlich als staatsgefährlich angesehen und beurteilt wurde. Hätten die Lokomotivführer die geschichtliche 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 Reichsvereines 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 1906 mit Majorität zum Beschluß erhoben. Neuzerlich vollzog sich dieser Zusammenschluß dadurch, daß sich der Lokomotivführerverein mit der Gewerkschaft sozialisierte, um unter Anlehnung 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 neuerlich mit der Frage der Organisation zu befassen gezwungen sind, so beweist es eben nur, daß auch hier, wie in vielen Heizhäusern der einzelnen Bahnen, der Beschluß der Brünner Konferenz nicht sinngemäß und restlos durchgeführt wurde. Wie bitter sich die teilweise Ignorierung des Brünner Konferenzbeschlusses gerächt, 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 bloßer Zufall, daß die best entwickelte 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 kümmerlichsten Organisationsform, das sind die Klubs, zu brechen, so beweist das nur, daß sich diese 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 unheimlichen Verhältnisse verschwinden.“ (Zustimmung und reichlicher Beifall.)

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

„Wie Sie wissen, Kollegen, haben wir am 15. Jänner unseren Klub zu Grabe getragen. Wir können frohbewegten Herzens und tränenlosen Auges 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 verschmäht, in seinem äußerlich 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 heimgegangenen seligen Klub in Erinnerung; er war nur ein Rest des Zwistes, Streites, der Verleumdungen und Verdächtigungen. Nur ein Mann war von dem Wirken und den Leistungen des Klubs befriedigt, das war der Wierschener, welcher irrtümlicherweise das Statut interpretierte, welches in einem Passus „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 Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, und hoffen damit Ihre einstimmige Zustimmung zu finden. Gleichzeitig erlauben Sie mir dem Kollegen Garnerle den Dank auszusprechen, welcher als ehemaliger Obmann des Klubs den Erlaß aus dem veräußerten Inventar des Klubs der Ortsgruppe 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 Dypik, Obmann, Welf. Schwarz, Stellvertreter;

Anton Raminzki, Schriftführer, Franz Rukula, Stellvertreter; Josef Kwaszynski, Peter Bogusiewicz, Stanislaus Rujowski, Johann Dzumowicz, Ausschußmitglieder. Vertrauensmänner aus der Provinz: Andreas Borowski (Zikany); Karl Charkiewicz (Alt-Kimpolung); Ferdinand Hoffmann (Hadikfalva); Emil Plnicky (Perhometh); Basil Raza (Gudin); Ludwig Soboleski (Sereth); Franz Jado (Wiznik).

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

Nachdem es bereits Mittag geworden war, wird beschlossen, eine bloß 30 Minuten währende Unterbrechung eintreten zu lassen und im Lokal einen kleinen Imbiß einzunehmen, um die Besprechung 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 Ruhezeiten scheint seit 1908 bis heute die Betriebsleitung Czernowitz noch nicht erreicht zu haben, denn nichts in den Turnussen weist auf eine systematische Begrenzung der Dienstleistungen. Frei und unbehindert frönen Heizhausleiter und Maschinenmeister dem Jagdvergnügen nach Lantien. Obzwar der Ministerialerlaß ausdrücklich bestimmt, daß nach einem zwölfstündigen Verschiebendienst eine 24stündige Ruhepause zu folgen hat, werden die Verschiebepersonen nach dem Nachtdienst zum Ausrüsten der Maschinen verwendet, die Heizer zum Putzen kommandiert. In direktem Gegensatz zu den unmenslichen Leistungen stehen die Verdienste des Lokomotivpersonals der Bukowina. Die Kohlenersparnisprämien sind auf einige Kronen herabgesunken, viele Lokomotivführer machen Schulden. Auch hier suchte man die Lokomotivführer auf die bekannte plumpe Art für die unmenschlichsten Leistungen durch die Prämienverbienste zu fördern. Als man die Verputzler nach Czernowitz dirigierte, erzielten die Lokomotivführer bis zu 100 Kronen Prämien. Jetzt machen sie kaum ein paar Kronen trotz des vielen Jahrens. 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 großes Verdienst für das Zustandekommen und den erhebenden Verlauf der ersten Landeskongress der Lokomotivführer der Bukowina gebührt also auch unstrittig der Heizhausleitung Czernowitz.

Und was dem Eisenbahnministerium bisher nicht gelungen ist, nämlich seinen Erlassen 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.

Ueber die Bedeutung und den Wert der Personal-kommission spricht Genosse Smejkal aus Wien und erläutert seine Ausführungen an einigen Beispielen aus seinem früheren Wirkungskreis als ehemaliges Personal-kommissionsmitglied. Es entspinnt sich eine rege Debatte, in welcher auch bemängelt wird, daß sich das gewählte Personal-kommissionsmitglied der Lokomotivführerunter-beamten von den Beratungen der Konferenz absantierte.

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

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

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1909.

Das Eisenbahnministerium verendet 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 gleichhaltenden Bahnen sowie die Schlepfbahnen. 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 Verunglückungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes geleisteten Zahlungen sowie durch detaillierte Angaben über die Achs-, Radreifen-, Vollräder- und Schienenbrüche bereichert. Bei den Veröffentlichungen ist auch diesmal je eine instruktive Einleitung vorangeschickt, welcher folgende markante Angaben zu entnehmen sind:

1. Haupt- und Lokalbahnen.

Zunächst ist zu bemerken, daß die Ergebnisse der verstaatlichten Linien der St. E. G., der N. B. V. und der S. R. B. V., 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 (Baulänge) 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 Abschlag der ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiet von 99 Kilometern ergibt sich eine Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen von 22.298 Kilometern. Von dieser Länge entfallen auf die k. k. 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 k. k. Staatseisenbahnverwaltung, 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, Aufnahmegebäude 3709, Güterdrehkreise 3542 und Wächterhäuser 13.660. Die Erhaltungs- und Umgestaltungs-kosten der baulichen Anlagen betrugen im Jahre 1909 rund 70-6 Millionen Kronen, das ist per Kilometer Baulänge 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 (hiervon 244 Millionen Kronen bereits amortisiert) aufgebracht, welcher Betrag sich zusammensetzt aus: Vaudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 822 Millionen, Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 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, 1978 Millionen Kronen Prioritätsobligationen und 218 Millionen Kronen sonst beschaffter Beträge. Als noch zu emittierendes Anlagekapital verblieben Stammaktien im Betrag von 1-4 Millionen und Prioritätsobligationen im Betrag von 32-7 Millionen, somit zusammen 34-1 Millionen Kronen, gegen 27-4 Millionen Kronen mit Ende des Jahres 1908.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren 7040 Lokomotiven (hierunter 5615 bei den Eisenbahnen im Staatsbetrieb), 181 (40) Motowagen, 13.984 (10.970) Personenwagen und 142.683 (107.301) Lastwagen vorhanden; gegenüber dem Jahre 1908 erhöhte sich der Stand der Lokomotiven um 5-12 Prozent, der Personenwagen 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 Berichtsjahre 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 (hiervon 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 (hiervon 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 Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen bezifferten 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 Betriebseinnahmen 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 Vorjahre). 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 Eisenbahnpflichtgesetzes betrifft, so wurden im Jahre 1909 an 1849 Personen 2.90 Millionen Kronen geleistet. (Fortlaufende Zahlungen an 994 Personen 0.50 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 + 7.90 Prozent); Arbeiter im Tagelohn waren im Jahresdurchschnitt 148.202 beschäftigt.

Die Ausgaben für Besoldungen, 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 Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 25 Pensions-, 19 Kranken- und 30 sonstige Summarien, deren Vermögen sich mit Schluß des Jahres 1909 auf 174.62 Millionen Kronen (gegen 1908 + 5.47 Prozent) belief.

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

2. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen sowie Schleppbahnen.

Die Gesamtlänge der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen betrug mit Schluß des Jahres 1909 rund 682 Kilometer (gegen 1908 + 33 Kilometer = 5.15 Prozent), hiervon sind 671 Kilometer als Kleinbahnen konzeffioniert beziehungsweise anerkannt.

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

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

Nach der Art des Betriebes verteilt sich diese Länge auf den elektrischen Betrieb mit 569 Kilometer (einschließlich der 2.3 Kilometer langen Drahtseilbahnstrecke der Mendelbahn), auf den Dampftrieb mit 105 Kilometer, auf reine Drahtseilbahnen mit rund 2 Kilometer und auf Pferdebahnen mit 7 Kilometer. Zahnradbahnen waren von den Bahnen mit elektrischem Betriebe 0.8 und von jenen mit Dampftrieb 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 Dampftrieb verminderte sich um 2.6 Kilometer. Die Länge der Drahtseilbahnen und jene der Bahnen mit Pferdebetrieb blieb unverändert.

Im ganzen waren von der Gesamtlänge 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 aufgebrauchte 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 Kapitalzufüssen.

Das verwendete Anlagekapital belief sich Ende 1909 auf 268.71 Millionen Kronen (+ 6.34 Prozent) und das amortisierte auf 6.19 Millionen Kronen (+ 16.74 Prozent).

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

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

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

Die Betriebseinnahmen 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 89.64 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 87.38 Millionen), das ist per Kilometer Betriebslänge 61.631 Kr.

Gegenüber dem Vorjahre 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 + 7.62); außerdem waren im Jahresdurchschnitt 4554 (+ 908) Arbeiter im Tagelohn beschäftigt.

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

Schleppbahnen waren mit Jahresende 1909 2270 vorhanden. Ihre Gesamtlänge betrug 1353 Kilometer. Unter den Schleppbahnen befanden sich 351 Bergwerks- und Gürtelbahnen (Montanbahnen), 1358 Industriebahnen (Fabrikbahnen), 204 land- und forstwirtschaftliche Bahnen und 357 sonstige Bahnen für Privat Zwecke. 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. C. G. und der De. N. B. B. und die Arbeiterausschüsse der De. N. B. B.

Als das Resultat der Wahlen in die Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse der De. N. B. 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 De. N. B. 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 Personalkommiswahlen auf der St. C. G. und er wird nunmehr nach dem Bekanntwerden des Wahlausganges auf der De. N. B. B. des Guten nicht genug tun können. Es ist angezeigt, den so gefeierten tschechisch-deutschen Wahlsieg auf seine richtige Größe zu überprüfen und die Umstände zu untersuchen, die zu diesen Wahlergebnissen führten.

Die Vertretung der Arbeiter der De. N. B. 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 Arbeiterausschüssen für die Strecke Wien-Znaim und in den für das Betriebsinspektorat Reichenberg wurden je zwölf, also alle Kandidaten unserer Organisation gewählt. In den Arbeiterausschüssen für das Betriebsinspektorat Rimbürg 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 Werkstätten dienst im Betriebsinspektorat Prag, nur mit der geringen Majorität von drei Stimmen von unserem verbundenen Gegner, den Tschechisch- und Deutschnationalen zusammen erobert.

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

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

Bei den letzten Wahlen für die Dienersektion der Personalkommission der De. N. B. 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 Zugbegleitungsdienst, Lokomotivheizer- und Werkstätten dienst, 4 Mandate wurden von unseren Kandidaten behauptet, und zwar 2 Mandate für die Bahnverwaltung und je eines für den Zentral- und den Heizhausdienst. Die Stimmenzahl ergab keine großen Differenzen. Etwas weniger Zuversicht 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. C. G. eroberten die vereinigten Tschechisch-deutschnationalen die Mandate für den Zentraldienst und den Stationsdienst.

Sie verloren aber das Mandat für den Werkstätten- und Materialdepotdienst. Das Mandat für den Heizhausdienst gewannen sie nur mit einer Mehrheit von 3 Stimmen. Das Mandat für den Zugbegleitungsdienst gewann der Kandidat des Kondukteurklubs.

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 gegenübergestellt worden. Diese Kandidaten des Unterbeamtenvereines waren auch gewählt worden. Diesmal eroberten die verbundenen Tschechisch-Deutschnationalen fünf Mandate

und unsere Organisation und Koalition das für den Bahn-erhaltungsdienst und jenes für den Lokomotivfahrdienst.

Die Mandate für die Beamtensektionen der Personalkommission dieser Bahnen waren nie von Kandidaten der sozialdemokratischen Organisation besetzt. Nichtsdestoweniger wird auch bezüglich dieser Mandatsbefetzungen in bürgerlichen Blättern eine sozialdemokratische Wahl-niederlage 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 erstandene Zentralverein, der mit unserer Organisation koalitiert ist, errang einen achtunggebietenden Erfolg in der Gruppe Zentraldienst (240 Stimmen gegen 487 Stimmen der verbundenen 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 Automaten für die Beamten auferlegt, ohne welche gewiß das Wahlergebnis wesentlich anders ausgefallen wäre.

Das Stimmenverhältnis in den Diener- und Unterbeamtensektionen gegenüber jenem bei der vorigen Wahl ist nachstehendes:

Staats-Eisenbahngesellschaft.

Dienersektion:

Wahlgruppe	1908			1911		
	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen
Zentraldienst	1	51	1	82	77	
Bahnverwaltung	2	711	2	543	359	
Stationsdienst	2	1013	2	1222	880	
Zugbegleitungsdienst	1	567	1	242	413	
Heizhausdienst	1	104	1	89	39	
Lokomotivfahrdienst	1	276	1	208	88	
Werkstätten dienst	1	41	1	49		

*) Der Kandidat des Kondukteurvereines erhielt 340 Stimmen.

Unterbeamtensektion:

Wahlgruppe	1908			1911		
	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen
Zentraldienst	1	175	1	6	30	
Bahnverwaltung	1	138	1	175	102	
Stationsdienst	1	42	1	168	345	
Zugbegleitungsdienst	1	19	1	37	85	
Heizhausdienst	1	322	1	19	22	
Lokomotivfahrdienst	1	89	1	229	93	
Werkstätten dienst	1	61	1	73	13	

*) Der Kandidat des Kondukteurvereines erhielt 115 Stimmen und ist sonach gewählt.

Österreichische Nordwestbahn.

Dienersektion.

Wahlgruppe	1908			1909		
	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen
Zentraldienst	2	529	1	122	14	
Bahnverwaltung	2	1274	2	328	325	
Stationsdienst	1	451	1	913	927	
Zugbegleitungsdienst	1	93	1	449	469	
Heizhausdienst	1	147	1	63	48	
Lokomotivfahrdienst	1	8	1	107	114	
Werkstätten dienst	1		1	14	26	

*) Eine selbständige Liste vereinigte 42 Stimmen auf sich

Unterbeamtensektion.

Wahlgruppe	1908			1909		
	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen
Zentraldienst	1	156	1	19	40	
Bahnverwaltung	1	27	1	134	49	
Stationsdienst	1	97	1	131	487	
Zugbegleitungsdienst	1		1	81	159	
Heizhausdienst	1	205	1	7	16	
Lokomotivfahrdienst	1		1	149	105	
Werkstätten dienst	1	42	1		59	

*) Zwei selbständige Listen vereinigten auf sich 14, beziehungsweise 11 Stimmen.

Das Ergebnis der Wahl in den

Arbeiterausschüssen der Österreichischen Nordwestbahn ist nachstehendes:

Arbeiterausschuss	Gruppe	Mandatsanzahl	Sozialdemokratische Stimmen	Gegnerische Stimmen
Wien-Znaim	Bahnverwaltung	4	200	85
	Zugbegleitung und Werkstätten dienst	4	296	64
	Stationsdienst	4	175	134
	Bahnverwaltung	4	308	671
Betriebsinspektorat Rimbürg	Zugbegleitung und Werkstätten dienst	4	455	354
	Stationsdienst	4	51	216
	Bahnverwaltung	4	790	479
	Zugbegleitung und Werkstätten dienst	1 u. 3	112	115
Betriebsinspektorat Prag	Stationsdienst	4	268	286
	Bahnverwaltung	4	485	253
	Zugbegleitung und Werkstätten dienst	4	291	135
	Stationsdienst	4	249	153

*) Ein gegnerischer Kandidat erhielt nur 109 Stimmen und unterlag so.

Das ganze unnatürliche Bündnis vom Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenverein zum Spolek českých úředníků železničních und vom Reichsbund deutscher Eisenbahner zur Zemská železniční dráha v království českém, mit der diesen von allen der sozialdemokratischen Organisation feindlichen Elementen gebotenen Wahlhilfe und der Förderung von oben vermochte an der einen,

in der Gesamtstimmenzahl zum Ausdruck kommenden Tatsache nichts zu ändern, daß der Anhang der sozialdemokratischen Organisation unter den Eisenbahnbefristeten stärker ist, als jener aller ihrer Gegner zusammengenommen. 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 einiger 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 wenn gleich 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 Personalkommissionsmitgliedern verlangten. Durch ihr Wahlbündnis ist ihre ganze 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 küssen, für nationale Ideale zu wirken, ist ihnen jetzt jede Selbsttäuschung genommen. Es ist nur Komödie, wenn man, wie dies im „Deutschen Eisenbahner“ und in der „Deutschnationalen Eisenbahnerzeitung“ geschehen ist, noch zu derselben Zeit Jammerartikel über die Verschiebung der Bahnen erscheinen läßt, als schon am Kopfe des Blattes die von den tschechisch- und deutschnationalen Eisenbahnbefristetenvereinen gemeinsam gezeichneten Kandidatenlisten prangten. So ein ehrlicher Nationaler aus Versehen in dieser Gesellschaft verblieben ist, muß er sich seiner Leute bis in die Knochen hinein schämen. In Unberührt des in diesem Wahlbündnis angehaften Uebermaßes an Charakterlosigkeit, der alles feil ist, selbst die der nationalen Eisenbahnerbewegung seit Jahren gleichsam als Banner vorangetragen nationalen Ideale, erscheint selbst Kron, der raffinierte Streber, als harmloser Waisenknaabe.

Damit die Gesellschaft vollständig sei, leisteten uneigennützig 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 liebt, konnte die Staatsbahnverwaltung nicht hassen. Sie war die hohe Protektorin dieser sauberen Gesellschaft.

Die Ergebnisse der Wahlen auf der St. E. 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 Eisenbahnbefristeten 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 gedient 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 ausgeliefert werden, denen diese Institutionen Mittel für andere Zwecke sind. Das Wahlergebnis wird uns eine eindringliche Mahnung sein, alle an der Organisation ausübenden Unterlassungssünden zu meiden.

Der deutschnationalen Eisenbahnerbewegung bleibt diese Wahl mit ihrem Wahlbündnis ein dauerndes Schandmal. Der deutschnationale Wahlsieg bestand vornehmlich darin, den tschechisch-deutschnationalen Mandate verschafft zu haben. Das werden die Deutschnationalen wohlweislich verschweigen, wenn sie sich bemühen werden, das Wahleresultat für sich als Agitationsmittel auszunutzen. Sie werden auch nicht gestehen, daß sie die eigenen eroberten Mandate tschechisch-deutschnationaler Wahlhilfe verdanken und werden alle Umstände unerwähnt lassen, die bei der Verteilung des Wahlausfalles in Betracht gezogen werden müssen, daß das Territorium der ehemaligen Arbeitersektion der Personalkommission auf der De. N. W. B. geteilt wurde, daß der Klub der Konduktoren auf der St. E. 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 gemachten amlichen Begünstigung 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 erkaufte. 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.

Von 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, setzt da des Langen 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 Altem was nicht geschehen ist, sei nur die Gewerkschaft schuld.

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

Verein im Februar d. J. abhielt, erstattete dessen Obmann Hartinger seinen Rechenschaftsbericht, in welchem er in behaglicher Breite schilderte, was er für die Zugserpediten 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 Vereinsstätigkeit, den die Worte des Herrn Hartinger hervorzuzaubern suchten, wurde jedoch durch eine dunkle Wolke verdrängt, indem die Südbahnmitglieder der Vereinsleitung den Vorwurf der laxen Interessenvertretung machten. Die Südbahner seien mit den angeblichen Erfolgen nicht zufrieden, da seit Jahr und Tag die Forderung betreffs Entschädigung der Abgehenden sowie die Erhöhung der Stationsleiterzulage noch offen und auch die Bewilligung der II. Wagenklasse noch ausständig sei. Auch die Gebahrung mit dem Vereinsvermögen wurde einer abfälligen Kritik unterzogen. Ebenso wurde die Beteiligung an der letzten passiven Resistenz verurteilt, wo die Vereinsleitung ihre Mitglieder auf der Südbahn erst im letzten Moment hierzu aufforderte, ohne sie vorher über die Sache unterrichtet oder gefragt zu haben.

Was ihre Kaffeengebarung betrifft, daß ihnen die Deputationskosten zu hoch sind, daß sie die Visitenkarten des Obmannes nicht bezahlen wollten u. f. 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 deutlicher Beweis für die unökonomische Geldverwendung solcher kleiner Vereine ist.

Uns interessiert lediglich nur, daß die vielgepriesene Standesorganisation die Interessen ihrer Mitglieder nicht in der erwarteten und versprochenen Weise zu vertreten imstande ist und daß die Unzufriedenheit ihrer Mitglieder schon nach so kurzer Zeit zum Ausdruck kommt. Und daß diese Unzufriedenheit eine tiefgehende ist, beweist der Umstand, daß die Zugserpediten 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 förmliche Trennung — beschlossen werden sollte. Dieser Beschluß ist allerdings durch das unverhoffte Erscheinen des Obmannes vom „Zugserpeditenverein“ unterblieben. Dafür wurde jedoch die Absicht ausgesprochen, in den Verein der Rangleiexpediten überzutreten.

Der ganze Vorgang beweist wieder aufs neue, daß eine sogenannte Standes- oder Kategorienorganisation wie der „Zugserpeditenverein“ 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 herumzubetteln.

So behauptet der „Zugserpedit“, Nr. 1, 1911, in seiner fassam bekannten Annahme, daß die Auffassung des Dienerranges bei den Stationsmeistern und die Schaffung einer reinen Unterbeamtenkategorie sowie die Kürzungen der Vorrückungsfristen, Schaffung der Klassen- und Kalkulationszulage, Regelung der Urlaube u. f. w. ein ausschließliches Produkt der Tätigkeit des „Zugserpeditenvereines“ sei. (Sehr bescheiden, nicht wahr?) Und da getrauen sich diese eingebildeten „Intelligenzien“ noch von einer urteilslosen Masse zu schreiben, als welche sie die Mitglieder der Gewerkschaft zu bezeichnen belieben, wo doch die Mitglieder ihres Vereines, welche solche 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 Visitenkarten ihres Obmannes Hartinger nichts helfen, wo sie auf den Unwillen der Bahnverwaltung stoßen, da versagt dann dieser Verein gänzlich, weil ihm infolge seines kleinen Körpers keine weiteren Machtmittel zu Gebote stehen und es sich auch die mit ihm koalitierten nationalen Vereine nach den Erfahrungen, die sie im Jahre 1910 gemacht haben, gewiß überlegen werden, passive Resistenz zu betreiben. Auf welche Art und Weise diese passive Resistenz inszeniert wurde, geht ganz deutlich aus dem Vorwurf der Zugserpediten der Südbahn, den sie ihrer Vereinsleitung wegen der Beteiligung an dieser passiven Resistenz machten, hervor. Diese wurde von ein paar Machern der dabei beteiligten Vereine aus eigener Machtvollkommenheit 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 Verrates 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 zweifelhaften Experimenten nicht zu haben und treten nur dann in einen solchen Kampf ein, wenn die nötigen Vorbereitungen 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 Ursache, der Gewerkschaft Verrat vorzuwerfen, als sie es nur dieser zu verdanken haben, daß sie mit ihrer passiven Resistenz nicht elendig Schiffbruch erlitten haben. Die Südbahnverwaltung hat die Zugserpediten doch nur deshalb gemacht, weil sie sich vor der Gewerkschaft gescheut hat. In der Erwägung, die Gewerkschaft könne sich der Bewegung anschließen und ihr dadurch die nötige Geltung verschaffen, hat sie die immerhin bedeutenden Zusagen gemacht.

Wie wenig dem „Zugserpeditenverein“ die Verhältnisse der Südbahnstationsmeister, zu deren Interessenvertretung er angeblich nur allein berechtigt ist, bekannt sind und in welcher läghafter Weise er es versucht, sich bei seinen Mitgliedern in Postur zu bringen, dafür liefert uns die im Februar d. J. stattgefundene Hauptversammlung dieses Vereines den besten Beweis. Denn nach dem „Zugserpedit“ 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 Zulagen bei der Südbahn schon im Jahre 1908 mittels Zirkular 539/A beziehungsweise 537/A eingeführt wurden. Und solche Leute wollen dann noch die Liebergeheiten spielen und werfen, 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 Südbahnkollegen nicht richtiggestellt wurde, was wohl zur Genüge beweist, welches Interesse diese Leute ihren wirtschaftlichen Forderungen entgegenbringen. Diese Sorte von Kollegen hat eben nur Interesse für schöne Uniformen, Fahrt II. Klasse und für einen Degen, um damit den Hunger abstechen zu können; alles andere ist ihnen Nebensache, was sich leider nur zu oft schon gezeigt hat.

Interessant ist auch der Ausweis über die Mitgliederbewegung vom „Zugserpeditenverein“ 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 Wertschätzung einer separatistischen Organisation die Beiträge einfach schuldig bleibt. Und mit solch einem „Potemkinschen Dorje“ möchte der „Zugserpeditenverein“ noch Schlaffage 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 Bettelsack und kommen zu den gewerkschaftlich organisierten Kollegen um Beiträge zu einem Geschenk für ihren Obmann Hartinger sowie für den Pressfonds schnorren. Aber Geld stinkt eben nicht!

Als ein besonderes Renommee betrachtet der „Zugserpeditenverein“ gleich allen anderen separatistischen Organisationsformen 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 Befolgung, die Steuern, die Zölle, unser ganzes Versicherungswesen, 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 er kämpften Mehrbezüge auf das Doppelte belastet werden und wenn man uns, wie es jetzt von der Regierung geplant ist, unsere so mühevoll errungenen Versicherungs-gesetze 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 stellen. 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 Kampfsplatz.

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 Schadenersatzleistung 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 allem hervorgeht, kann eine Kategorienorganisation, wie der Zugserpeditenverein als Kampforganisation, 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 „Zugserpeditenverein“ eine Erhöhung der Bezüge des Staatsbahnpersonals, woran auch die Südbahner aus Grund des Zirkulars 385/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. Kann das alles ohne die Gesetzgebung, außerhalb des politischen Betriebes des Parlamentes, 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 haufieren 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 Parlamentes vor Eisenbahnerfreundlichkeit trüben, um unsere Stimmen zu ergattern, haben dann, als wirklich etwas für die Eisenbahner geschehen sollte, den 20 Millionen-Antrag des Sozialdemokratischen Verbandes abgelehnt und nachher viel größere Summen für Kriegsschiffe und andere militärische Zwecke bewilligt.

Eisenbahner, Kollegen! Mit solch einer Interessenvertretung kann uns in Ernstfälle 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 Reichsverband der Eisenbahner und Gewerkschaften 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 Verkennung der Tatsachen an allen möglichen separatistischen Sonderbestrebungen beteiligt, anstatt geschlossen für ihre Forderungen einzutreten.

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

Inland.

Die Maifeier. Die Maifeier in Wien hatte ihr durch Tradition festgelegtes Gepräge. Am Vormittag gegen 60 politische und Branchenversammlungen, 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 Vorjahre. 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 Spitze des Zuges kam diesmal etwas früher im Prater an, es waren die Organisationen des XVIII. Bezirkes, an deren Spitze ein Mann mit einer Standarte ging, in welcher in scherzhafter Weise die Rede des Prinzen Richtenstein persifliert war. „Der Richtensteinsche 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. Bei dem 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-Mimm-Anbetern!“ Auch hier wollte die Polizei die Beleidigung der christlichsozialen Partei nicht dulden, aber nach einem kurzen, ziemlich aufregenden Handgemenge zog sich die überreizte 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 Mariahilf 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 Ziffern selbst über die Straßen zu tragen und ließ von der Konfiskation ab. Von diesen kleinen Zwischenfällen abgesehen, ging die Maifeier ohne weitere polizeilichen Blamagen vor sich. Die vielen Standarten, die im Zuge 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 verlief 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 jungtschechischen Abgeordneten Dyl 1500 Gulden dafür ausbezahlt ließ, daß sein Organ eine diesem Abgeordneten genehme böhmische 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 Wochsprüngen des Gehmann-Blattes sagen? Ein Zitat aus „Gök von Verdingen“, 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 Protektoren des Klingelbeutelblattes kein Pardon gegeben.“ Die „Reichspost“ sagt, daß Bergani durch die Zurückziehung der Klage die Wichtigkeit 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“?

Gefährnisse „deutscher Arbeiterpartei.“ In Steiermark haben die Deutschbürgerlichen ihren getreuen Knechten, der „deutschen Arbeiterpartei“, auch nicht die kleinste Kandidatur überlassen. Darüber sind diese sehr verärgert und haben in einer Versammlung der deutschfreihheitlichen Vertrauensmänner am 24. April eine Erklärung abgegeben, in der sie in ihrer Erbitterung manche Wahrheit sagen. 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 deutschfreihheitlichen Parteien bei politischen Kämpfen stets Hand in Hand gegangen ist. Sie erinnert daran, daß in allen Kommersreden deutschbürgerlicher Redner die Notwendigkeit betont wurde, die deutschen Arbeiter den Gangarmen der roten Internationale zu entreißen und deren Herz für das deutsche Volk 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 Deutschbürgerlichen diese Arbeiter durch Verwirklichung ihrer Schlagworte von der Freundschaft für die deutschen Arbeiter unterfüttern, hat es sich bisher gezeigt, daß sie die Arbeiter lediglich als nationale Mitläufer wünschön, ihnen aber die Betätigung als gleichberechtigte Volksgenossen in den Vertretungskörpern unterbinden. . . . In erster Linie ist zweifellos die Wirtschaftspolitik der Deutschbürgerlichen dafür maßgebend, da diese eine ausgesprochen klassenmäßige Mittelstandspolitik betreiben, während die Deutsche Arbeiterpartei eine das Wirtschaftsleben des gesamten deutschen Volkes fördernde Politik verfolgt. Daß in manchen Kreisen des deutschen Bürgertums geradezu ein Haß gegen den deutschen Arbeiter herrscht, beweisen zur Genüge die Worte eines Teilnehmers der Vertrauensmänner-Versammlung 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 abtreten, daß die Deutschbürgerlichen eine ausgesprochen klassenmäßige Mittelstandspolitik betreiben, daß sie den deutschen Arbeiter hassen und ihn höchstens als nationalen Mitläufer wünschen. Herr Ertl zum Beispiel, ist, seitdem er kandidieren darf, recht zahlreich 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 verheirateten Sohn. Seit 1870 war Genosse Albrecht an vorderster Stelle im Parteileben tätig, was ihm mehrfache Strafen eintrug. Er hat sich auch um die Einigung am Hainfelder Parteitag verdient gemacht, wie er denn stets, auch als er mit schweren Existenzsorgen 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 Vorjahre 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 Eisenbahngesellschaften nochmals aufnehmen werde. Wenn sie aber, wie es nach dem bisherigen Verhalten der Gesellschaften zu befürchten sei, zu keinem Ergebnis führten, so werde er sich an die Kammer wenden, um gesetzliche Mittel zu bekommen, 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 Verwaltungsvorsitzenden der Eisenbahngesellschaften die Aufforderung, sich innerhalb einem Monat zu entscheiden, ob sie die aus rein disziplinarischen Gründen entlassenen Eisenbahner wieder einstellen 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 Eisenbahngesellschaften endigen muß. Trotzdem wollen die Eisenbahngesellschaften nicht nachgeben. Auf die weitere Entwicklung der Dinge kann man sehr gespannt sein.

Ein Polizeiattemptat 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 M. Manigel als Anführer 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 hirnirrigten Anschuldigungen erklärt Gompers, 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. Manigel 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 ungesetlich erklärt. Demgemäß verfügte das Gericht die Verhaftung des Staatsanwalts Drew in Los Angeles, des Anwalts der Baumeistervereinigung und des Chauffeurs Fox wegen Entführung Mac Manaras. 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 Maschinenisten und Seizer Toffin droht mit einem 24stündigen Eisenbahnstreik, wenn die Eisenbahngesellschaften in ihrem Widerstand gegen das Parlamentsvotum über die Wiedereinstellung 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.

Eisenbahnkongress 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 drehten,

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 beschloß weiter, 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 Gerichtssaal.

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

U. 1897/10
Geschäftsstuhl 9.

Im Namen Seiner Majestät des Kaisers!

Das k. k. Bezirksgericht Bozen, Abteilung IV, hat über die Anklage des Josef Tomischil, Reichsratsabgeordneter, als Privatankläger, gegen Josef Amort, am 8. August 1897 in Mergerona geboren, zuständig nach Ultrei, katholisch, verheiratet, Assistent der Südbahn, Sohn des Valtjhar und der verstorbenen Anna geborenen Zessabrt, unbekannt, wegen Uebertretung gegen die Sicherheit der Ehre, gemäß § 488, St.-G. in Anwesenheit des Vertreters Dr. Anton v. Walthier, 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 Verurteilung des Angeklagten nach § 488 St.-G. und des Antrages des Verteidigers auf Freispruch, eventuell milde Verurteilung zu Recht erkannt:

Der Angeklagte Josef Amort ist schuldig, am 30. Oktober 1910 in Bozen im Gasthaus „zum goldenen Röhl“ den Reichsratsabgeordneten Josef Tomischil namentlich durch die Mitteilung von erdichteten Tatsachen fälschlich einer unehrenhaften Handlung beschuldigt zu haben, die geeignet war, den Herrn Tomischil in der öffentlichen Meinung herabzusetzen, indem er behauptete, Tomischil habe das Personal der Südbahn verraten und verkauft und er habe sich von der Südbahndirektion mit einigen Tausenden bestechen lassen; er hat hierdurch die Uebertretung 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 (hundert) Kronen, eventuell 10 (zehn) Tagen Arrest

und gemäß § 389 St.-P.-O. zum Ersatz der Kosten des Strafverfahrens und eventuellen Strafvollzuges verurteilt.

Gründe.

Der Schuldspruch gründet sich auf folgende Erwägungen: Durch die Aussagen der Zeugen Oberbacher und Windholz ist erwiesen, daß der Angeklagte damals, am 30. Oktober 1910 im Gastlokal des „Röhl“ die Äußerung getan hat: „Tomischil habe sich von der Südbahndirektion mit einigen Tausenden bestechen lassen.“ Diese Äußerung wird auch teilweise bestätigt durch die Angaben der Zeugin Theresie Verschauer, die ebenfalls von „Tausenden“ sprechen hörte.

Der Angeklagte gibt selbst zu, gesagt zu haben, „Tomischil habe das Personal verraten und verkauft“.

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

Tomischil müßte als sozialdemokratischer Abgeordneter die Interessen der niederen Klassen der Südbahngestellten wahren; wenn er nun dieselben verraten und verkauft 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 herabzusetzen und ihn insbesondere bei seinen Gesinnungsgenossen verächtlich zu machen.

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

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

Falls auch dem Angeklagten der Nachweis dafür gelungen wäre, daß es den Bemühungen Tomischils zuzuschreiben sei, daß die niederen Klassen der Südbahngestellten bei der passiven Resistenz nicht mitgetan hätten, daß Tomischil es gewesen wäre, der die Anteilnahme verhindert und hintertrieben habe, so kann ja Tomischil 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 Elend und Not gestürzt würden.

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

In dem Vorwurf aber, daß sein Verhalten in dem Vorkampfe der Südbahngestellten 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 Vernehmung der Strafe wurde angenommen als mildend: das teilweise Geständnis, Unbetheiltheit, Aufregung; erwiderte: der Umstand, daß es sich um eine schwerwiegende Verletzung handelt, erhoben gegen eine Person, deren Pflicht und Aufgabe es ist, die Interessen der unteren Klassen der Südbahnangehörigen zu wahren.

R. I. Bezirksgericht Bozen, Abteilung IV, am 1. März 1911.
Dr. Neubacher m. p. Dr. Wraitenberg m. p.

Für die richtige Abschrift:

Gerichtskanzlei R. I. 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 gedankenlosen Nachlässern planmäßig solche „Kampfmethoden“ beibringen, zumeist nicht gefast werden können.

Das Eisenbahnunglück in Villach am Weihnachtsabend. Vor dem Landesgericht Magensfurt fand am 3. Mai l. J. ein schwerer Eisenbahnunfall, der sich am 24. Dezember 1910 auf dem Hauptbahnhof in Villach ereignet hatte, sein gerichtliches Nachspiel.

Am genannten Tage gegen 1/7 Uhr morgens stieß der vom Hauptbahnhof in Villach gegen Marburg abgefahrene Personenzug Nr. 430 kurz nach Passierung der östlichen Platininspektion 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 Verletzungen erlitten.

Wegen dieses Unfalls erhob die Staatsanwaltschaft die Anklage gegen den Assistenten der Südbahn Heinrich Lang, welcher am Unfalltage den Dienst am Hauptbahnhof in Villach versah, weiters gegen den Lokomotivführer des Personenzuges Nr. 430 Franz Kuzila.

Dem Assistenten Lang wurde zur Last gelegt, daß er den Personenzug Nr. 430 abgefahren habe, ohne sich vorher durch die vorgeschriebene Anfrage bei dem in der östlichen Platininspektion dienhabenden Beamten Pözege vergewissert zu haben, ob der erwartete Güterzug Nr. 455 bereits in der Station eingetroffen sei.

Dem Lokomotivführer Kuzila wurde zur Last gelegt, daß er seine Fahrt fortgesetzt habe, obgleich das Ausfahrts-Semaphor auf „halt“ gestellt war und die unmittelbar hinter der östlichen Platininspektion gelegenen Weichen nicht für seine Ausfahrt standen, sondern für die Einfahrt des Zuges Nr. 455 gestellt waren.

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

Lokomotivführer Kuzila, welchen Dr. Harpner aus Wien verteidigte, gab an, er sei mit dem von ihm geführten Zuge am Unfalltage ganz normal vom Hauptbahnhofe abgefahren 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 Blocksignale dem Zuge nicht vorangegangen sei. Bei Passierung des Wächters postens zwischen dem Hauptbahnhofe und der östlichen Platininspektion habe er keinerlei Haltssignal bemerkt, ebenso auch nicht das rote Licht des Ausfahrts-Semaphors; der am Unfalltage herrschende dichte Nebel habe nur die Aussicht auf wenige Schritte gestattet. Bei der Annäherung an die Stelle, wo der Ausfahrts-Semaphor sich befindet, habe er einen matten gelblichen Schein, wie ihn ein auf „frei“ stehendes Signal im Nebel zeige, bemerkt und sei daher der festen Meinung gewesen, daß der Ausfahrts-Semaphor auf „frei“ stehe. Möglicherweise sei ihm in dem dichten Nebel eine Verwechslung mit einer in der Nähe des Ausfahrts-Semaphors postierten, zu Beleuchtungszwecken dienenden Sektarlampe passiert, woran er aber unschuldig sei, weil eben dichter Nebel geherrscht habe, und er bei der ganzen Situation keine Ahnung haben konnte, daß der Ausfahrts-Semaphor auf „halt“ gestellt sein werde. Unmittelbar vor Annäherung an die hinter der Platininspektion gelegenen Weichen habe er bemerkt, daß diese unrichtig gestellt seien; es sei jedoch bereits viel zu spät gewesen, den Zug noch vor den Weichen 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 wurde der Zusammenstoß mit dem ihm entgegenkommenden Güterzuge 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 Unfalltage dichter Nebel geherrscht habe. Der Ausfahrts-Semaphor sei auf „halt“ gestanden, ebenso seien die Weichen für die Einfahrt des Zuges Nr. 455 gestellt gewesen. Der zwischen der östlichen Platininspektion 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 Weichen mit anderen Waggons nicht wahrgenommen. Der Beamte der östlichen Platininspektion, Pözege, gab bezeugt 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 Platininspektion anwesend gewesene Bedienstete, welche jedoch präzise Angaben in dieser Richtung nicht machen konnten.

Nach Erstattung eines Gutachtens seitens der Sachverständigen Revidenten Blamer und Ingenieur Karl Waiß beantragte der Staatsanwalt die Verurteilung beider Angeklagten. Der Verteidiger Lang's, Dr. Böcher, verlangte die Freisprechung, weil bezüglich der Frage, ob der Assistent Lang vor Ausfahrt des Zuges Nr. 430 bei der Platininspektion angefragt habe, ob die Ausfahrt für diesen Zug frei sei, sich die Aussagen des Angeklagten und des Zeugen Pözege gegenüberstünden, ohne daß weitere Beweise vorliegen. Bei dieser Sachlage könne man von der Schuld des Lang unmöglich die Überzeugung gewinnen, da von Pözege nicht zu erwarten sei, daß er sich selbst belaste, wenn etwa er irrtümlicherweise die Anfrage des Beamten Lang bejahend beantwortet hätte.

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

wechslung eines anderen Lichtes mit dem Ausfahrts-Semaphor und für die Nichtbeachtung des letzteren könne man bei dem von allen Zeugen bekundeten dichten Nebel unmöglich den Lokomotivführer verantwortlich machen. Dieser habe auch nach dem Unfalle die Weichen in der korrektesten Weise alles getan, um den Zug rechtzeitig zum Halten zu bringen, was leider nicht mehr möglich sei. Während also sicherlich durch ein schweres Verschulden irgend eines Organes der Zug abgefahren worden sei, ehe er freie Ausfahrt hatte, habe der Lokomotivführer unter den gegebenen Umständen alle pflichtmäßige Aufmerksamkeit betätigt.

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

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

Eine bemerkenswerte Entscheidung des Schiedsgerichtes. Am 28. April erlitt der Magazinsarbeiter Michael Eder in der Station Klein-Schwedat als er in einem Lastwagen beim Frachtemagazin Jäffer einlagers und übereinanderstapelte, dadurch einen Unfall, daß infolge plötzlichen Anstiebens einer Zuggarnitur an seinem Wagon ein Fuß ins Rollen 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 80prozentige Heilversorgungsrente. Ab 28. Februar d. J. wurde ihm von der berufslosen-schaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen eine 80prozentige Dauerrente von seinem Jahresarbeitsverdienst bemessen, welche der Annahme einer 40prozentigen Erwerbsminderung entspricht.

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

Der klägerische Vertreter führte aus, daß die Sachverständigen nur die rein medizinische, nicht aber die darüber hinausgehende, durch die Berufsuntauglichkeit Eder's hervorgerufene Erwerbsminderung in Rücksicht zögen. Der klägerische Vertreter hielt dem Schiedsgericht die im Jännerheft 1911 des „Österreichischen Zentralblattes für juristische Praxis“ publizierte Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 17. November 1910, Nr. I 946/10, betreffend den Unfallversicherungsprozeß eines Straßenbahnkondukteurs, welchem, obgleich er von den Gerichtsräten als zu 50 Prozent erwerbsunfähig begutachtet worden war, der Oberste Gerichtshof unter Aufhebung der untergerichtlichen Urteile die Einschätzung für volle Invalidität zusprach, von der Anschauung ausgehend, daß dem von der Straßenbahn wegen des Unfalls pensionierten Kondukteurs doch nicht zugemutet werden könne, den Rest seiner Arbeitsfähigkeit auf eine gekünstelte Weise für einen anderen Beruf zu verwenden, für den er nicht ausgebildet sei.

Das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap verurteilte auch tatsächlich die Anstalt zu einer Renteumzahlung 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 insofern beigegeben werden müsse, als die Berufsunfähigkeit der vornehmste Teil der Arbeitsfähigkeit sei. Da nun das Sachverständigengutachten die Untauglichkeit des Klägers zum Eisenbahndienst nicht berücksichtigt habe, habe das Schiedsgericht die Rente unter Zugrundelegung einer 50prozentigen Erwerbsminderung nach freiem Ermessen erhöht.

Streiflichter.

Statt Eisenbahnerpersonalhäuser — Pfarrhofbau. Aus Selzthal wird uns berichtet: Seit vielen Jahren schon kämpft die hiesige Arbeiterkassette gegen die immer ärger werdende Wohnungsnot an, und ganz besonders die Eisenbahner haben wiederholt die Forderung nach Erbauung von Personalhäusern für Selzthal erhoben, weil sie wissen, daß damit nicht nur die Wohnungsnot der Eisenbahner, sondern auch die der übrigen Arbeiterkassette behoben würde. Auch der christlichsoziale Abgeordnete Reichsritter v. Panz arbeitete auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge. Wie das pfälzische „Emsstalerblatt“ berichtet, hat das k. k. Eisenbahnministerium auf Betreiben des Herrn Panz 20.000 Kr. für den hiesigen Pfarrhofbau bewilligt. Herr Panz, der bei jeder Gelegenheit von seiner „Fürsorge für die Arbeiterkassette“ jafelt und der wiederholt erklärte, daß er „sehr viel für die Eisenbahner Selzthals gewirkt“ habe, hat es also für notwendig befunden, einen Kredit für den Pfarrhofbau zu erhalten, statt an der Durchführung der Forderung nach Errichtung von Personalhäusern mitzuwirken. Die Wohnungsnot von Selzthal wird von Tag zu Tag untröstlicher, die Linger Kaserne mußte, weil sie für häufiglich befunden wurde, geräumt werden, die andere Kaserne wurde überfüllt und für mehrere Eisenbahner mußten sogar in Gasthäusern Wohnungen gemietet werden. Eine Erhöhung des Quartiergehaltes wurde abgeschlagen mit der Begründung, daß eine solche Erhöhung nur den Hausherren 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 Erbauung von Personalhäusern. Sie vergessen ganz dabei, daß ihr Abgeordneter es unterlassen hat, dieser längst bekannten Forderung den nötigen Nachdruck zu verleihen. Hätte Herr v. Panz für die Erbauung von Personalhäusern so wader gearbeitet wie für die Erbauung des Pfarrhofes, dann hätte die Selzthaler Arbeiterkassette schon längst ihre Personalhäuser und das Gewinnsel der Christlichsozialen wäre überflüssig. Herr v. Panz 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

zugunsten seiner paar christlichsozialen Freunderln und gegen das Interesse der Allgemeinheit.

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

Die Arbeiterzentrausführungsmittelglieder beim Eisenbahnministerium. Zufolge des in der großen Staatsbahnarbeiterversammlung in Rudolfsheim am 22. März l. J. gefaßten Beschlusses sprachen am 8. April l. J. abermals die Arbeiterzentrausführungsmittelglieder Tantsin, Schneider und Kubitschek beim Eisenbahnminister vor, um ihm in der Frage der Identitätskarten die in einem Memorandum zusammengefaßten Wünsche der Arbeiterschaft der Staatsbahnen zu überbringen. Denn mit der Einführung der bloßen Identitätskarten habe man weder der Arbeiterschaft noch der Staatsbahnverwaltung dasjenige getan, was man von dieser ganzen Sache eigentlich gehofft habe, nämlich: eine Vereinfachung für beide Teile. Im 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 auszugestatten.

Der Eisenbahnminister 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 schloßerte die Deputation, daß auf der Südbahn die Legitimationen für die Arbeiter bereits bestehen, und zwar ganz so, wie diese die Arbeiter der Staatsbahnen wünschen. Dadurch werden viele Drucksorten, viel Zeit und Arbeit erspart.

Der Eisenbahnminister verfolgte 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 Eisenbahnbediensteten in den Bahnhofrestaurationen. Die k. k. Betriebsleitung Czernowit hat nachstehenden Dienstbefehl ausgegeben:

R. I. Betriebsleitung Czernowit

Nr. 8/1, 12. am 15. März 1911.

Betreff: Verpflichtung der Pächter der Bahnhofrestauration und Bahnhofbüfets zur Einräumung einer Ermäßigung an die Bediensteten der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung.

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 Pächter der Bahnhofrestaurationen und Bahnhofbüfets des hiesigen Amtsbezirkbereiches vertragmäßig verpflichtet sind, allen Bediensteten der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung und deren Angehörigen ohne Verminderung 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 Pächter anzuweisen, große, unter Rahmen und Glas gelegte und von der Ortsbehörde vidierte Speisen- und Getränketarife zur hiermitlichen Genehmigung vorzulegen, worauf dieselben in den Restaurationsräumlichkeiten an Stelle der bisherigen Tischblätter zur Aufführung zu gelangen haben werden.

Der k. k. Betriebsleiter:
Dr. Tschiggfrey.

Da das Personal der Betriebsleitung Czernowit vom obigem Dienstbefehl nicht in entsprechender Weise in Kenntnis gesetzt wurde, veröffentlichen wir denselben, um so den in Betracht kommenden Bediensteten die Gelegenheit zu geben, sich gegen Ueberbeteiligungen in Bahnhofrestaurationen zu schützen.

Von der Bregenzeralwbahn. Ueber die Zustände bei der Bregenzeralwbahn ließen sich Wände schreiben, wir wollen uns aber vorderhand mit einigen Zeilen begnügen.

Der Taglohn eines Oberbauarbeiters auf der Strecke beträgt Kr. 2.70, also weniger wie die ortsüblichen Löhne der Gemeinde- und Fabrikarbeiter. Bedenkt man die teuren Lebensverhältnisse, so ist das eine Verurteilung zum langsamen Hungertod. Die Stationsarbeiter der Station Vorkloster haben einen Taglohn von Kr. 2.90 bis 3.10. Die Gemeindetagelöhner haben durchschnittlich Kr. 3.50 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 Mehmmer 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 Kronen. 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 Straßenzehrer. Ja, ein Wäschebefeuchter 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. Galt es aus, ist's gut für ihn, halt er's nöt aus, wird er hin. Dann braucht man ihn auch keine Provision zu zahlen. Nach Vorchrift sollen die Löhne der Bahnarbeiter nach den ortsüblichen geregelt 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. Daß unter solch miserablen Verhältnissen das Spitzel- und Denunziantentum blüht und gedeiht, ist selbstverständlich. So ist es überall. Je mehr Elend, desto weniger Moral. Die Vorgesehten tun auch in puncto Antreiberei das Möglichste. Kurz und gut, die Arbeiter der k. k. Bregenzeralwbahn verlangen eine bessere Entlohnung und anständigere Dienstverteilung und

sind auch entschlossen, ihre Forderung mit Nachdruck zu vertreten. Mit dem Hinweis auf den Provisionsfonds ist nicht viel getrüffelt, denn dieser steht in seiner jetzigen Verfassung allem anderen früher als einer Altersversorgung ähnlich.

Ein Nachtrag zum Bericht über die Reichskonferenz der Werkstättenarbeiter. Im Bericht des Genossen Stüh bei der Reichskonferenz der Werkstättenarbeiter über die Aufsicht über die Bahn ist richtigzustellen, daß Genosse Stüh nicht berichtete, der 1. Mai sei von den Arbeitern dieser Bahn bereits gefeiert worden. Genosse Stüh hat auf die Notwendigkeit verwiesen, alles daranzusetzen, daß der 1. Mai gefeiert werden könne. Betreffs der Lohnerhöhungen berichtete Genosse Stüh, daß diese wohl nicht im Verdienst, aber bei der Provision zum Ausdruck kommen. Er kritisierte ferner in ziemlich scharfer Weise das Affordsystem, die Ueberzeitarbeit und die Fahrbegünstigungen für Provisionisten und begründete die bei der Konferenz eingebrachten Anträge betreffs der Stabilisierung, der Fahrbegünstigungen und der Einführung der 52 1/2 stündigen wöchentlichen Arbeitszeit für das Heizhaus- und Werkstättenpersonal.

Der 1. Mai und die Forderungen der Bahn-erhaltungsarbeiter. Falls die f. f. Staatsbahnverwaltung die Stimme der gewählten Vertreter der Arbeiter in den Sitzungen und die der Arbeiter in den vielen Versammlungen um endliche Erfüllung der Zugeständnisse vom Jahre 1908, als da sind: Urlaube, Automat und Arbeitsordnung, nicht richtig verstanden haben sollte, so hat sie hoffentlich der Verlauf des 1. Mai eines Besseren belehrt. Zumindest waren die Herren von der Entschlossenheit der Arbeiter für die Maifeier so überrascht, daß sie im ersten Augenblick von Revolution sprachen und versuchten, die Bewegung oder den „Aufruhr“ wie sie meinten, mit Drohungen niederzudrücken. Doch mußten sie bald die Erfahrung machen, daß damit nichts auszurichten sei; so entschlossen sie sich in ihrer Verzweiflung, geschehen zu lassen, was sie nicht hindern konnten. Die Wiener Oberbauarbeiter haben also am 1. Mai durch den Anschluß an die große Demonstration für die Befreiung der Arbeiter von aller Ausbeutung der Staatsbahnverwaltung klar vor Augen geführt, daß ihre Gebuld endlich zu Ende ist. Ihre Forderungen sind nicht nur berechtigt, sondern übermäßig und unüberwindlich durchzuführen. Wenn sich die Herren von ihrer Ueberraschung erholt haben, so sollen sie darüber nachdenken, ob es möglich ist, daß eine Familie mit einem Tagelohn von Kr. 2.60 leben kann. Das macht in der Woche etwa 15 Kr. und im Jahre die Summe von 750 Kr. Davon ist für die Wohnung mindestens ein Betrag von 288 Kr. zu bezahlen; wenn man bei einer fünfköpfigen Familie für Wärme, Kleider und Schuhe nur 150 Kr. pro Jahr rechnet, so bleiben noch 312 Kr. oder 17 S. pro Kopf und Tag. Wenn sie sich weiter den Kopf zerbrechen wollen, was von diesen 17 S. außer dem Quantum zum Ausfüllen der Wagenwände noch alles bezahlt werden muß, so werden sie den Betrag noch einmal mit 2 dividieren müssen, um zu wissen, wovon ein Arbeiter mit seiner Familie zu leben gezwungen ist; vielleicht begreifen dann die Herren, warum niemand Lust hat, am Oberbau Arbeit zu nehmen und warum sich niemand fürchtet, wenn mit Entlassung gedroht wird. Der 1. Mai hat hoffentlich den Herren gezeigt, was notwendig ist. Die Oberbauarbeiter werden ihre Reihen in den nächsten Wochen möglichst vollständig schließen, um, wenn notwendig, der Staatsbahnverwaltung ihre Forderungen in nicht mißzuverstehender Weise in Erinnerung zu rufen: 3 Kr. Mindestlohn, Automat, Arbeitsordnung und Urlaube. Arbeiter! Müßt euch! Für Brot und Recht gilt der Kampf.

Eisenbahnkatastrophen. Am 4. Mai um 1/6 Uhr abends entgleiste der in der Richtung gegen Prag verkehrende Güterzug Nr. 279 infolge einer durch einen heftigen Wolkenbruch unmittelbar vorher eingetretenen Vermehrung des rechtsseitigen Gefälles zwischen den Stationen Wildensdorf und Brandeis an der Adler, nachdem kurze Zeit vorher der nach Prag verkehrende Personenzug Nr. 341 die Unfallstelle anstandslos passiert hatte. Da die Unfallstelle in einem rechtsseitigen Bogen und im Anschnitt einer bewaldeten Lehne liegt und durch den wolkenbruchartigen Regen der Fernblick behindert war, konnte der Lokomotivführer den in voller Streckengeschwindigkeit im Gefälle fahrenden Zug trotz der getroffenen Maßnahmen nicht mehr rechtzeitig vor der Vermehrungsstelle zum Stillstand bringen. Die Lokomotive des Zuges wurde durch die 15 Meter lange und 30 Zentimeter über Schienentopfhöhe lagernde Geröllschicht zur Entgleisung gebracht und bohrte sich mit dem Vorderende in die rechtsseitige Vergleiche ein. Der Tender wurde auf das linksseitige Gefälle herausgeschleudert und erheblich beschädigt. Der nachfolgende Dienstwagen sowie die unmittelbar hinter demselben rollenden Güterwagen wurden zertrümmert. Der Lokomotivführer Johann Langer des entgleisten Zuges wurde schwer, der Heizer Eduard Hampl leicht verletzt. Von den im zertrümmerten Dienstwagen befindlichen Personen wurden die Oberbauarbeiter Johann Sirov aus Kalitz, Wenzel Wanousch, Josef Garapat und Josef Ordina, diese sämtlich aus Rudislav, getötet, die Oberbauarbeiter Josef Wensch und Franz Garapat aus Rudislav schwer verletzt.

Bei Medtha stieß am selben Tage der aus Lemberg einkehrende Güterzug Nr. 170 mit dem Gegenzug Nr. 71, der nach Lemberg abgelassen wurde, zusammen. Vom Zugbegleitungspersonal wurde ein Bahnbediensteter getötet; vier Personen erlitten Verletzungen. Eine Lokomotive und mehrere Waggonen wurden beschädigt.

Lokalbahn Wien-Baden. Das Personal der Wiener Lokalbahn wurde kürzlich um Gewährung einiger minimaler Verbesserungen bittlich. Nach langem Bitten gewährte die Direktion einige kleine Verbesserungen, wobei freilich die Beamtenhaft den Löwenanteil davontrug. Begreiflicherweise verlangte das Personal, mit Rücksicht auf die herrschende Teuerung, daß noch einige geringe Verbesserungen gewährt werden, weil das Personal nicht mehr in der Lage sei, ihre dringendsten Bedürfnisse zu befriedigen. Diesbezüglich sprach am 3. Mai d. J. neuerlich eine Deputation bei der Direktion der Wiener Lokalbahnen vor, welcher der Herr Direktor Baier erklärte, daß die Verwaltung nicht in der Lage sei, weitere Zugeständnisse zu machen und daß er bereit sei, mit dem Personal den Kampf aufzunehmen. Bezeichnend ist, daß die Direktion sofort die Polizei in Wien verständigte, daß das Personal zu kämpfen beabsichtige. Das Personal nahm bereits am 6. Mai d. J. in einer Versammlung zu der Frage Stellung. Am 15. Mai d. J. wird über die ganze Angelegenheit in einer eigens dazu einberufenen Versammlung weiter Stellung genommen werden und werden die Bediensteten und Arbeiter ersucht, zu dieser Versammlung recht zahlreich zu erscheinen. Die Drohung des Herrn Direktors wird das Personal nicht abhalten können, die Wege zu gehen, die eben dormalen zu gehen notwendig sind. Scharfmachen verfährt nicht mehr.

Von der Wiener Stadtbahn. Wer Sonntag mit der Stadtbahn fährt, sieht oft am Perron Leute stehen, die mit einer Eisenbahnlerappe auf dem Kopf und um den Arm eine Binde tragend Dienst machen. Diese halbuniformierten Eisenbahner sind Bahnerhaltungsarbeiter, die während der Woche um einen Tagelohn von Kr. 2.60 schwer arbeiten müssen. Diese Leute werden Sonntags zum Perrondienst herangezogen und

erhalten für die Stunden von 12 Uhr mittags bis 12 Uhr nachts zwölf einfache Stunden verrechnet, ohne Entschädigung des Sperrgeldes. In der Station Meidling-Hauptstraße werden solche Leute in der Zeit von 7 bis 10 Uhr abends verwendet. Dafür werden ebenfalls nur drei Stunden verrechnet, so daß der Mann für seinen dreistündigen verantwortungsvollen Dienst nur 58 S. erhält. Daß diese Sonntagsarbeit so miserabel entlohnt wird, zeigt, wie notwendig eine Einigung des gesamten Eisenbahnpersonals ist, um auch den im Bahndienst beschäftigten Arbeitern eine anständige Bezahlung zu erringen.

Bremserdeputation der Staatsbahn-Gesellschaft. Am 29. April l. J. sprach eine Deputation der provisorischen Bremser der St. E. G., bestehend aus den Genossen Franz Domischka (Brünn), Franz Berger (Kunowitz) und Richard Garda (Wesely) beim Regierungsrat Paul vor, um die derzeit sich immer mehr verschlechternde Lage der Bremser darzulegen und um Abhilfe zu bitten. Die Deputation führte aus, daß die Lage und die Bezüge der Bremser früher bedeutend bessere waren, da sie doch, wenn sie die Prüfung mit gutem Erfolg abgelegt haben, sofort 10 S. Zulage erhielten, welche Zulage jetzt unterbleibt. Insbesondere aber ersuchten die Deputationsmitglieder um die rasche Vornahme der Stabilisierung, welche so lange hinausgeschoben wird, so daß die Lage nicht nur drückend, sondern zur Notlage geworden ist.

Regierungsrat Paul erwiderte, daß sich seit der Verstaatlichung die Direktion streng nach den Vorschriften der Staatsbahnen halten muß, welche eine Zulage nach den abgelegten Prüfungen nicht vorsehen. Eingegen wird er die Stabilisierungsfrage stets im Auge behalten und sich bemühen, die Angelegenheit einer Erleichterung zuzuführen.

Der Dienst der Wagenmeister und Wagenauffeher der Südbahn. Es ist hoch an der Zeit, daß die Wagenmeister und Wagenauffeher der Südbahn die Öffentlichkeit mit ihren unleidlichen Dienst- und Arbeitsverhältnissen bekannt machen. Wir müssen die Herrschaften, die über unser Wohl und Wehe zu entscheiden haben, endlich unseren miserablen Dienst genauer präzisieren, denn nach den Ergebnissen unserer unzähligen Deputationsvorsprachen, welche bisher stattfanden, müssen wir annehmen, daß man an maßgebender Stelle keine blasse Ahnung hat, wie der Dienst der Wagenmeister und -Aufseher in Wien-Südbahnhof beschaffen ist. Um den Kollegen der auswärtigen Stationen einen eventuellen Sehnacht nach Wien-Südbahnhof zu benehmen, wollen wir unseren sogenannten Dienst genauer anführen. Dieser dauert am ersten Tag von 6 Uhr früh bis 10 Uhr vormittags und von halb 12 Uhr vormittags bis 6 Uhr abends, am zweiten Tag von 7 Uhr früh bis halb 12 Uhr vormittags und von 1 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends, am dritten Tag von 5 Uhr früh bis halb 12 Uhr vormittags und von 1 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends, am vierten Tag von 6 Uhr früh bis 10 Uhr vormittags und von halb 12 Uhr vormittags bis halb 10 Uhr abends, am fünften Tag von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 2 Uhr nachmittags bis 12 Uhr nachts, der sechste Tag ist Ruhetag, wenn nicht gerade Prüfung abgehalten wird, am siebenten Tag ist Dienst von 5 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 2 Uhr nachmittags bis halb 10 Uhr abends, und am achten Tag von 2 Uhr nachmittags bis am neunten Tag um 6 Uhr früh, dann folgt eine 24stündige Ruhezeit. Wie man am ersten Blick ersieht, ist die Arbeitszeit eine überaus lange.

Gelegentlich einer Vorsprache bei der Direktion wegen Kürzung der Dienstzeit sagte den Vorredenden ein Herr, er wüßte nicht, was die Wagenmeister und Wagenauffeher mit soviel freier Zeit anfangen würden. Darüber möge der Herr nur beruhigt sein. Das Wagenrevisionspersonal der f. f. Staatsbahnen, welches den 12/24stündigen Dienst schon lange hat, geht besser ausgeruht, freudiger in den Dienst als das Wagenuntersuchungspersonal der Südbahn.

Es muß auch in Betracht gezogen werden, welche Arbeit in dieser Dienstzeit bewältigt werden muß, und dabei sind diese Bediensteten fortwährend auf den Füßen. Man kann ruhig sagen, daß sie bei diesem Dienst einen Weg zurücklegen, welcher in gerader Richtung circa 25 Kilometer lang wäre. Damit dieses Personal nicht Vangeweise empfindet, muß es obendrauf alle vorkommenden kleineren Reparaturen besorgen. Selbstverständlich sehen das die Herren vom grünen Tisch nicht, denn die Arbeitsstelle dieser Bediensteten ist dort, wo sie ein Gebrechen finden, und das ist in den meisten Fällen unter dem Wagen, im größten Schmutz, dort, wo die Fäkalien von den Aborten und der Inhalt der Spundnäpfe herum-schwimmt. Da muß die Arbeit an Ort und Stelle verrichtet werden und gleich darauf muß sich der Wagenmeister bei den abgehenden Personenzügen durch die Passagiere am Perron durchwinden, damit er niemand beschmutzt. Ueberdies einmal ein Wagenaufsichtsorgan ein unbedeutendes Gebrechen, sei es im Innern des Wagens oder außen, so wird er, ohne daß er sich irgendwie hätte rechtfertigen können, ohne Gnade mit einer Geldstrafe belegt, welche ihm von dem ohnehin fargen Gehalt abgezogen wird. In solchen Fällen werden derartige Vorfälle über übersehene Gebrechen von einem Betriebsinspektor zum anderen geleitet und um einige Kronen Linte und Papier verschmiert, um nur ja einen Schuldtragenden zu finden. Aber daß man die überlange und strenge Dienstzeit in Betracht ziehen würde, das fällt diesen Herren nicht ein. Sie halten sich nach dem nicht einwandfreien Grundsatz: Von den Leuten Unmögliches verlangen, damit das Mögliche erreicht wird. Wenn sich bisher keine Anstände von größerer Tragweite im Verkehr ergeben haben, so ist es nur ein Verdienst der Wagenauffeher und Wagenmeister, die immer bestrebt sind, ihren Dienst nach Lunkheit zu erfüllen und die täglich ihre geraden Glieder und ihr Leben riskieren, wenn sie Wagenreparaturen ausführen müssen und nicht einmal Zeit haben, sich der Dedungsorgane zu bedienen. Es kommt häufig vor, daß sie bei einem abgehenden Zug knapp vor der Abfahrt unter die Wagen schlüpfen müssen, damit in der Abfahrt des Verkehrs keine Verspätung eintritt.

Solche Fälle wollen unsere Vorgesetzten nicht sehen, aber wenn ein Wagenauffeher oder Wagenmeister irgendwo einen Moment stehen bleibt und sich ein wenig ausknauscht, da sieht man ihn gleich und sagt, die Leute haben ohnedies nicht viel Arbeit. Es wird uns bei Vorsprachen um Dienstverlehterung immer gesagt, daß das Wagenmaterial derart beschaffen ist, daß Gebrechen fast ausgeschlossen sind. Da können wir nur erwidern, daß dies nicht immer zutrifft, denn was auf der einen Seite verbessert wird, wird auf der anderen verschlechtert, und zwar sind die Wagen jetzt sehr kompliziert und haben Bestandteile, welche man fast nicht sehen kann. Ferner besteht dieses unglückselige gemischte Bremssystem. Da werden die Wagen von den Schnellzügen zu den Personenzügen eingeteilt oder umgekehrt, dadurch kann es vorkommen, daß man einen automatisch gebremsten Wagen bei einem einfach gebremsten Zug übersteht und bestraft wird. Solange dieses Durcheinanderwürfeln der Wagen nicht aufhört und die Dienstzeit nicht verkürzt wird, werden solche Anstände trotz aller Strafen nicht aus der Welt geschafft werden, denn das Personal ist zu ermüdet. Wenn ein Schlosser oder Sattler, respektive ein Tischler zur Südbahn aufgenommen wird und beim Revisionsdienst verwendet wird, so verlangt die Direktion den vom Eisenbahnministerium vorgeschriebenen Befähigungsnachweis, daß der betreffende Professionist seine Lehrzeit durchgemacht hat, und er muß dies mit einem Lehrzeugnis bescheinigen können. Wir sind keine Gegner dieser Vorschrift und finden es auch begreiflich, daß man zu einer qualifizierten Arbeit nur qualifizierte Leute verwenden kann. Wie zum

Sohn werden aber die Wagenauffeher und Wagenmeister zu Arbeiten verwendet, welche alles andere als einen Befähigungsnachweis bedürfen. Die Station Wien braucht zur Schmierung der Wagen alle Monat 15 bis 20 Kasser Öl und für die Glaser zehn bis zwölf Kisten mit Glaskäpfeln. Diese Kisten sind durchschnittlich 150 Kilogramm schwer. Wer da glaubt, diese Sägen werden von Hilfsarbeitern aus den Waggonen geladen und in die Depots geschafft, der irrt sich gewaltig. Diese Arbeit müssen die Unterbeamten (Wagenmeister) und Diener (Wagenauffeher) machen. Es ist fästlich zu schauen, wenn im Winter ein Waggon Kohle zum ausladen ist, und die Leute in der Unterbeamten- und Dieneruniform auf dem Kohlenhaufen stehen und mit der Schaufel hantieren. Es ist besägend für das Personal und für die Südbahn noch mehr. Wir glauben, wenn das Heizhaus Wien keine Hilfsarbeiter hat, so soll man Leute aufnehmen. Es gibt genug Arbeitslose, wir sehen nicht ein, warum wir diesen das Brot wegnehmen sollen. Die Zeit, welche wir zu dieser Arbeit brauchen, geht jedem einzelnen ab, denn er hat ja seine Züge zu untersuchen und instand zu setzen. Man kann doch bekanntlich nicht zwei Arbeiten zu gleicher Zeit besorgen, da liegt es doch nahe, daß der Wagenmeister oder Wagenauffeher die Züge, welche er zu untersuchen hat, nicht gesehen hat und somit seine Arbeit vernachlässigen mußte, was die Sicherheit für das reisende Publikum gefährdet. Wir müssen vorkommendenfalls jede Verantwortung ablehnen.

Aus den Amtsblättern.

Andershalbfache Berechnung der Dienstzeit der im Lokomotivbedienstet ständig verwendeten Hilfsbediensteten. Mit Ministerialerlaß vom 29. Februar 1911, Zahl 6841/5, wurde folgendes kundgemacht:

An alle f. f. Heizhaus- und Betriebsleitungen. Mit dem laut Erlaß des f. f. Eisenbahnministeriums vom 24. Oktober 1906, Zahl 8738, bekanntgegebenen Zirkular Nr. 217 ex 1906 wurde die Verfügung getroffen, daß auf die Begünstigung der andershalbfachen Berechnung der auf der Lokomotive zugebrachten Dienstzeit im Sinne des § 13, Zahl 3, des Provisionsstatutes für Diener und Hilfsbedienstete der f. f. österreichischen Staatsbahnen auch die zur Kategorie der Hilfsbediensteten gehörigen Heizer Anspruch haben, wenn sie die Lokomotivbeizprüfung Ord. Nr. 15 der (alten) Prüfungs-vorschrift für den niederen Staatsbahndienst mit Erfolg abgelegt haben und ständig zum Heizerdienst auf der Lokomotive verwendet werden.

Im Hinblick auf die seit dem 1. Juni 1909 in Kraft stehende neue Prüfungsvorschrift für den niederen Staatsbahndienst, welche die Zulassung zur Lokomotivbeizprüfung Ord. Nr. 38 von einer mindestens dreijährigen Ausbildungszeit und zweijährigen Verwendung im Lokomotivbedienstet abhängig macht, hat das f. f. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 24. Februar d. J., Z. 6841/5 ex 1910, unter gleichzeitiger Aufhebung des eingangs zitierten Erlasses mit Rückwirkung auf den 1. Juni 1909 verfügt, daß die in der Verwendung als Lokomotivbeiz vollstreckte Dienstzeit allen jenen dem Provisionsstatute angehörigen Hilfsbediensteten andershalbfach anzurechnen ist, welche die bezügliche formlose Verwendungsprüfung (§ 1 der neuen Prüfungsvorschrift) mit Erfolg abgelegt haben und ständig zum Heizerdienst auf der Lokomotive verwendet werden.

Da die für die Zeit vom 1. Juni 1909 bis zum Beginn der Einhebung der erhöhten Fondsbeiträge sich ergebende Differenz zwischen den vierprozentigen und sechsprozentigen Beiträgen von den Bezügen der in Betracht kommenden Hilfsbediensteten in einer angemessenen Zahl von Raten nachträglich herinzubringen ist, wird hiermit angeordnet, daß diese Nachzahlung in höchstens zwölf Monatsraten zu leisten ist. Es bleibt jedoch unbenommen, den entfallenden Betrag auf einmal einzuzahlen.

Eine entsprechende Erklärung der in Betracht kommenden Bediensteten über die Art der Nachzahlung ist gegebenenfalls anher (Abteilung VIII) einzusenden.

Nichtberücksichtigung anonymer Anzeigen. Das Amtsblatt der Zinsbruder f. f. Staatsbahndirektion publiziert folgenden bemerkenswerten Erlaß:

Z. 302-1/1.

Nichtberücksichtigung anonymer Anzeigen.

Es mehrten sich die Fälle, daß gegen Bedienstete, insbesondere gegen Dienstvorstände, anonyme Anzeigen an die f. f. Staatsbahndirektion erstattet werden.

Sollten solche Anzeigen von Bediensteten herrühren, so muß ein derartiger Vorgang als eines Bediensteten der f. f. Staatsbahnen völlig unzulässig und als unzulässig bezeichnet werden.

Die f. f. Staatsbahndirektion muß von jedem Bediensteten volles Vertrauen und männliche Offenheit fordern. Offene und nicht unter dem Schutz der Anonymität eingebrachte Wünsche und Beschwerden werden jederzeit eine gerechte und wohlwollende Prüfung finden.

Gegen Bedienstete, welche sich in Zukunft trotz alledem dazu herabwürdigen, anonyme Anzeigen zu erstatten, müßte die f. f. Staatsbahndirektion im nachweisbaren Falle wegen Uebertretung der Bestimmungen des § 21 der Dienstordnung sogar strafweise vorgehen.

Jedenfalls aber wird künftighin eine Behandlung anonymer Anzeigen unterbleiben.

Das gesamte Personal ist von dieser Verfügung nachweisbar in Kenntnis zu setzen.

Zinsbrud, am 15. Februar 1911.

Der f. f. Staatsbahndirektor: Wagner m. p.

Dieser Erlaß muß als ein Dokument dafür bezeichnet werden, zu welchem Grad unter dem Einfluß christlichsozialer und nationaler Arbeit die Zustände geblieben sind. Es entspricht ganz dem Wesen der Tätigkeit der Christlichsozialen und Nationalen, nach oben hin die Frommen zu spielen, anstatt mit öffentlichen Beschwerden und Anlagen mit anonymen Denunziationen zu operieren und bei der Bekämpfung Bediensteter anderer Gesinnung kein Mittel zu schlecht zu finden. Alle Bedienstete, die auf das Ansehen ihres Standes etwas halten, sollten zusammenwirken, die Denunzianten in ihren Reihen unschädlich zu machen.

Korrespondenzen.

Mürschan. Wir haben hier einen Bahnarzt Dr. Glavač, der sich weniger um die erkrankten Eisenbahner, als um die Ueberwachung der geschlossenen Bahnstranten kümmert. Im Verein mit dem Bürgermeister steht er beim geschlossenen Bahnstranten und kontrolliert die Weichenschwächer und das Zugschubpersonal, ob der Stranten ja nicht einen Augenblick länger geschlossen bleibt, als dies die Verschubmanipulation erfordert. Nachdem das Eisenbahnpersonal für das Öffnen und Schließen der Bahnstranten eigene Vorschriften und Anweisungen hat, die genauestens eingehalten werden müssen, ja selbst alle mündlichen Befehle sich mit den Vorschriften decken müssen, so ist diese Schikanierung des diensthabenden Personals von seiten des Herrn Bahnarztes vollständig überflüssig. Denn weder der Bahnarzt Glavač noch der Bürgermeister Solzner wird zur Verantwortung herangezogen werden, wenn durch eine Außerachtlassung irgendeiner Vorschrift ein Unglück bei der Ueberführung vorkommen sollte. Das

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 Bahnarzt als befohlenes Organ der Bahnverwaltung wissen.

Szeczakowa (Galizien). In der kommerziellen Expositur Granica wirksamer der Adjunkt Střeznał so brutal, daß selbst die dort befindlichen russischen Bahnbeamten behaupten, Herr Střeznał würde besser nach Sibirien als nach Granica passen.

Titeln wie: „Gefindel, Vagage, faule Vande, Dandub“ sind an der Tagesordnung und seine Lieblinge sind nur die Krieger und Hutmänner, auch hat er die Suppenbiener sehr gern. Sonst macht er aber keine Ausnahme, ob er einen Beamten, Unterbeamten oder einen Diener vor sich hat. Im brutalen Benehmen ist er parteilos. Alle machen ihm zu wenig Dienst, aber dafür versteht er seine eigene Diensterteilung tadellos durchzuführen. Um 9 bis 10 Uhr vormittags betritt er die Kasse, gut aufpassend, ob ihn auch alle grüßen und vertieft sich dann sofort in die schon auf den Tisch liegenden „Národní Listy“ denen er seine Dienstzeit bis 12 Uhr mittags widmet. Dann öffnet er die um 12 Uhr mittags eintreffende Dienstkorrespondenz, weist die einzelnen Akten den ihm unterstellten Personal so zu, daß für ihn ja kein einziger Akt zur Erledigung bleibt und geht dann sein Mittagessen und sein Nachmittagsläschen 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 Selbsttötung des Herrn Vorstandes ins Zerkhaus kam und noch in seiner Todesstunde mit dem Vorstand raufte.

Das schönste ist aber, wenn er den Kondukteuren der Station Szeczakowa sagt, sie sollen auf die den russischen Beamten erteilten Freifahrten aufpassen, damit dieselben nicht schwindeln, dann aber selber einige Beamte nach Szeczakowa ohne Fahrkarten mitnimmt und auf das Verlangen des Kondukteurs um Fahrkarten sagt: „Ich habe für diese Herren die Karten.“ Wie möchte er ausschauen, wenn der Kondukteur 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 öftere Beschreibung vertragen würde.

Krems. Auf der Strecke Wobersdorf-Gippersdorf-Hadersdorf am Kamp führt ein Wächter namens Anton Fikal ein eigentümliches Betragen zur Schau. Er ist auf der ganzen Linie als Alkoholiker bekannt und meint, in seinem obligaten Rausche könne er alles mögliche zum Schaden seiner Kollegen tun, ohne dafür eine Strafe erleiden zu brauchen. Voriges Jahr hat er im Rausche seinem Abfahrschreiber die Fenster eingeschlagen, was ihm gerichtlich nachgewiesen wurde. Als nach diesem Vorfall der Gendarmeriewachmeister mit ihm das Einvernahmeprotokoll aufgenommen hatte, sagte Fikal: „Mir kann nichts geschehen, ich bin ein Alkoholiker, was kann man von mir besseres verlangen?“

Sein Abfahrschreiber wurde zu wiederholten Malen von der Frau und den Kindern Fikal nach dieser Verhandlung mit allerhand Schimpfwörtern bedacht. Ja, Frau Fikal sagte sogar zu einigen Privatpersonen, sie werden Stauffer einmal in der Nacht abpassen und ihn anständig verprügeln.

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

Daß er das von der Bahnverwaltung abgeforderte Brennöl verschwendet, ist allbekannt und kann ihm jederzeit bewiesen werden; aber daß er die Einfriedigungen ausgräbt, den Eisen draht herunter nimmt, verkauft (was ihm ebenfalls nachgewiesen werden kann) und jetzt auf indirekte Weise seinen Abfahrschreiber (Genossen Stauffer) beschuldigt, den Draht gestohlen zu haben, ist neu, aber auch ein bißchen stark. Vorigen Herbst erwischt der Besitzer eines Weingartens die Kinder Fikal beim Weintrauben stehlen und er mußte dafür 10 Kr. Strafe zahlen. Auch dieses Diebstahl wollte er seinem Abfahrschreiber aufzählen. Man braucht sich deshalb gar nicht zu verwundern, wenn Nichtseisenbahner den Bediensteten der k. k. Staatsbahn mit einem gewissen Mißtrauen entgegenkommen. Ein solcher Kollege bringt unseren ganzen Stand in Mißkredit. In seinem Rausche betreibt er auch das Geschäft der Grenzsteinbergungen selbstverständlich nicht zu seinem, wohl aber zum Nachteil der Anrufer.

Wir bringen dies alles erst jetzt und deshalb, weil er früher die Mißbedieneten in Mitleidenschaft 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 intrigierenden Subjekten in Schutz zu nehmen und die Mißtaten solcher Elemente an den Pranger zu stellen.

Hoffentlich nimmt die k. k. Bahnverwaltung in Wien von dieser Notiz die nötige Kenntnis und befreit die Strecke von diesem Ehrenmann.

Graz Südbahn. (Unfähig 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. Gegen hat er allen Zügen ohne Unterschied beim Dienstwagen des zur Abfahrt bereitstehenden Zuges die Order zur Abfahrt zu geben, beziehungsweise dieselben abzufertigen. Versäumt der Beamte das eine oder das andere, dann ist er wie jeder andere Scharfschütze strafbar. Eine Ausnahme hieron scheinen jene Beamten, zu genießen, die gute Unternehmungskarrieren sind. Um dies mit konkreten Fällen zu bekräftigen, sei hiermit folgendes gesagt: Am 5. April d. J., als der Personenzug Nr. 709 am Graz-Röschacher 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 Rohrwerkstätte gelaufen. Ein Verkehrsinspektor war in der Station anwesend, der hiervon 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 trügt, war das der Beamte Močnik. Wir wollen dieses Versäumnis den Herrn Močnik auch gar nicht so scharf bemessen. Versäumt ist bald etwas und das kann jedem Sterblichen passieren, aber daß er bei den 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 Erbgefeind am Röschacher Bahnhof und erfreut sich des Wohlwollens der Südbahndirektion, obwohl die Sicherheit des Verkehrs damit in Frage gestellt scheint. Herr Močnik ist aber zweifellos ein guter Agitator zugunsten der Südbahn und

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

Ring. (Aus dem Frachtenmagazin.) Waren schon unter dem früheren Vorstand die dienstlichen Verhältnisse im Ring Magazin keineswegs geordnete und annehmbare, so sind sie unter dem jetzigen Vorstand Herrn Oberinspektor Thüringer miserabler geworden. Herrn Thüringer ist es gelungen, jene Pöblekaster, 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 Antreibereien auch nicht mehr tun können als arbeiten und wieder arbeiten, sind sie eben nicht imstande, die fehlenden Leute zu ersetzen und deshalb herrscht eine Wirtschast im Magazin, kaum zu schildern.

In der „Aufgabe“ wäre die sogenannte „dritte Wache“ schon jahrelang 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 Wache. 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 raddern bis in der Früh, um überhaupt fertig zu werden. Und der Effekt? Der Herr Oberinspektor hat die Partie eine halbe Nacht verwendet, ohne daß er eine Nachtdienstzulage für die Angestellten zu zahlen braucht.

Auch in der „Abgabe“, besonders beim Ausfolgen, geht es drunter und drüber. Die Parteien, an denen sich hier, wie auch in der „Aufgabe“, die Sparserei rächt, werden unwillig. Schließlich fügen sie sich die Güter selbst heraus, und es ist daher leicht möglich, daß da Krnungen entstehen, unter Umständen Güter in Verlust geraten. Dann werden die Arbeiter indirekt verdrängt. Mit salomonischer Weisheit orakelt dann der Herr Offizial Sandig: „Das läßt sich biden!“

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 einzuführen.

Wenn es auf der Rangierrampe drunter und drüber geht, und es geht meistens drunter und drüber, dann werden die Güter aus den Wagen ausgeladen, bis die Rampe voll ist. Gegen Ende der Arbeitszeit sieht man dann, daß bei normaler, richtiger Arbeit kein Fertigwerden ist, dann geht die wilde Jagd los und die Güter werden vielfach ganz wahllos in die Wagen hineingeworfen. Erwischt man den richtigen Wagen, ist es recht, erwischt man ihn nicht, auch gut. Drinnen sind sie und was die Hauptsache ist, fort gehen sie auch. Andere Leute werden dann diese Schweißereien schon ausparatieren. Kommen da einmal die Risten Marktgut nach Urfahr an. Vier Tage fanden dieselben nicht den richtigen Wagen. Als sie am fünften Tag endlich in Urfahr — von Urfahr nach Urfahr sind einige Kilometer — ankamen, war sogar der Urfahrer Markt schon zu Ende. Der Empfänger stellte die Waren zur Verfügung und wurden sie dann verifiziert. Das Ende vom Lied war dann: zahl, Peterl, zahl. Daß auch den „maßgebenden Faktoren“ die Samwirtschaft auf der Rangierrampe bekannt ist, zeigt folgender Vorfall: Für einen Inspektor, welcher in Urfahr wohnte, 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 Urfahr geht, damit er daselbst ganz bekommt und nicht „verstimmt“ wird. Sogar ein lebloses, unverainfängtes 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 Urfahr 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 Urfahr gemacht, trotzdem es sich meistens um beschleunigtes Frachtgut handelt. Das gleiche geschieht mit den Gütern nach Westen. Da macht man Umladewagen Bischofshofen. In den Kurswagen 401, Stadl-Paura-Gmunden. Sie wird für Lambach und alle Abzweigungen zugeladen. Der Hauptzweck der Ladevorschriften, 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. Nehmlich geht es nach anderen Richtungen. Die Stationen im Süden bis Urfahr, Westen bis Bischofshofen zc. müssen die Güter wieder gut machen und für Urfahr roboten, der Herr Thüringer steht aber „schön“ da, er erspart in Urfahr einige Arbeiter. Ist das wirklich eine Ersparnis? Auf dem Papier vielleicht, in Wirklichkeit wohl nicht.

Früher war ein Mann bestimmt, um beschädigte Risten, Säcke u. s. w. wieder in Ordnung zu bringen. Heute ist derselbe 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 fürchterlichen Anordnung und Sparserei Mängel und Reklamationen in Massen. Nachdem zur Erledigung dieser Mängel wieder Zeit und Arbeit, notabene auch Arbeitskräfte notwendig wären, so macht man einfach kurzen Prozeß und schiebt, wenn der Haufen zu groß wird, einige Paß in den Ofen und verbrennt sie. Eine geradezu ideale Mängelersiedigung, die auch anderen Stationen nachdrücklich anempfohlen werden kann. Die Mühe ist dann wieder auf eine Zeit hergestellt.

Vielfach redet man sich, wenn es nicht klappt, auch auf den Platzmangel an. Es ist wahr, der Platz ist wie überall, so auch im Magazin und auf der Rangierrampe sehr beschränkt. Dem wäre aber abzuwehren, 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 Epitheton beilegt. Er selbst ist daran, abgesehen von einigen Unfertigkeiten, vollkommen unschuldig. Sein Verhalten der Arbeiterschaft gegenüber richtet er nach uralten Rezepten ein. Sparen beim Kleinen, sparen bei den Arbeitern. Das ist das Urm auf Urfahrt 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.

Komolan (k. k. Staatsbahn). Seit einiger Zeit machen wir die Beobachtung, als ob der neue Bahnverwaltungschef Bauoberkommissar Schwarzbart in die desolaten Verhältnisse der hiesigen Sektion Ordnung hineinbringen wollte. Wir begrüßen das Beginnen einer Aera, würden aber wünschen (Amtsblatt Nr. 6, ex 1908), daß die ältesten Arbeiter tatsächlich im Bedarfsfalle der Station zugewiesen werden. Bis dato wurde die Gepflogenheit umgangen und in die Station kamen nur jene Arbeiter, die bei dem Bahnmeister gut stehen oder die k. k. besonders bezeichnete. Ein Zeuge eines Gespräches, das zwischen Sch. und R. gepflogen wurde, hörte, wie R. zu Sch. sagte: „Ich hab's dem Bahnmeister schon oft gesagt, wenn wir in der Station Leute benötigen, so sollen nur unsere Anhänger des Reichsbundes berücksichtigt.“ Tatsache ist, daß Arbeiter, die sich zu allen Diensten verwenden ließen, gegen bedeutend jüngere, im Bahndienst zurückgefallen werden. So gibt es hier Leute, die sich sieben bis acht Jahre bei der Sektion geplagt haben, nur vorübergehend zur Substitution herangezogen werden, während andere mit kaum einem Dienstjahre 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 Mama von Gänzen und Fidele. In der letzten Zeit machten wir allerdings die Wahrnehmung, 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. Eingebachte Gesuche werden einfach abgewiesen, so daß diese an die höheren Dienststellen gar nicht gelangen können. In einem anderen Falle wurde die Stelle eines Bahnrückführers frei, und trotzdem bei der hiesigen Sektion einige Arbeiter sind, die mit den Verhältnissen gut vertraut und genügend geschult sind, wurde ein Arbeiter vom Bahnrückführer Schwesla von Ofegg protegiert und nach Komolan versetzt. Die Protektion feiert hier förmliche Orgien und es wäre wirklich an der Zeit, wenn Bauoberkommissar Herr Schwarzbart in dieser Beziehung Ordnung schaffen würde. Arbeiter, die schon acht Jahre zur vollsten 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. Daß aber ein Verschieber im Zeitraum von zwölf Stunden auch etwas zum Essen braucht, wird jeder Mensch begreifen; nur der Platzmeister Rürstinger und der Herr Vorstand Perne bestreiten dies. Der Verschieber darf nach dem Ausschluß 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 Grunde wird man sein Gesteht vor. Ein Verschieber aber soll volle zwölf Stunden herumrennen, ohne auch nur einen Bissen zu sich nehmen zu können.

Den Gipfel der Gemeinheit erklimmt Rürstinger unlängst, als er seinen Oberverschieber beim Herrn Vorstand denunzierte, daß derselbe die Arbeit stehen lasse und einfach nichts tue.

Zwischen Zug 114 und 1162 ist ein Interball von circa 20 Minuten. Diese kurze Zeit benötigen die Oberverschieber in der Regel, um ihr Mittagmahl schnell hinunterzuwürgen. Und das tat auch der von Rürstinger benachbarte Oberverschieber. Unterdessen hatte Rürstinger mit dem Wagenschieber 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 krank 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 verschütten zu können.

Der Oberverschieber befand sich zu dieser Zeit in der Bremschütze eines Waggons und verzeirte sein Mittagmahl. Rürstinger bemerkte ihn und fing zu brüllen an: „So macht ihr es, da laßt ihr einfach die Arbeit stehen und macht nichts. Das werde ich dem Herrn Vorstand sagen.“

Auf die Einwendung des Mannes, daß er ja nur schnell sein Essen einnehmen will, erwiderte ihm der lebenswüchtige Mensch: Das kümmere ihn nicht, er habe auch nicht Zeit zum Essen. Das ist nebenbei bemerkt, eine Lüge. Rürstinger wohnt im Bahnhofgebäude und läuft vielfach zwanzigmal im Tage in seine Wohnung. Seinen Leuten aber vergönnt er nicht ein paar Minuten zum Essen. Er drohte auch dem Oberverschieber und einem Verschieber, der ihm das Schädige seiner Handlungsweise vorhielt, er werde ihre Verfehlung ertrotzen.

Rürstinger fürte unter allen Leuten: „Geht mich nur hinein in die rote Zeitung, ich werde euch schon helfen.“ Wir wissen, daß Herr Perne den Platzmeistern aufgetragen hat, den Verschiebern „einzig' fahren“, und darauf spielt er eben an. Aber passen Sie auf, Herr Rürstinger, ein altes Sprichwort sagt: „Wer einem anderen eine Grube gräbt, fällt selbst hinein.“ Daß dieser Fall von Rürstinger nur provoziert wurde, damit er Herrn Perne wieder einmal eine Freude machen kann, erscheint als erwiesen.

Der Mann heißt Pragerstorfer und ist unter dem ganzen Personal mit dem Epitheton „Schinderhannes“ bekannt. Den Epitheton 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 Rürstinger“ ist. Aber daß es Rürstinger magt, gerade diesen Menschen der Faulheit zu zeihen, ist eine Gemeinheit.

Rürstinger selbst ist das größte Unikum, das man sich als Platzmeister denken kann. Würde das Personal jedesmal seine Anordnungen ausführen, der Kerl käme aus den Strafen gar nicht mehr heraus. Bei den Vorgesetzten aber gilt er als der Geschickteste und Verlässlichste. In puncto Schreiben und Anordnungen 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 Rührert die Ausfahrt für Zug 162 mit Wochensignaldienster Dobrowolny festgesetzt. Rührert kümmerte sich jedoch um diese Vereinbarung nicht, sondern ordnete die Einfahrt des Wochensignales 261/o an. Als der Wochensignaldienster gegen die Stappe fuhr, wurde Dobrowolny von Rührert telephonisch angerufen und gefragt, warum er die Ausfahrt für Zug 162 nicht stelle. Der Wochensignaldienster antwortete, daß doch der Wochensignaldienster zuerst eingefahren sein muß (dieselbe hatte im Augenblick des Gesprächs die Weichen, die eben für Zug 162 umzustellen waren, noch nicht passiert) und dann erst kann er die Ausfahrt für Zug 162 stellen. Dobrowolny entfernte sich vom Apparat und ging die Weichen stellen. Bemerkte man, daß die Entriegelung des Wochensignales 261/o, die Stellung der Weichen und der Ausfahrt für Zug 162 nicht weniger als acht Gebelstellungen erfordert. Zugwischen wurde am Telefon „Alarm“ geläutet; als Dobrowolny mit seiner Verrichtung fertig war, meldete er sich und Rührert fragte, was er vorher gesagt habe und Dobrowolny

wiederholte Wort für Wort, was er Herrn Kühnert gesagt hatte. Auf einmal kam Kühnert, der den Innendienst hatte und der laut Vorchrift die Kasse und den Apparat nicht verlassen darf, zu Dobrowolny auf dem Turm I. Mit knirschenden Zähnen und geballten Fäusten ging dieser hochgebildete Jüngling auf den Bediensteten los und brüllte ihn an, er möge das wiederholen, was er am Telefon sagte; nachdem Kühnert eine Stellung einnahm, als wenn er Dobrowolny schlagen wollte, sagte derselbe in seiner ruhigen Art, Herr Kühnert möge es sich überlegen (das Schlagen) und wiederholte, was er vorher in das Telefon sagte. Kühnert tobte derartig, daß man den Lärm nicht nur im Turm II hörte, sondern daß sich auf der Straße Fabrikarbeiter ansammelten und dem als Lausbuben beschimpften Bediensteten zuriefen, er möge sich eine ordentliche und unwürdige Behandlung nicht gefallen lassen. Nach der Mäßigung wurde Dobrowolny zum Sonstigen Chef Hofmeister gerufen und nach dem Sachverhalt befragt; der herbeigerufene Kühnert konnte nicht umhin, als den vom Dobrowolny geschickten Sachverhalt zugeben, er sagte jedoch, daß Dobrowolny mit ihm in schreienden Tönen gesprochen hätte. Herr Hofmeister hatte die Güte, den Bediensteten eine feste Wange zu benennen und distanzierte ihm gleich 3 Kr. Strafe, die aber Dobrowolny nicht annahm, sondern die protokolllarische Einvernahme verlangte und erklärte, sich eine solche Behandlung nicht gefallen zu lassen und daß viele Arbeiter Zeugen des Vorfalls waren. Wie aus einem Munde erklärten die beiden Intelligenzen (?): „Was geht uns das Gefindel an, Sie haben 3 Kr. Strafe, Lehrt euch, marsch!“ Am 24. März erhielt Dobrowolny eine amtliche Zuschrift B. 2874, welche folgenden Wortlaut hatte: „An Herrn Hofmeister Karl Dobrowolny in Stadlau. Sie werden hiermit mit einer Geldbuße von 2 Kr. bestraft. Grund der Bestrafung: Weil Sie am 23. März 1911 ein disziplineloses und freches Benehmen gegenüber dem diensthabenden Beamten Herrn Augustus Kühnert an den Tag legten, als er Sie bezüglich der Blockierung der Fahrstraße für Zug 162 interpellierte. Gegen diese Ordnungsstrafe können Sie binnen 14 Tagen nach Zustellung des Erkenntnisses eine einmalige Berufung an die übergeordnete Behörde im Dienstwege ergreifen.“ — Der Stationsvorstand: Riefeda.

Also dafür, daß Dobrowolny seinen Dienst gemacht, dafür, daß er von diesem Jüngling beschimpft wurde, muß er noch Strafe zahlen. Glauben denn die Herren, daß dadurch die Autorität der Beamten gehoben und die Disziplin gefestigt wird.

Wir ersuchen Herrn Hofrat Trnka, dem Wunsche des Blocksignaldienstes, den Vorfall protokolllarisch erheben zu lassen, zu entsprechen und nach erfolgter Klarstellung den beiden hofartigen Herren zu bedeuten, daß die Bediensteten anständig zu behandeln und besonders aber die Herren aufzuklären, daß die Arbeiter kein Gefindel sind.

Jägerndorf. Ein schwerer Unfall ereignete sich am 5. April in der Station Obersdorf. Es wurde dem Lokomotivführeramtswärter Adolf Wiliß der linke Fuß in der halben Wade weggefahren.

Die Schuld an diesem Unfall trägt der dortige Verkehrsbeamte Assistent Reimer, der auf die Lokomotive stieg und dieselbe in Bewegung setzte. Ob und wie er diese instruktionswidrige Handlung bei Gericht vor der Staatsanwaltschaft verantworten wird können, ist eine andere Frage.

Würgerliche Blätter versuchen in ihrem Bericht über den Unfall die Sache zugunsten des Assistenten darzustellen und entblenden sich dabei nicht, daß sie durch die Blume meinen, der Herr Assistent Reimer wollte nur den Verschieden beschleunigen und hätte so nach ihrer Meinung nur seine Pflicht erfüllt. So einfach ist wohl die Sache nicht, wenn man den wirklichen Sachverhalt kennt und wollen denselben der Öffentlichkeit nicht vorenthalten.

Als Wiliß in der Station Obersdorf eingefahren war, sagte ihm der diensthabende Beamte, er soll verschieben. Aber erst nach dem Zug 1811. Währenddem ging Wiliß mit dem Stundenpaß in die Verkehrsstation und blieb vor derselben stehen, bis Zug 1811 eingefahren war. Dann sagte Herr Assistent Wiliß: Jetzt können Sie verschieben. Unterdessen war Herr Reimer von der verkehrten Seite auf die Maschine gestiegen, wovon Wiliß nichts wußte. Er ging wie gewöhnlich zu seiner Maschine. Nach einer Entfernung von ungefähr drei Metern setzt sich derselbe in Bewegung. Als dies Wiliß bemerkte, wollte er noch schnell aufspringen; indem er beide Sandstriffe erfasste, fuhr die Lokomotive schon mit 15 Kilometer Geschwindigkeit, so daß ihn die Kraft verließ und er so unglücklich zu Boden stürzte, daß er mit dem linken Fuß zweimal unter die Tenderbohle kam und ihm derselbe oberhalb des Fußgelenkes abgetrennt wurde. Das rechte Bein ist infolge eines früheren Unfalls krank, deshalb trifft ihn der Verlust des gefunden linken Beines doppelt, so daß er für alle Zeiten dienstunfähig geworden ist.

Feldberg. (Verspätet.) — Greisler wollen Eisenbahner organisieren. Der „Reichsbund“ hat bei uns eine Wanderversammlung abgehalten, das heißt ein Massenaufruf von deutschnationalen Schreibern aus Wien, Lundenburg und Milsburg hierher dirigiert, um unseren Genossen Wefel, der die Herrschaften im Vorjahr so gründlich abgeführt hat, endlich einmal niederzuschreien zu können. Da aber unsere Genossen beschloffen hatten, diese Zusammenkunft auswärtiger „Reichsbündler“ nicht zu stören, so blieben die Herrschaften unter sich. Nur sieben tschechische Oberbauarbeiter, dann der christlichsozialer Greisler und Gemeinderat Gerencser und der städtische Lehrer und Südmärkemann Kippes vertrieben sich in diese Winkelfammlung. Da auch die paar Feldberger Arbeiter trotz der vielen Reden nicht anbeissen wollten, so haben es der genannte Greisler und der Lehrer übernommen, die Zahlstelle in nächster Zeit zu gründen. Nun wollen aber die sieben tschechischen Arbeiter auch nichts davon wissen; sie sagen, man habe ihnen „das Wachtel am Rain“, das am Schluß der Versammlung gesungen wurde, nicht ins Tschechische überfetzt.

Sütteldorf. (Seighaus.) Am 3. März d. J. verunglückte der Kesselschmied Josef Peter dadurch, daß ihm beim Aufsteigen der Hohe in der Feuerbox ein Stück abprallte, den Dornen ins Auge flog, welches dadurch so stark verletzt wurde, daß es entfernt werden mußte.

Fast möchte man glauben, daß Peter bei seiner Arbeit einfach ein Opfer seines Berufes wurde, wie so viele seiner Arbeitskollegen. Wer aber schärfer zusieht, sieht die grinsende Frage der Sparwit auch hinter diesem Unfall hervorlugen. Die Seighausleitung hat es sich zur Ehrenpflicht gemacht, jede Woche eine Maschine auszubinden, einerlei, ob genügend oder zu wenig Leute vorhanden sind. Selbstverständlich ist diese Ehre auch einträglich und selbst bei mangelhafter Arbeit für die Seighausleitung vollkommen gefahrlos. Erstens hat man einen tüchtigen Werkmeister, der jederzeit zu bezeugen bereit ist, daß die Arbeit gut ist, und zweitens hat man doch ein Strafrecht, das in gegebenen Fällen zur Anwendung kommt. Die Leute haben nicht Zeit, ihr Werkzeug in Ordnung zu halten, obwohl gutes Werkzeug halbe Arbeit ist! So war es auch bei Peter. Zum Aufsteigen der Hohe dient ein Handborn, der im vorderen Teil die entsprechende konische Stoppelform besitzt, im rückwärtigen Teil einen schwächeren Handgriff aufweist. Der Dreher kam nicht dazu, die reparaturbedürftigen Dorne zu drehen und so kam es, daß bei den Dornen durch das fortwährende Darausschlagen der Handgriff immer kürzer, der Kopf, die Wirtse, immer größer wurden. Der Dorn, den Peter benützen mußte, hatte gar keinen Handgriff mehr; hier saß die Wirtse schon am Dorn. Ist der

Dorn in das Rohr getrieben, sitzt er natürlich fest darinnen und muß durch Seitenstöße gelockert werden. Ist der Dorn lang genug, genügen schon einige leichte Schläge, ist er aber zu kurz und ragt aus dem Rohr nur wenig hervor, dann muß tüchtig drauflos gedroschen werden. Hat der Dorn aber noch eine Wirtse dazu, kann leicht bei den Seitenstößen ein Splitter abspringen. Bei dieser geschickten Manipulation ist auch ein Splitter Peter ins Auge geflogen. Peter hat zwar ein Auge verloren, aber die Tantiemen sind nicht verloren. Peter hat keine Tantiemen und kein Auge, aber die anderen haben Augen und Tantiemen. Wieviel Peter müssen noch die Augen verlieren?

Arbeiter, denkt darüber nach, warum man eure Vorgesetzten durch Tantiemen dazu anspornt, euch anzutreiben! Ist nicht etwa das Maß der Leistung doch etwa zu ungleich verteilt? Erinnert euch bei diesem Unfall eurer Menschenwürde und währt sie in einer geschlossenen Organisation.

Schredenstein. (Kompromiß zwischen Deutsch- und Tschechnationalen.) Anlässlich der Wahlen in die Personalkommission auf der De. R. B. B. und St. G. wurde zwischen den Deutsch- und Tschechnationalen ein Kompromiß geschlossen. Auf den Kandidatenlisten der „Zemská Jednota“ prangen die Namen der Tschechnationalen und auf den Kandidatenlisten des Reichsbundes prangen die Namen der Tschechnationalen. Der Franz ist zum Präsidentsen und der Rastow zum Vizepräsidenten geworden. Wirtsal und Ertl liegen einander in den Armen; sie haben Frieden geschlossen gleich Gekmann und Wolf, um gemeinsam gegen die Sozialdemokraten beider Nationen zu kämpfen. Was sagen aber die Mitglieder dieser Organisationen zu dem Komödientenspiel ihrer Führer? Den deutschnationalen Arbeitern wurde jeder Tscheche als der größte Feind des deutschen Volkes geschildert. Die deutschen Sozialdemokraten wurden als Verräter ihrer Nation beschimpft, wenn sie in gemeinsamer Arbeit mit den Arbeitern der anderen Nationen für die wirtschaftliche Verbesserung der Lage der arbeitenden Klasse kämpften. Und dieselben nationalen Mantelhelden, die deshalb Sozialdemokraten beschimpften, beschließen jetzt den deutschnational organisierten Eisenbahner, Leute als ihre Vertrauensmänner zu wählen, die durch die jahrelange nationale Verhöhnung gerade von fanatischem Haß gegen die Deutschen erfüllt sind. Denselben deutschnationalen Arbeitern, die jetzt die Stimme ihres Vertrauens nationalen Tschechen geben sollen, wird aber in wenigen Wochen von ihren Führern befohlen werden, bei den Reichstagswahlen für die Wahl von Vertretern des Unternehmertums manhaft einzutreten; angeblich zum Schutze der deutschen Nation gegen jene Tschechen, mit denen sie jetzt ein brüderliches Bündnis geschlossen haben. Nur zu oft wurden schon die deutschnationalen Arbeiter zu ihrem und ihrer Arbeitskollegen Schaden unter dem Mantel der Nationalität zu den egoistischen Zwecken ihrer Führer mißbraucht. Dieses Kompromiß bedeutet jedoch nicht nur einen Mißbrauch der nationalen Arbeiter, sondern auch eine Verhöhnung jener Mitglieder, die die nationale Grundlage ihrer Organisation aus Überzeugung aufgeben. Wenn nur noch der geringste Rest von Selbstständigkeitsgefühl die nationalen Arbeiter beherrscht, so müssen sie dieses kompromittierende Kompromiß mit Empörung zurückweisen.

Sütteldorf. (Der „Anbrenner“.) Die Teilung der Arbeit ist auf der Eisenbahn im Interesse der besseren Ausnutzung der Arbeitskraft so vorgeschritten, daß die Gesamtheit von der Existenz ganzer Kategorien gar keine Ahnung hat. Wie viel Bedienstete, am meisten Beamte, wird es geben, die nicht wissen, was ein Anbrenner ist. Der Anbrenner brennt die Maschinen an; großartig, nicht wahr? So beiläufig ist die Wissenschaft jener Organe beschaffen, die über das Wohl und Wehe ihrer Untergebenen zu entscheiden haben. Vorgesetzte zu sein, ist schwer; er soll die verschiedenartigsten Dienstleistungen im Detail kennen und merken und soll die Arbeiter, die Bediensteten individualisieren. Menschen sind keine Schablonen, die man nach Nummern in Fächern sortiert hat. Im trag dahinschießenden Strom der armenigen Karriere der Heizhausarbeiter brodelt immer frische Elemente herein, bis auch sie verpuffen, erkranken, davonlaufen oder — entlassen werden. Alle soll der Vorgesetzte kennen. Wo ist dieser Bedant, der mit nimmermüder Aufopferung und eiserner Willenskraft hinter dem Rechte her wäre? Wo ist dieser selbstlose Mensch, der sich täglich und stündlich sein Leben verbittern wollte, nur um gerecht zu sein? Genügt es nicht, wenn man gelegentlich sein Wohlwollen und seine Gerechtigkeitsliebe beteuert? Ist es nicht besser, man ruht gar nicht in diesem Herzensfessel um, aus dem sofort die Miasmen sozialer Ungerechtigkeit aufsteigen? Zu was hat man denn die Unterläufer, die individualisieren schon und wie! Doch wir wollen eigentlich über Anbrenner und nicht über Vorgesetzte schreiben.

Jeder Anbrenner hat eine bestimmte Anzahl Maschinen zugewiesen, die er rechtzeitig andrennen, das heißt in deren Feuerbox Feuer machen soll, daß die Maschine zur vorgeschriebenen Zeit genügend Dampf zur eigenen Fortbewegung hat. Er ist noch dazu verpflichtet, den in Petroleum getränkten Waschl zu entzünden und das Holz darauf zu werfen, muß er den Post putzen. Die zwei Meter lange Feuerbox ist oft zweieinhalb Meter hoch, mit Asche und Schlacke angefüllt. Mit dem zweieinhalb Meter langen Feuerhaken muß nun am Post durchzustößen versucht werden, was nur durchgeht. Die Schlacken, Ziegeln, Steine müssen mit der Schlackenschaukel ausgeschaukelt werden. Mit vieler Mühe und behutsam zieht der Anbrenner die volle Schaukel in schräger Stellung zum Feuerfackel, um doch einige Stück herauszubekommen; wie oft rutscht der ganze Schaukelinhalt vom Tirl wieder zurück, wie oft kippt knapp am Rand die Schaukel wieder um. Schweißtriefend, staubbedeckt steigt er von einer Maschine herunter, um eine andere Maschine zu besteigen. Eine der anstrengendsten und gesundheitsgefährlichsten Arbeiten ist das Andrennen und dabei verantwortungsvoll. Der Anbrenner ist geprüft und dafür verantwortlich, wenn ihm aus Versehen eine Maschine mit wenig oder ohne Wasser zum Andrennen übergeben wird. Wehe, wenn eine Maschine angebrannt würde, die zu wenig oder kein Wasser im Kessel hätte. Die Feuerbox kann verbrennen, zerreißen. Ungeheurer Materialschaden oder eine Kesselexplosion wären die Folge. Dann das Material. Bald ist das Holz naß, das Kesselwasser kalt, die Kohle wie Mehl. Der Anbrenner muß vom Holzstoß oder von anderen Maschinen Holz herbeischleppen, um zur richtigen Zeit Dampf zu haben. Bald ist das Holz trocken, das Kesselwasser heiß, schöne Stückkohle. Im Nu steigt der Dampf, die Ventile brüllen, der Führer, der Heizer schimpfen den armen Anbrenner noch zusammen. Ja, bei solch einer Anzahl von Maschinen, die ihm zugewiesen sind, kann er bei der einzelnen nicht lange herumfackeln, da muß jeder Griff gelten. Wie wird nun diese Arbeit entlohnt? Nun, wie f. t. Staatsbahnen eben Tagelöhner entlohnen. Bei der Verantwortung, bei Strafen und bei der Arbeit sind sie qualifizierte Arbeiter, beim Lohn sind sie Tagelöhner. Die Arbeitszeit ist eine täglich zwölfstündige, beim Bescheln von der Tag- zur Nachtdienst eine 18stündige. Das ganze Jahr keinen freien Tag. Obendrein gehört es nicht zu den Seltenheiten, daß der Anbrenner anstatt nach beendeter Dienstleistung nach Hause zu gehen, für einen nicht erschienenen Heizer wegfahren muß. Erstens treibt ihn die Not dazu, einige Kreuzer durch Fahren mehr zu verdienen und zweitens die Hoffnung, zum Fahren zu kommen. Das Hundeleben eines Lokomotivheizers bedeutet für den Anbrenner eine Erlösung. Für die zum Fahrdienst Untauglichen gibt es keine Erlösung. Für die müssen menschenwürdige Lebensbedingungen geschaffen werden. 12 Stunden Dienst und 24 frei, ist eine der ersten und notwendigsten Forderungen, die gestellt werden müssen, sowie eine Entlohnung und Vorrichtung, die dieser

schweren Arbeit entsprechend ist. Die Aufstellung der Forderungen genügt indes allein nicht. Der Wille des einzelnen ist unmaßgebend, darum muß sich auch der Anbrenner mit seinen Arbeitsbrüdern verständigen, damit sie eines Willens sind. Er muß sich organisieren in einem Verein, in dem alle Kategorien sind, damit sie ihn in seinem Kampfe unterstützen.

Stadlau. (Von der Streda Misteibach.) Lange Zeit haben wir über unseren Stredenvorstand Jakob Wendt geschwiegen; nun aber ist das Maß seiner Taten voll und soll nun die Öffentlichkeit über das urteilen, was es heißt, unter einem Menschen als Beamte, Unterbeamte, Diener oder Arbeiter zu dienen, welcher sein hohes Wissen, seine Unkenntnis des Dienstes durch brutale Verweise mit seinen Untergebenen — und dieser ist eine stattliche Anzahl — sowie Schiltanlegen aller Art decken will.

Inspektor Wendt kam zu einer Zeit zur Bahn, wo eben jeder unterkommen konnte, drückte sich mit Ach und Krach durch die unteren Beamtenstufen durch, um schließlich vor circa 17 Jahren den Thron der Stredenleitung in Misteibach zu besteigen.

Unter der Ära der diversen Herren Bahnerhaltungschefs, Vitasek, Banquet, Ruppert etc., ging es mit dem Dienste noch so ziemlich; der fassbare bekannte Name Jaroslav Cermak aber vereinigte den Bahnerhaltungsdienst, man kann sagen, in einer Hand, so daß unter diesem Herrn überhaupt kein selbstständig denkender und handelnder Stredenchef denkbar und möglich war, was ja unserem Herrn Wendt infolge seiner bescheidenen Kenntnisse sehr zufließen kam. Wendt wurde vom Bahnerhaltungschef Cermak über Wasser gehalten und hat sich die ganze Regierungszeit Cermaks über sehr wohl gefühlt.

Nun kam die Verstaatlichung und mit ihr andere Zeiten, andere Sitten, andere Leute. Nun hieß es, seine Kenntnisse zeigen, respektive sich in den neuen Modus so schnell als möglich einarbeiten, um als Vorstand so vieler Bediensteter, Beamten, Rangleisepedanten, Bahnmeister, Bahnmeisterassistenten, Bahnrichter, Wächter etc. denselben mit gutem Beispiel voranzugehen, dieselben in die neuen Instruktionen, den neuen Rangleisdienst einzuführen, dieselben über ihre jetzigen Obliegenheiten zu belehren.

Ja, aber wie? Kenntnisse keine, zum Lernen zu alt und zu stolz. Was ist da zu tun? fragte sich Herr Wendt. Am besten durch brutale Verweise mit seinen Untergebenen, die eigene Unkenntnis des Dienstes decken und — brutal mit seinen Leuten, dies wurde nun die Devise des Herrn Inspektors seit der vollzogenen Verstaatlichung.

Wahrlich, eine Wonne ist es, zum Herrn Inspektor mit einer Bitte oder einer Meldung zu kommen, sei es auf der Streda, sei es in seinem Tusculum in Misteibach. Kommt man noch so debot und ergeht dem Herrn Wendt entgegen, gibt's da nur zweierlei Entgegenkommen seitens dieses famoson Vorgesetzten: Entweder hat man seine Bitte oder seine Meldung der Meversseite des Herrn Inspektors (und diese ist wahrlich nicht besonders schön) vorzutragen oder aber heißt es: „Aber lassen Sie mich aus, reden Sie mit, lassen Sie mich ausreden, was alleweil wollen, das geht ja nicht“ und derartiges Geistesreichtum mehr.

Noch schöner ist es, wenn man das Unglück hat, vom Herrn Inspektor eine dienstliche befehlende Auskunft verlangen zu müssen. Da kommt man schön an: Sofort wittert dieser Herr eine Ausbuchtung über seine praktischen Kenntnisse und Bloßstellung, weshalb auch dementsprechend die gegebene Auskunft ausfällt: „A, das ist schön, was sind Sie denn dann für ein Vorarbeiter, Bahnmeister, Beamter etc., wenn Sie das nicht wissen? A, das geht ja nicht, das müssen Sie ja kennen“ — und das abermalige Zurechtweisen der berechnlichen inspektorischen Reversseite ist die eigentliche Auskunft.

Unglaublich, aber wahr, sind die Zustände, welche am Sige dieses grandiosen Chefs in Misteibach herrschen.

In einer Zeit, wo überall eine Vereinfachung des Geschäftsganges angestrebt wird, wird dort nach einem Schimmel gearbeitet, über den sich selbst unsere Vorfahren aus uralten Zeiten lustig machen würden. Abgesehen davon, daß dort eine Klopierpresse ein gänzlich unbekanntes Ding ist und daher von sämtlichen Erlässen, Zuschriften etc. Abschriften gemacht werden müssen, genügt in den meisten Fällen eine Abschrift gar nicht, sondern müssen oft von einer Eingabe zwei Konzepte und ebenso viele Abschriften hergestellt werden.

Doch das sind bloß Kleinigkeiten; einzig und allein in seiner Art dürfte der Herr Vorstand selbst sein.

Am Tische des Vorgesetzten liegt nichts als Instruktion — und wieder Instruktion; ob aber der Inhalt derselben vom Inhaber des Schreibtisches beherrscht wird — das wissen die Götter, wir glauben, daß das Wenigere der Wächter, der grüne Einband, Herrn Wendt interessiert — weiter nichts.

Auch der Unterschied zwischen Beamten- und Unterbeamtenuniform scheint dem Herrn Vorstand fernzustehen, sonst könnte es nicht vorkommen, daß der Herr Chef gelegentlich des Erlasses über die Neuqualifizierung der Beamten, den ihm unterstellten Offizianten fragt, ob er und der in Unterbeamtenuniform im Bureau sitzende Ranglist Unterbeamte sind; Beamten- oder Unterbeamtenuniform soll denn doch ein Chef von einander unterscheiden können. Der Herr Vorstand hat halt ein kurzes Gedächtnis — was übrigens auch der Umfang beweist, daß die zu seiner Stredenleitung berufenen Bediensteten lange Zeit hindurch statt mit ihrem Namen, mit dem ominösen Wirtsalen Herrn „Dingsda“ angesprochen wurden. Vielleicht ist dieses Uebel an der mangelhaften Kenntnis seines Dienstes schuldtragend, dann sollte eben der Herr Vorstand seine Dienstuntauglichkeit einsehen und seine Untergebenen nicht darunter leiden lassen.

Was Herrn Wendt in dieser Hinsicht fehlt, ersetzt er mit Kegelstein vis-à-vis seinem Personal, welches es nicht wagen darf, sein Recht zu verteidigen, wenn ihm von seiten dieses famoson Herrn Chefs Unrecht getan wird, da derselbe eine Rechtfertigung sofort als Widerrede auffaßt und eine solche absolut nicht duldet. Einen Bahnmeister, der nur einzig und allein im Interesse des Dienstes ein Preisverzeichnis über Professionistenarbeiten von einem Arbeiter abschreiben läßt, bestraft der Herr Vorstand mit einer mündlichen Rüge; wenn er selbst aber den ihm als Rangleisepedanten zugewiesenen Wächter zum Putzen seiner Pfeife und Kleben der zerrissenen roten Verwendet, das bleibt ungeführt.

Wie human und gerecht dieser Herr Stredenvorstand ist, mag sich die Öffentlichkeit aus folgendem Vorfall ableiten: „Als gelegentlich Ausfolgung der Remuneration von 200 Kr. für 25jährige Dienstzeit an acht bis zehn alte, ausgediente, brave Männer (Professionisten, Vorarbeiter und Arbeiter), diese im Bureau des Allgewaltigen der Streda Misteibach standen, um den kleinen Verdienst in Empfang zu nehmen, schämte sich Herr Wendt nicht, zu denselben zu sagen: „A, nicht gleich im Wirtsalen alles verkaufen, hebt's euch auf!“ Wahrlich großartig. Ein Mensch, der den größten Teil seiner Stredenzeit in den Gasthäusern Misteibachs, Hausendorfs, Neubaus und Ladendorfs verbringt, erlöhnt sich zu derartigen Worten. Oder glauben Sie, Herr Wendt, wir wissen nicht, was Ihre sogenannten „Stredenrevisionen“ in der Streda Neubau-Hausendorf-Giebsbirten sowie Ladendorf, die Sie einigemal in der Woche absolvieren, zu bedeuten haben? Warum beehren Sie gerade fort und fort jene Bediensteten mit Ihrer fraglichen Gegenwart, welche in diesen Stredenstellen Dienst versehen? Warum steigen Sie nicht in Niederfreuzstetten auf der richtigen Zugseite, respektive vom Herron aus, ein, wenn Sie nach zwei- bis dreistündigem Aufenthalt im Orte Niederfreuzstetten vom Bauernfeind aus den Zug zur Heimfahrt — aufsuchen?!

Unseres Wissens zieht sich der Schienenstrang nicht durch die Ortlichkeit Niederkreuzsteden und Gaudenborn, sondern läuft erstere links, letztere rechts liegen, und doch scheint sich Ihre „Streckenrevision“ auf das weitere umliegende Terrain nach dem Schienenweg zu erstrecken? Oder sollten Sie drei- bis viermal in der Woche die Grenzsteine nächst diesen Ortlichkeiten revidieren? Wohl möglich, obgleich es uns munden würde, da Sie ja doch in den 17 Jahren gewiß genug Zeit gehabt hätten, alle Grenzen Ihres Dienstbereiches genaustens kennen zu lernen.

Je mehr sich Herr Bendix 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.

Gefuche um Aufnahme in den Provisionsfonds bleiben acht bis zwölf Monate liegen, so daß die betreffenden Petenten, die mittlerweile außer Kurs gesetzten Stempeln des Gefuches frisch bezahlen müssen. Wächter, welche irgendein Anliegen dem Herrn Inspektor vorbringen, werden nicht angehört, sondern angeschauzt: „Sagen Sie das dem Bahnmeister, er soll schreiben!“ Schreibt nun der Bahnmeister deshalb an die Streckenleitung, wird einfach der wunderbar verschlungene, stark an ägyptische Hieroglyphen erinnernde Anfangsbuchstabe des inspektoralen Namens unter die Aufschrift des Bahnmeisters gemalt — und die Sache ist abgetan, sie schläft ein, der Wächter bekommt keine Erledigung.

Daß ein Mensch, der gegreift wird, auch danken muß oder wenigstens danken soll, scheint Herr Bendix ebenfalls nicht zu wissen; denn unter den, auf seinem Schreibtisch liegenden Instruktionen, fehlt eben das Buch „Anständiges Umgang mit Menschen“, und darum wundern wir uns schließlich nicht, wenn das Personal dem Herrn Bendix ausweicht.

Herr Streckenvorstand Bendix! Wir bitten Sie, befreien Sie uns bald von Ihrer Gegenwart, ruhen Sie aus auf den Lorbeeren Ihres talentreichen Lebens. Die Anspannungen und Bäume werden auch ohne Ihre „fachmännischen Wissen“ gestützt oder lastiert werden. Genießen Sie den Lohn Ihrer strammen Disziplin — und verlangen Sie von einer hohen k. k. Direktion recht bald den blauen Vogen.

Jägerndorf. (Der blamierte Reichsbundobmann.) Trotz aller reaktionären Anschläge gewisser Quertreiber ist es den Vertrauensmännern unserer Organisation in der für das sämtliche 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 Groß ins Wasser springt, sondern, wo einige Kronen der Subvention für Baubereine von der Regierung und dem Eisenbahnministerium in seine Tasche springen. Bevor die gemeinsame Sitzung der Personalkommission stattfinden sollte, trat der geniale Reichsbundobmann mit einigen Stadträthen und Mitgliedern des hiesigen Baubereines in Verbindung, berief 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 Honigkessel um den Mund zu schmieren. Unsere Genossen blieben fest, indem sie erklärten, die seit Jahren eingeleitete Aktion in der begonnenen Art weiterzuführen und hatten zu diesem Anlaß über 280 Unterschriften gesammelt. Jedoch der teufische Redeschwanz nahm nicht, um für die „bürgerliche“ Baugenossenschaft eine fette Subvention herauszufinden, 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 selbst 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.“ Lieber das Einkommen anderer Dienstgruppen Berechnungen anzustellen und als glänzend zu schildern, dabei aber als Vertreter der Beamten über sein Einkommen zu schweigen, ist eine freche Annahme. Und wenn es bei den Beamten und Unterbeamten so wäre, wie er es darstellt, dann müßte er heute als Adjunkt und Materialdepotverwalter, als langjährig gewesener „Kunzler“ eines gemeinnützigen Instituts, als Arrangeur des „Eisenbahnermuseums“ und des „Rosa-Festes“, und weil man weiß, daß unser Reichsbundobmann nie etwas umsonst macht, so müßte er ja schon der reichste Villenbesitzer sein. Von alledem aber nichts. Seine Pläne haben unsere Genossen durchkreuzt, haben ihn wieder einmal gründlich in die Suppe gesteckt und werden es auch weiterhin tun. Bei der Sitzung selbst kam er wieder mit seiner Zudringlichkeit, für die Baugenossenschaft die Subvention einzuheimsen. Da mußte er sich dem Vorstehenden fügen 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 Unterschriften gesammelt!“ So hat sich der Führer der deutschen Eisenbahner eine amtliche Blamage geholt. Dies war gesund, nicht wahr, Herr Walenta? Haben Sie auch in Ihren Kreisen darüber berichtet? Jedenfalls nicht! Deshalb holen wir das Versäumte an dieser Stelle nach. Wenn auch nicht nach Ihrem Wunsch! Also, auf Wiedersehen!

Komotau. (Von der Buschtiehraderbahn.) Das Personal des Heizhauses Eger ist mit einem Heizhausleiter beglückt, welcher durch seine lächerlichen Bemerkungen oft den Anschein erweckt, daß es bei ihm zugeteilt im oberen Stübchen nicht geordnet zugehen muß. Herr Lega, so heißt dieser Genius von einem Heizhausleiter, will hohen Orts den Anschein erwecken, daß er wie keiner seiner Vorgänger seinen Dienst im Interesse der Verwaltung verrichtet. Deshalb benützt er seine dienstfreien Sonntage und mitunter Nächte, um nach der Art deutegieriger Raubtiere hinter die Arbeiter herzuspringen, um deren ohnehin 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 Ausrüstung ihrer Wünsche zugezogen werde. Herr Lega umgeht diesen Auftrag, schaltet das Personal aus und unterhandelt mit dem Lokomotivführer Johann Reil. Wir überlassen es der gesamten Kollegenchaft, über diese Handlung des Kollegen Reil zu urteilen und bemerken nur hierzu, daß diese Art Befähigungsnachweis zum Maschinenmeister nicht gerade als befähigend bezeichnet werden muß. Nachdem Herr Lega bei seinen nächtlichen Exkursionen nur wenig Beute findet und zum denzungen sich die Arbeiter nicht erniedrigen, so versucht er durch allerhand unmännliche Fagen zu seinem Ziel zu gelangen. So erkundigte er sich bei den Arbeitern, ob im nahen Ort Wies auch „Damenstifte“, das heißt Gasthäuser mit Mädchenbedienung, sind. Daß einer über so eine Bemerkung, dann wird er ernst und erklärt: „Was laden Sie, ich werde Sie anzeigen, Sie haben sich über Ihren Vorgesetzten belustigt.“ Einen ganz besonderen Akt von

Roheit stellt folgende Anekdote dar. Ein Arbeiter wurde während seiner Berufstätigkeit zu seiner kranken 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 worden sein, um ihrer Frau die Wollust zu befriedigen.“ Hier ein weiteres Gespräch mit einem Arbeiter: „Was sind Sie für ein Bruder? Ein Schwarzer, ein Mörder oder ein Blauer?“ „Ich bin im Dienste immer schwarz“, erwiderte dieser. „Dann jagen Sie einmal diese schwarzen Brüder an der Decke hinaus, entweder muß ich, Sie oder diese drausgehen.“ Zu den Arbeitern in Tirschnitz: „Ihr müßt arbeiten, daß euch der Atem ausgeht.“ Schmeizt einer seine Nase, dann erwidert er: „Das können Sie machen, wenn Sie frei haben.“ Ein anderer Fall. Einem Wagenaufseher wird ein Straferlaß vorgelesen, wobei Herr Lega bemerkt: „Sind Sie schon im roten Lager?“ Antwort: „Nein!“ Bist nun weiter. „Noch nicht? Noch immer nicht?“ Bist nun das übliche Schlußtableau 2 Kr. zugunsten... Antwort: „Jetzt bin ich drin, Herr Heizhausleiter. Ja wissen Sie, es wird das beste sein, wir gehen zusammen in rote Lager.“ Zum Wagenrevisor, nachdem tagsüber sämtliche Wagenaufseher mit insgesamt 17 Kr. bestraft wurden, äußerte er sich: „Na, wie ist unten die Stimmung?“ Antwort: „Alles ruhig.“ „Ja, ja, das ist die Ruhe vor dem Sturm.“ Zum Maschinenmeister Paul: „Ich fürchte mich vor niemand, Herr Paul, der kann sein, wer er will, ich brauche nichts als feste Beweise, ich zeige jeden der Direktion an, entweder muß er oder ich drausgehen.“ Wir erlauben uns zum Schluß, aus der Fülle des Materials ein sehr geistreich gehaltenes Gespräch mit einem anderen Heizhausleiter in Gegenwart des Wagenrevisors bekanntzugeben. Lega: „Warum hat der Soldat am Tschofen einen Schirm?“ homerisches Gelächter, in dem Bewußtsein, einen guten Witz gemacht zu haben. Herr Lega verfuhr: „Damit ihm der Adler nicht auf die Nase gackt.“ Die hierauf folgende noch rohere Ausdrucksweise des anderen verschwiegen wir, nachdem die in diesem Heizhause Bediensteten eines solchen Heizhausleiters würdig sind.

Wir fragen nun die Verwaltung: Wie lange soll das gesamte Heizhauspersonal einem solchen Menschen untergeordnet sein? Sind solche brutale Ausdrücke, gepaart mit läppi-schen Manieren, wirklich geeignet, erzieherisch zu wirken oder muß ein jeder, von dem Ernst seiner sozialen Lage unterrichtete Arbeiter nicht vor so einem Vorgesetzten jedwede Achtung verlieren? Wir fragen noch, mit welchem Recht kann sich Herr Lega erlauben, seit mehr als Jahresfrist, angeblich über Auftrag des Herrn Oberinspektors Gungl, Gefuche zurückzuweisen, so daß das Personal gezwungen ist, einen anderen Weg als den Dienstweg einzuschlagen? Unter solchen Umständen darf sich der Herr Zentralinspektor Tauer nicht wundern, wenn das gedrückte Personal an die Öffentlichkeit appelliert.

Wir wollen hoffen, daß diese Zeilen genügen, dem Herrn Lega männliche Umgangsformen beizubringen. Möge er getrost seine nächtlichen Exkursionen fortsetzen, nur raten wir ihm, daß einerseits derartige Erkundigungen nach Damenstiften geeignet sind, bei dem ihm untergeordneten Personal eine ganz andere Meinung als jene der strengen Dienstlichkeit auszulösen. Sollte keine Besserung erzielt werden, so wären wir gezwungen, deutlicher zu werden. Es dürfte vielleicht das Thema: „Die schnelle Beseitigung des Klapperns der kupfernen Kontrollhülsen bei den Sicherheitsventilen“ unter Umgehung der diesbezüglichen gefälligen Bestimmungen und dergleichen eine sehr interessante Lektüre für die maßgebenden Organe bilden.

Bogen I. Wir hatten in unserer Ortsgruppe einige Kollegen, die sich früher in anerkannter Weise an den gemeinsamen Arbeiten beteiligten, denen jedoch ihre persönlichen Wünsche nach Unterbeamtenposten nicht schnell genug in Erfüllung gingen. Vier Portiere und einige Oberkondukteure traten aus unserer Organisation aus und versuchten einzuweisen, ihr Glück beim Verkehrsbund, respektive bei den separatistischen Vereinen. Einige Oberkondukteure wollen nun zur Verbesserung ihrer eigenen Lage einen Verein gründen und sollen schon einige Versammlungen zu diesem Zwecke abgehalten haben. Doch sind den Herren Schweighofer und Koban keine weiteren Getreuen gefolgt. Die neue Organisation der Oberkondukteure soll es bereits auf vier Mann gebracht haben. Ob diesen Kollegen ihr schwächliche Handlungsweise bewußt ist? Wenn die Herren wirklich die ernste Absicht haben, für eine Verbesserung des gesamten Personals energisch einzutreten, dann bietet sich beim Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein genug Gelegenheit, ehrlich und tapfer mitzuarbeiten. Doch in kleinen separatistischen Vereinen werden diese Herren die Befriedigung ihrer Wünsche niemals finden. Wichtig ist, daß in einer großen Organisation, wie der Allgemeine Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich ist, für Leute, die nur persönliche Vorteile und egoistische Bestrebungen verfolgen, kein rechter Platz ist. Doch werden solche Leute meist in sehr kurzer Zeit zur Überzeugung gelangen, daß eine kleine Organisation mit vier Versammlungsteilnehmern weder in Bogen noch wo anders imponieren wird. Nur durch eine große einheitliche Organisation lassen sich Forderungen im zähen und ausdauernden Kampfe erringen.

Weiskirchitz. (Todesfall.) Am 25. März starb Genosse Mojz in Alter von 80 Jahren. Genosse Mojz war einer der Gründer unserer ehemaligen Zählstelle und blieb der Organisation treu bis zu seinem Tode. Für die aufopferungsvollen Dienste, die Genosse Mojz seinerzeit der Organisation geleistet, wurde ihm von Seiten der Ortsgruppe eine monatliche Zulage von 6 Kr. bis an sein Lebensende ausbezahlt. Das Leichenbegängnis fand am 27. März unter starker Beteiligung des Personals statt. Möge dem alten Kämpfer für unsere gerechte Sache die Erde leicht sein.

Stehr. Am 2. April fand hier eine vom Obmann Strung des Verkehrsverbundes einberufene Wanderversammlung statt, bei welcher nebst dem Einberufer und Referenten Strung noch der Herr Kaplan, der Stationsvorstand, zwei Bahnmeister und noch ein Ausschußmitglied die ganze Versammlung bildeten. Troßdem lesen wir in der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ vom 15. April einen imposanten Versammlungsbericht aus Großgörs, so daß man staunen muß, daß diesen Leuten nicht selber graut, wenn sie solche Berichte fabrizieren. Oder soll es wahr sein, was Herr Schulz in der Generalversammlung gesagt, „wenn nur genügend Kohle geliefert würde.“ Ja, ja, Herr Strung, es geht eben nicht überall der Gimpelfang, Ihre Leimspindeln ziehen nicht mehr. Sie müssen sich nur trösten, daß Sie wiederum 5 Kr. Versammlungsgebühren aus Vereinsgeldern verdient haben. Herr Strung, wie wäre es, einmal eine öffentliche Eisenbahnerversammlung einzuberufen, dann würden wir schon für einen besseren Besuch garantieren.

Wleiburg. Am 1. April d. J. verlag der Streckenbegeher Josef Makotschnig in der Station Wleiburg sein Abwobuch. Das Buch wurde mit Zug Nr. 416 dem Genossen Makotschnig nachgeschickt und folgendes anonymes Schreiben beigelegt: „An Herrn Vertrauensmann der Ortsgruppe Mogenfurt Josef Makotschnig, Streckenzug zwischen Gutenstein-Wleiburg. Euer Wohlgebohren! Sehr berührt und beliebt in der Genossenschaft, aber in Geisteszustanden sehr nachlässig. Wegen Ihrer anstrengung bei der Verteilung der Eisenbahner-Selbstverständnisse, daß ein Mann zwei Dienste nicht leisten kann, darum bebaue ich Ihnen für heute diese nachlässigkeit und hoffe von Ihnen bald eine Besserung, sonst wäre ich gezwungen, mit Ihnen andere Wege einzuschreiten. Hochachtungsvoll

M. N. Sie werden schon wissen von wem.“ Genosse Makotschnig fordert den anonymen Schreiber auf, seinen vollen Namen und Adresse bekanntzugeben, widrigenfalls er annehmen muß, daß der Schreiber ein ganz gemeiner Schuft sei.

Lundenburg. Von dort wird uns geschrieben: Am 9. März 1911 fuhr ich mit Zug 313 um 5 Uhr 30 Minuten früh dienstlich auf die Strecke hinaus. Bei der Ankunft in Auspitz mußte ich aus dem Zuge auswaggoniert werden, weil ich während der Fahrt einen Schlaganfall erlitt. Der sofort gerufene Bahnarzt in Auspitz Dr. Moriz Bodolier kam nicht auf die Station, sondern erklärte dem Boten, er habe erst um 9 Uhr seine Ordinationsstunde, ebenso der Herr Distriktsarzt Dr. Petter verweigerte sein Kommen so früher Stunde. Ich wurde ohne jede erste ärztliche Hilfe mit dem nächsten Zuge in meine Domizilstation Lundenburg zurückbefördert. Den Mätrtransport besorgte der Stationsvorstand Herr N. v. Pelikan mit zwei Mann und begleitete persönlich meinen Transport bis Lundenburg. Ich erlaube mir, dem Herrn Stationsvorstand von Auspitz für seine Menschenfreundlichkeit auf diesem Wege meinen und meiner Familie herzlichsten Dank auszusprechen. Mit tiefstem Bedauern fühle ich mich aber genötigt, die hohe k. k. Nordbahndirektion zu bitten, davon Kenntnis zu nehmen, wie die erste Hilfeleistung seitens unserer Bahnärzte beschaffen ist. Ich lag volle zwölf Stunden in bewußtlosem Zustand und rechnete meine Angehörigen bereits mit meinem Ableben. Dies hätte vielleicht die erste Hilfeleistung gleich nach dem Schlaganfall verbüten können.

Sabersdorf. (Lokalbahnhof der k. k. Staatsbahnen.) Wie notwendig die Aufstellung eines Rangier-signalen (Nichtung Krems) ist, geht daraus hervor, daß der Ausblick auf der Kremsen Stationsseite durch den Bergrücken und Geleiseferserven benommen ist, ferner, daß die Verschiebungen in dieser Station von zwei, eventuell nur einem Stationsarbeiter besorgt werden, oftmals ohne Aufsicht und größtenteils zur Nachtzeit. Der am äußersten Stationsende postierte Blockwächter kann die Verschiebungen durch benommenen Ausblick schwer überwachen, und Salsignale vom Blockposten sind schwer oder oft nur auf ganz kurze Distanz sichtbar. Im Interesse der Verkehrssicherheit möge eine k. k. Staatsbahndirektion mit der Aufstellung eines Rangier-signalen nicht zögern. So manches Geheimnis birgt die bisher verrichtete Verschiebung, ein Glück kann man es nennen, daß eine Katastrophe bisher nicht zu verzeichnen ist.

St. Pölten. (Von der Bahnerhaltung.) Unter dem Regime des früheren Bahnerhaltungsvorstandes, des Herrn Inspektors Ghe in St. Pölten, ist dem Bahnmeister Büchler stark der Kamm geschwollen, weil ihn der alte Herr Inspektor schalten und walten ließ. Büchler bekam eine derart hohe Meinung von sich, daß er meinte, es müßte der Verkehr eingestellt werden, wenn er nicht wäre, und die Umgangsformen, deren er sich im Verkehr mit seinen Untergebenen bedient, sind derart rübe, daß bei diesen auch das Ansehen seines Standes leidet. Die Gegner der Bestrebungen der Bahnmeister weisen immer auf derartige Elemente unter den Bahnmeistern hin, wenn sie diesen das Anrecht darauf streitig machen wollen, zu Beamten ernannt zu werden. Hier eine Probe von der Umgangsweise Büchlers, des deutschen nationalen, des Durchfallsandabiten des Reichsbundes, mit deutschen Arbeitern. Zwei einheimische Arbeiter, die dann auch vom Herrn Bahnerhaltungsvorstand Kaiser aufgenommen wurden, bewarben sich bei Büchler um Aufnahme als Oberbauarbeiter. Büchler fuhr sie an, er brauche niemand, sie mögen schauen weiterzukommen. Als sie sich bescheiden die Anfrage erlaubten, warum deutsche, einheimische Arbeiter nicht Arbeit bekommen können, wenn Kroaten beschäftigt werden, geriet Büchler in die Hige und er fürte, er sch... auf die deutschen Arbeiter, die deutschen Arbeiter mögen ihm den A... l... er habe genug Kroaten, brauche niemand und damit punktum. Trotz der Kroatenliebe des Bahnmeisters Büchler wurden dann die beiden Arbeiter, wie erwähnt, doch aufgenommen. Sie ersuchten, in einen anderen Bahnmeister-razon eingeteilt zu werden, und hatten auch das Glück, nicht in das Eldorado zum Bahnmeister Büchler zu kommen. Es sind Zeichen dafür vorhanden, daß sich der Herr Bahnerhaltungsvorstand Inspektor Kaiser mit der Vorgangsweise Büchlers nicht identifiziert und damit befestigt die Hoffnung, daß Ordnung gemacht wird. Es ist schon dringend notwendig, daß geordnete Verhältnisse eintreten. Man kann sich nach dieser Probe des Wohlwollens des Bahnmeisters Büchler gegenüber den Arbeitern leicht vorstellen, unter welchen Verhältnissen die Oberbauarbeiter bei diesem Bahnmeister arbeiten müssen. Es ist auch Sache der Bahnerhaltungsarbeiter selbst, durch die Organisation derartiger Zustände zu bekämpfen. Wenn die Bahnerhaltungsarbeiter Mann für Mann sich am Kampf der Organisation beteiligen werden, wird der Erfolg nicht ausbleiben.

Brünn. (Platzmangel am Bahnhof.) Bekanntlich ist in Brünn am unteren Bahnhof stets Platzmangel, so daß die Verschubmanipulationen sehr schwer durchzuführen sind. Die ankommenden Züge müssen oft stundenlang in den Stationen warten oder gar aufgelöst werden, da sie Brünn nicht aufnehmen kann. Wer die Stationsanlagen und die Platzverhältnisse in Brünn genauer kennt, wird bald herausgefunden haben, daß man diesen Platzmangel auf leichte und zugleich vorteilhafte Weise, wenn auch nicht vollständig beheben, so doch lindern könnte. Jedem Beobachter wird es aufgefallen sein, daß die Westseite der Planengasse und die Nordseite der Breitengasse wegen der dort befindlichen Bahnkörper nicht verbaut werden können, da sich dort eine 5 Meter breite Böschung hinzieht. Daß diese offene Böschung nicht zur Verschönerung einer Großstadt beiträgt, ist erklärlich.

Doch hat diese riesige Fläche inmitten der Landeshauptstadt einen respektablen Wert, der bei zweckmäßiger Ausgestaltung für die Bahnverwaltung von großem Vorteil wäre. Würde zum Beispiel die Bahnverwaltung an Stelle dieser Böschung einen Mauerbau aufzuführen, so könnten auf diesem festen Untergrund die Verschubgeleise gelegt werden, ohne die Ein- und Ausfahrten der Züge zu verhindern. Gleichzeitig wäre auch damit die Möglichkeit geboten, die heute als Ablagerungsplätze verwendeten Grundkomplexe für Verschubanlagen auszunutzen. Dieser Mauerbau könnte viel zur Verschönerung des Stadtbildes beitragen, wenn man bei den einzelnen Bögen Räumlichkeiten für Geschäftslokale einbauen würde, wie derartige Bauten alle größeren Städte aufweisen. Die Baukosten würden sich im Laufe der Jahre gewiß durch die Mietzinsereinkünfte lassen.

Viele Gewerbetreibende würden ihre Werkstätten und Geschäftslokale in diesem Mauerbau unterbringen. Es wäre nur zu wünschen, wenn der Gemeinderat der Stadt Brünn sich mit dieser Angelegenheit beschäftigen und sich diesbezüglich an die Direktion der St. E. O. oder an das k. k. Eisenbahnministerium wenden würde.

Krottendorf. (Ausnutzung der Oberbauarbeiter.) Infolge Wohnungsmangels und der Wohnungsteuerung in Voitsberg ist ein Teil der Oberbauarbeiter be-müht, in entlegenen Orten Wohnung zu nehmen. Ein Teil dieser Arbeiter mußte sogar in Krottendorf und Söding Wohnung nehmen, die täglich in der Früh mit dem ersten nach Voitsberg verkehrenden Güterzug zu ihrem Arbeitsplatz fahren. Bei dieser Gelegenheit nimmt die Station Krottendorf Anlaß, die dort auf den Zug wartenden Arbeiter zum Durcheinander-schieben der dort befindlichen Schotterwagen auszunutzen. Dadurch soll nämlich die Ausstellung eines Fahrpases für das Lokomotivpersonal erspart bleiben. Selbstverständlich liegen sich die Oberbauarbeiter diese aufgetragene Arbeit nicht bieten.

weil ihnen die Arbeiter zugunsten des „Verkehrs“ gar nichts angingen. 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 Ueberstunde bezahlt werden muß. Hoffentlich befehlt ihn die Bahnerhaltungssektion eines besseren, damit er sich ersparen kann, den Arbeitern wegen ihrer Weigerung feindlich gegenüberzutreten.

Pöfing-Brunn. Durch die Verletzung des Bahnmeisters Herrn Georg Koller von Wies nach Pettau verlieren die ihm unterstellt gewesenen Oberbauarbeiter und Streckenwächter einen braven Vorgesetzten. Koller 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.

Verwaltungsberichte.

Lundenburg. Am 23. April fand in Ungarn eine gut besuchte Versammlung statt, wo Genosse Stemmer den Bericht über die am 11. April stattgefundene Sitzung der Personalkommission erstattete. Ueber gewerkschaftliche Organisationsfragen referierte Genosse Dusch aus Lundenburg.

Oberhollabrunn. Die Zählstelle hielt am 17. April ihre Generalversammlung ab, welche gut besucht war. Genosse Bed hielt 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 Abschlusssortium einstimmig erteilt. Bei der Wahl der Ortsgruppenleitung wurden Genosse Müller zum Obmann und Genosse Ceschlog zum Hauptkassier gewählt. Als Subkassier fungieren weiter die Genossen Schwarzmüller, Johann und Holzappel.

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 Stadl und Wunsch referierten in ausgezeichnete Weise über die Bestrebungen des österreichischen Eisenbahnpersonals und erteilten für ihre gediegenen Ausführungen lebhaften Beifall. Verschiedene Unterhaltungen würzten die wenigen Stunden und in würdiger Weise fand die diesjährige Maifeier einen gemächlichen Abschluß.

Floridsdorf. Am 28. April i. J. haben die Arbeiter der Bahnerhaltungssektion Wien eine Versammlung im Arbeiterheim abgehalten; als Vertreter der Zentrale war Genosse Dusch erschienen. Genosse Reiskup eröffnete um 7,30 Uhr die Versammlung; zum Vorsitzenden wurde Genosse Kubitz, zum Schriftführer Genosse Kubitz ernannt. Genosse Reiskup sprach über die schlechte Situation, in der sich die Oberbauarbeiter befinden und wegen Nichtbeachtung des Versprechens seitens des Oberinspektors Rasmitsch, das derselbe der Deputation gegeben, welche am 23. März i. J. bei ihm erschienen war. Ferner betonte er, daß es nicht sehr rasch sei, daß die Oberbauarbeiter mit der übrigen Arbeiterschaft den 1. Mai feiern, da die Haltung dieser Arbeiter sehr wankelmütig sei. Genosse Kubitz spricht in demselben Sinne. Genosse Kubitz weist auf verschiedene Individuen hin, welche es sich zur Aufgabe machen, die Organisation zu zerlegen und jene Arbeitsgenossen zu demoralisieren, welche sich für Verbesserung der Arbeiterlage einsetzen haben. Genosse Sasin fordert die Anwesenden auf, untereinander mehr Vertrauen zu pflegen. Genosse Dusch hat bekanntgegeben, daß er schon 15 Jahre in der Bewegung der österreichischen Arbeiter stehe 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 Vorschläge, welche am 23. März i. J. gestellt wurden, zu urgieren habe. Der Vorsitzende richtete an die Anwesenden nochmals den Appell, das Gesehene zu beherzigen, und der Erfolg kann nicht ausbleiben und schließt um 10,10 Uhr die Versammlung.

Wöhrbach-Teipa. Am 28. April fand hier eine massenhafte Besuche Vertikalarbeiterversammlung der verstaatlichten B. N. B. statt, in welcher das Personalkommissionsmitglied Genosse G. Zinke über die am 26. April stattgefundene Personalkommissionsitzung Bericht erstattete. Von einigen kleineren Angelegenheiten oder vielmehr Versprechungen von Seiten des Vorsitzenden, Direktorsstellvertreter Dr. Radnik abgesehen, ist leider in der Hauptsache die Erledigung der in der Frühjahrsitzung 1910 gestellten Anträge noch immer unterblieben. Nach den Erklärungen des Herrn Vorsitzenden, soll wohl die geforderte Lohnregulierung ehestens vom 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. Wiener, teilt der Versammlung mit, daß für die Arbeiter dieses Ressorts bereits mittels Direktionsförmens jene Lohnzulage im Betrag von 20 S. für Professionisten, und 10 S. für Arbeiter angekündigt wurde, was die Versammelten in Anbetracht des geringen Betrages in nicht geringe Aufregung versetzte.

Genosse Adolf Knöchel 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 langem Hin- und Herreden und monatlangen Versprechungen auf ihre gestellte Forderung: „Lohnregulierung analog den I. f. Staatsbahnen“, mit so einem Bettel abseie.

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 Ausdruck kam, wurde folgende Entschließung einstimmig angenommen:

„Die heute, den 28. April 1910 im Gasthof „zur Stadt Karlsbad“ in Wöhrbach-Teipa tagende Werkstättenarbeiterversammlung erklärt sich nach wie vor mit dem von ihren Personalkommissionsmitgliedern eingebrachten Anträgen vollständig einverstanden und erwartet eine ehestigste 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 Anstandsarbeit und erwarten, daß anschließend hieran die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter im Sinne des feinerzeitigen Ministerialerlasses im Höchstmaß von 80 Prozent zur Durchführung gelangt.“

Aus den Organisationen.

Wolkersdorf. In der am Sonntag den 19. März 1911 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Ignaz Koller, Obmann, Josef Goller, Stellvertreter; Josef Schöbl, Schriftführer, Josef Geier, Stellvertreter; Georg Gartner, Kassier, Michael Frant, Stellvertreter; Anton Weber und Johann Weinhofer, Kontrollore; Leopold Schiller, Peter Hansel, Leopold Sallenta und Georg Weyer, Ausschussmitglieder.

Als Streckenvertrauensmänner und zugleich Subkassiere wurden folgende Genossen gewählt: Johann Winklerberger, Stationsblockwächter in Neubau-Kreuzstetten, Johann Koller, Stationsblockwächter in Rabendorf und Karl Mayer, Oberbauarbeiter in Siebenbrunn.

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

Triest-Freibrief. In der am 4. April 1911 abgehaltenen Generalversammlung der Ortsgruppe Triest V wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Julius Zuchardt, Obmann, Johann Pribyl und Johann Beer, Stellvertreter; Karl Suppanz, Josef Rechel und Franz Zupancic, Kassiere; Karl Kremzar und Rudolf Wylsiaz, Schriftführer; J. Schmalstieg, Johann Voigt, Viktor Scherzer und Josef Luma, Kontrollore; J. Blikner, A. Druska, Albin Böche, Masinag, Javornik, Hammerstätter, Sulek und Kovarek, Ausschussmitglieder.

Zuschriften sind zu richten an Genossen Julius Zuchardt, Triest, Via Girolamo Muzio 7.

Teschen. Bei der am 17. April 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Karl Wenglorz, Obmann, Wawreka, Stellvertreter; Anton Zut, Kassier; Bresina, Subkassier; Geitzner, Schriftführer; Wuga, Szotka, Franek und Symoset, Ausschüsse; Fiala und Wojnar, Revisoren; Schloper, Bibliothekar. Als Subkassier für Triest Finkas.

Sämtliche Zuhörer sind an den Obmann Karl Wenglorz, Zugspader in Teschen, Prutekagasse 25, zu richten.

Steier. In der am 5. März 1911 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Karl Topf, Obmann, Karl Silba, Stellvertreter; Georg Kollegger, Schriftführer, Josef Brückl, Stellvertreter; Josef Hochreiner, Kassier; Ludwig Mittendorfer, Bibliothekar; Leopold Oberbramberger, Josef Eder und Josef Reitmeier, Ausschüsse; Richard Friedberger und Josef Hammer, Revisoren. Nach der Wahl hielt Genosse Weiser einen mit Beifall aufgenommenen Vortrag.

Königinhof. Am 27. April 1911 fand die ordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe Königinhof statt. Nach der Erstattung der Berichte seitens der Funktionäre und nach Genehmigung des Kassienberichts wurde die Wahl der Funktionäre vorgenommen und wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Lujar, Magazinsarbeiter, Obmann, Richard Kurnovsk, Verschieber, Kassier; Rudolf Falt, Magazinsarbeiter, Schriftführer. Alle Zuhörer sind an Genossen Franz Lujar, solche in Gelbangelegenheiten an Richard Kurnovsk zu richten. Die Mitgliederversammlungen und Ausschusssitzungen werden jeden Monat abgehalten.

Superfisch. Bei der am 9. April 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Teuschel, Obmann, Karl Krob, Stellvertreter; Franz Rudolf, Schriftführer; Rudolf Wauermann, Kassier; Jaroslav Semann, Kontrollore.

Alle Zuhörer sind zu richten an Josef Teuschel, in Gelbangelegenheiten an R. Wauermann.

Hohenstadt. Bei der am 30. April stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Bachel, Obmann; Albert Machacek, Kassier für Hohenstadt; Wilhelm Vavrouk, Kassier für Mäglitz. Die Versammlungen finden jeden ersten Montag im Monat statt.

Alle Zuhörer sind an den Obmann Franz Bachel, in Klein-Rasel, Post Hohenstadt, zu senden.

Bozen II. Bei der am 29. April abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Christian Mandler, Obmann, Josef Kraus, Stellvertreter; Josef Nedelmoser, Kassier; Franz Regensfelder, Schriftführer, Karl Krenn, Stellvertreter; Leopold Brecht, Balesarini, Mellacher, Kachini und Karl Messerik, Subkassiere; Wair und Reizner, Kontrollore; Pelz und Wohlwang, Revisoren.

Alle Zuhörer sind an Genossen Christian Mandler, Lokomotivführer, Bozen, Personahäuser Nr. 1, II. Stock, 2. u. 3. zu richten.

Bruck a. d. M. II. Am 24. April i. J. fand in Pöschl's Gasthaus die Generalversammlung der Ortsgruppe Bruck a. d. M. II. statt. Obmann Genosse Koller sowie die übrigen Ausschussmitglieder brachten ausführliche Berichte über die Tätigkeit des Ausschusses im verfloffenen Vereinsjahre.

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, auseinanderzusetzen. Brausender Beifall lohnte die gediegenen Ausführungen des Referenten. Die Wahl des Ausschusses hatte folgendes Ergebnis: Heinrich Zwent, Obmann, Johann Dubovernik, Stellvertreter; Franz Kugler, Schriftführer, Konrad Macher, Stellvertreter; Johann Motroch, Kassier, Josef Graf, Stellvertreter; Johann Grundnig, Bibliothekar, Ladislav Sotola, Stellvertreter; August König, Josef Schindler und Franz Eschus, Kontrollore; Franz Sattler, Franz Novotny, Rudolf Rindl, Johann Plager, Alois Schuggerl, Franz Janisch und Leonhart Tiefenthaler, Ausschüsse.

Proßnitz. Bei der am 22. April 1911 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Spöner, Obmann, Josef Dostal, Stellvertreter; Rudolf Jenisch, Kassier; Jaroslav Hermann, Schriftführer; Rudolf Kijela und Rudolf Dela, Revisoren; Josef Drobil, Franz Rezwil und Anton Schindler, Ausschüsse; Johann Navratil und Franz Rih, Bibliothekare; Anton Lindner, Subkassier für Nordbahnhof; Alois Müller, Subkassier für Kormitz; Franz Wraetz, Subkassier für Triebitz.

Verschiedenes.

Die Quelle aller Werte. Ueber 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 Verspinnen der Zellulose	75— bis 155—
durch Verwandlung in Viskose, die zur	
Erzeugung von Kunstseide dient	2100—
als Viskoseide	3500—
„getyrt und in Viskoseide verwandelt	5500—
1 Zentner Eisen	Mark
im Erz	0-30
als Roheisen	3—
„ Gußeisen	9—
„ Schmiedeeisen	9-90
„ Blech	11—
„ Draht	12—
„ Gußstahl	27—
„ Messerlingen	1500— bis 2000—
„ feinste Uhrfedern	600000—
„ Stahlschneidarbeit	4 Millionen.

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

Körperschönheit und Industrie. Der italienische Soziologe Achille Loria weist in der „Nuova Antologia“ auf die großen Unterschiede hin, die zwischen der Körpergestalt der Arbeiter von 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, verkümmelter oder jedenfalls nicht besonders schön gestalteter Mensch. Loria meint, daß die Schuld an dieser Degeneration des Körpers unsere fieberhaft arbeitende Industrie trage, die dem modernen Menschen, ganz gleich ob es ein Kind oder ein Erwachsener sei, unablässig eine freudlose, einseitige, seelenlose Arbeit auferlege. Der Industriearbeiter zeige deshalb auch unebenmäßige Züge, die man zum Beispiel bei dem Landmann nicht finde, weil dieser einer abwechslungsreichen und daher auch nicht so sehr entstellenden Arbeit ergebe sei. Ein für das Schöne begeistelter 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, sozusagen noch jungfräulichen Abzugsortchen, 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, weil dieser Reiz von Scanno werden sich auch in triviale Alltagsgefühle gewandelt haben! Man wird auch in dem weltverlorenen Abzugsortchen die alles zernagende und nivellierende Industrie kennen lernen, und dann wird es rasch vorbei sein mit den klassischen griechischen Profilen. Das ist durchaus kein Phantasiagebilde, sondern durch Tatsachen erhärtete Wahrheit! Die Frauen von Scanno 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 Etablissemments aus dem Boden wuchsen, außerordentlich schön und so kräftig und üppig, daß die beiden Hauptstädte von dort viele ihrer Ammen bezogen; nach der Errichtung der Fabriken aber wurden die Frauen so ausgezehrt und kraftlos, daß man tiefstes Mitleid 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 G. H. Appoport (Paris). — Die Reichsversicherungsordnung in der Kommission des Reichstages. Von Gustav Hoch (Dana u. M.). (Fortsetzung). — Das „Kulturwert“ der preussischen Polenpolitik. Von J. Marski. — Kongreß der ungarländischen Sozialdemokratischen Partei. Von Eugen Varga. — Literarische Rundschau: Dr. M. Machinon, Die elektrotechnische Umwälzung. Von M. Woldt. — Notizen: Die deutsche Jurisprudenz und die Sozialdemokratie. Von ug. — Zeitgeschichten. Von G. L.

Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Kolporteurs zum Preise von M. 3.25 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 Mara Zettin. Vortrag, gehalten am ersten Künstlerabend des Bildungsausschusses der Stuttgarter Arbeiterkassette. Diesen Titel trägt eine uns zugewandene 16 Seiten starke und schön ausgestattete Broschüre, die durch J. G. W. Dieß Nachf. G. m. b. H. (Zeitschriftenkonto) in Stuttgart zum Preise 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. — Beschlußfassung über die Veranstaltung mehrerer großer Eisenbahnerdemonstrationsversammlungen in Wien. — Bericht über das Resultat der Wahlen in die Personalkommission und in die Arbeiterausschüsse auf der I. f. Nordwestbahn. — Debatte über die separatistischen Eisenbahnervereine.

Verwaltungs-Komiteesitzung am 4. Mai 1911. Erledigung des vorliegenden Einlaufes. — Gründung neuer Ortsgruppen und Errichtung neuer Zählstellen. — Beschlußfassung über die Einberufung einer Konferenz der österreichischen Nordwestbahn für den 21. Mai 1911 nach Deutsch-Wroben. — Entgegennahme verschiedener Berichte.

**Kathreiners
Kneipp—
Malzkaffee**

**wird seiner un-
erreichten Vor-
züge wegen von
Millionen täglich
getrunken. Ein-
zig wirklicher
Familienkaffee!
Billig u. gesund.**

Nehmen Sie, wenn Sie verschmupft, heiser, verschleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. M. „Eisfluid“. Wir überzeugen uns selbst bei Brustschmerzen, Halsweh zc. von seiner heilenden, hustenstillenden, erfrischenden Wirkung. Probeduzend 5 Kronen, zwei Duzend 8 Kronen 60 Heller franko. Erzeuger nur Apotheker E. B. Feller in Stubica, Eisaplatz Nr. 191 (Kroatien).

NEU!
50 Stüde
auf einmal
zugleich mit
Apparat!

Zur Probe

mit Rücksendungsrecht bei Nicht-
gefallen, also ohne jede Kaufver-
pflichtung, lediglich gegen bequeme
Teilzahlung

liefern wir Sprech-Apparate in
all. Größen u. Preislagen mit Pathé-
Platten, ohne Nadelwechselspielbar.

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

Verlangen Sie unseren illustrierten
Katalog gratis. — Postkarte genügt.

Bial & Freund, Wien 43 Mariahilferstr. 103

Männerkrank.

heilen und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Kunze. Neueste Lehr-
reicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gicht- und
Rückenmarkserkrankung, Geschlechtsvergiftungen, Folgen nervenrunder
Lebensweisen und Erzeile und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann
von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Krone 1.00 Brief-
marken franko von Dr. med. Kunze, Genf 881 (Schweiz).

MÖBEL

Aufruf an die Herren Eisenbahner!
Wien's beste und billigste Ein-
kaufsquelle ist die in Eisen-
bahnerkreisen altbekannte,
o langjährig bestehende o

Fünfhäuser Möbelniederlage

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

(neben der Löwendrogerie Schawerda)
vollst. Zimmer- und Kücheneinrichtungen 4 St. 130, 150, 170, 190, 210 u. 240. Rückenlehnen von St. 34 auf
200 u. 240. Komplette Schlaf- und Speisezimmer von
St. 250. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß,
gelb, 4 St. 70. — Patentbetten von St. 9. — und
Matratzen, dreiteilig von St. 12. — aufwärts. — Einzelne Gegen-
stände billigst in großer Auswahl. Kleiner Preis für die
Provinz, gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Brief-
marken franko.

**Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persön-
licher Anschauung.**

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bestellen Monats-Lieferungen.

Warnung! Um meine P. L. Kunden vor Schaden
durch Verfälschung zu bewahren, achten
Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage,
da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis misbraucht,
um meine P. L. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben
Tafeln vor dem Geschäftsort.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine
Schutzmarke „Eisenbahner-Konduktoren“ in Lebensgröße in
meinem Schaufenster sehen.

Besten Dank!

Erlaube mir Ihnen mitzuteilen, daß die Möbel, welche am 25. v. M.
hier eingetroffen sind, in gutem Zustand waren und ich auch sehr zufrieden bin
damit. Auch danke ich Ihnen für Ihre solide und reelle Bedienung. Ich werde
Sie meinen Bekannten bestens empfehlen.

Gehächungsbüro
Louis Stadler
Architekt in Saalfelden.

Die Weltmeisterschaft in der Uhren-Industrie

Extrafach! endlich erobert! Sohelegant!

Kavalier Gold-double Uhr
verminderter Marke „Speciosa“ nur St. 4.00. Dieselbe
besitzt ein gut gehendes Werk, Unterwerk und ist auf
elektrischen Wege mit einem 14-täg. Golde überzogen.
Garantie für perfekten Gang 4 Jahre. 1 Stück St. 4.00
2 Stück St. 8.00. Jeder Uhr wird eine fein vergoldete
Kette unisoni beigelegt. Rückgabe, da Umtausch erlaubt, event-
uell Geld retour. Versand per Nachnahme.

E. Solzer, Kralau, Stradom Nr. 18/51.

Manufaktur- Warenhaus Hedzet & Koritnik Export-Abteilung
Görz, Corso Gius. Verdi und Via Scuole 5.

Frühjahrs-Gaion 1911

Sämtliche Neuheiten in Woll-, Seiden- u. Wäschestoffen sind
eingelangt. Unsere Preise sind billigt angelegt. Qualitäten anerkannt
die allerbesten. Musterkollektionen auf Verlangen bereitwilligst.

Parteigenossen!

Bestellen Sie jeder ein Packet **Leinwand**
Reste, enthaltend: **Besten Hemdenstoff, feinen Hemden- und Kleiderstoff, hoch-
prima Bettkanevas, starke Hemdenlein-
wand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und
Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität**

40 Meter um 16 K

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

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

ECHTES KORNBRÖT

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

JOS. REDER, DAMPFBÄCKEREI 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 Bett-
federn St. 2.40, bessere St. 2.40,
halbweiße St. 2.80, weiße St. 4.00, bessere
St. 6.00, Geflüchtelschleif, schneeweiß St. 8.00,
Dannen, grau St. 6.00, 7.00 und 8.00, Dan-
nen, weiß St. 10.00, Brustkissen St. 12.00,
Kissenkissen St. 14.00 — von 5 Kilo an franko.

Fertige Betten

aus dichtfädigem roten, blauen, gelben oder weißen Kanten, eine Zu-
kunft 180x115 cm samt zwei Kopfpolstern, biete 80x55 cm genügend gefüllt
mit neuen, grauen, bauseigenen Bettfedern St. 16.00, Kissenkissen St. 20.00,
Dannen St. 24.00, 2 Stück allein St. 12.00, 14.00 und 16.00, Kopfpolster
allein St. 8.00, 8.50 und 9.00, Kissen 180x140 cm groß St. 15.00, 15.50
und 16.00, Kopfpolster 60x70 cm groß St. 4.50, 5.00 und 5.50, Unterbett
180x115 cm groß St. 13.00, 15.00 und 18.00, Kinderbetten, Bettüber-
züge (fertig genäht oder Stoff), Leinwand, Kissenkissen, Bettüber-
züge, Matratzen u. i. v. billigt versendet gegen Nachnahme, Ver-
packung gratis von St. 10.00 an franko.

Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald).
Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. — Verlangen Sie die
ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur
die Telefon- 2364 oder 3545 der modernst
nummern eingerichteten

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS“

Wien, V. Wienstrasse 89A

Gratis!

Neuer illustrierter Katalog!
(Verschlossen für 20 Heller-Marko.)

Pariser Gummi-Spezialitäten

Neuheit für Herren: Stück K 2.00, Dauernd verwendbar!
2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4.00, 6.00, 8.00, 10.00.
Olla-Depot, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

Von Versagämtern!

Die schönsten Herren- und Damenanzüge,
Hemden, 7 St. 11.00, Wintertrüben 8 St., Wintertrübe, Roben-
röcke, Hosen von 4 St. aufwärts, feine Pelze, Frack, Smoking, Salon-
anzüge zc., feinste Herrenhemden St. 1.70, Unterhosen St. 1.80,
Damenhemden St. 1.40, Hosen St. 1.80, Korsetten, Untertrübe St. 1.90,
1 komplette Bettwäsche St. 4.80, mit Säumen St. 6.50, Stiderei-
volants St. 8.50, Leintücher St. 1.50, in Leinen St. 2.20, schwere
Bettzeuge St. 7.50, Betten St. 8.50, Grabl St. 9.20, Angine, Giffons,
Reinleinen, feine Bett- und Tischdecken St. 8.50, Teppiche, Ephe-
n, Vorhänge sowie feinste Brautausstattungen. Alles in größter Aus-
wahl staunend billig. Nur bei Goldstein, Wien, Kaiserstraße 40.
Provinzaufträge sehr reell.

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinen schätzt!
Zu Reklamepreisen:

1 Stück Irlander Webe 60 Zentimeter breit, 23 Meter lang . K 11.50
6 Leintücher ohne Naht aus sehr schöner, bester
Flachsleinwand, 150x225 Zentimeter gross . . . K 16.20

Reste sehr schöner weisser Wäschebe
feinfädig, für jede Wäscheart haltbar . . per Meter 55 h
Mindestabgabe 8 bis 4 Reste, zusammen zirka 40 Meter.

1 Dutzend Leinwandhändtücher 60x110 Zentimeter gross . K 8.00
Doppeldamast Frachtandtücher, reinl. 60x120 gross K 12.00
Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.

Leinentabrik Jos. Kraus, Nachod VII (Böhmen).

Muster jeder Art nur gediegenster Webwaren
für Haushalt und Ausstattung gratis.
44jähriges bestes Renommee verbürgt Solidität.

Grüsslich

hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Privatsvermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Wäschewaren direkt vom Fabrik-
platz deckt. — Verlangen Sie da-
her kostenlose Zusendung meiner
reichhaltigen Frühjahrs- und
Sommer-Musterkollektion
und geben Sie gef. an, ob Sie feine
oder billigere Ware zu kaufen be-
absichtigen. Führe nur erstklassige
Erzeugnisse.

Tuchversandhaus Franz Schmidt
Jägerndorf Nr. 76, Oest.-Schles.

„Patent-Korkkappe“

ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken
Wilhelm Beck & Söhne
Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.
Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Direkt ab Fabrik ohne Anzahlung

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

laut Katalog-Bedingungen erhalten Sie die
modernsten, besten Sprechmaschinen mit und
ohne Lichter, auch Platten ohne Apparat
zu selbst. Zahlungsbedingungen. Platten-
Auswahlsendungen, Katalog St. 100 gratis.

Einzigste Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs
Leop. Kimping
Wien, VII. Kaiserstrasse 65.
Kein Cassenladen! — Bestenfalls der Fabrik!

Jeder Parteigenosse

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

Hammerbrot

Ein Laib
schwarz
oder
gemischt
kostet
46
Heller

Schutzmarke
auf jedem Laib.

8838/1

Verkaufsstellen sind durch Schilder
kennlich.

Hammerbrotwerke und Dampfmühle

SKARET, HANUSCH & CO.
BUREAU: Wien, II. Zirkusgasse 21.
Telephon 23240.

Ein Laib
schwarz
oder
gemischt
kostet
46
Heller

Schutzmarke
auf jedem Laib.

Herausgeber Josef Tomšit. — Verantwortlicher Redakteur
Franz Lill.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Slovoda & Co.
Wien, V., Wienstrasse 89A.