



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft? Freiheit:
Dass Brot und Arbeit uns gestattet seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Freunde nicht mehr besteuert gehen
G. Herwegh.

Telephon Nr. 2825.

Gebührentarif 38.415.

Der

Eisenbahner

Centralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonne und Feiertage von 1 Uhr
vormittags bis $\frac{1}{4}$ Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die einspaltige Minimenteresse oder deren Raum 14 Heller.
Bei Jahresabzug Rabatt.

Abonnements-Vedligungen:

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

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

Nr. 32

Wien, den 10. November 1912.

20. Jahrg.

Parlamentarismus, Gewerkschaft und Arbeiterklasse.

I.

Für ihren sozialen Aufstieg bedient sich die Arbeiterklasse aller Mittel, die ihr im Kampfe mit ihren natürlichen Klassengegnern als zweckmäßig und vorteilhaft erscheinen. Dazwischen auch diese Kampfmittel verschieden sein müssen, ergibt sich aus dem Wesen der kapitalistischen Entwicklung und aus deren mannigfachen Formen, die diese mit jedem weiteren Fortschritt annimmt. Die österreichische Arbeiterklasse darf nun vielleicht mehr wie in jedem anderen Lande das große Verdienst für sich beanspruchen, daß sie sich von jeder einseitigen Lieber- oder Unterdrückung der ihr zur Verfügung stehenden Kampfmittel freizuhalten verstanden hat. Und heute weiß vielleicht jeder halbwegs sozialistisch geschulte Arbeiter mehr als je, daß es ein verhängnisvoller Fehler wäre, wenn man etwa den gewerkschaftlichen Kampf hinter der politischen Aktion zurückstellen wollte, oder aber umgekehrt, wenn man alle Kraft etwa auf die gewerkschaftlichen oder genossenschaftlichen Aktionen allein verlegen wollte.

Allein trotz dieser erfreulichen Klarheit, die gerade in der österreichischen Arbeiterklasse bisher vorherrschend war, wird man sich der Einsicht kaum versöhnen können, daß wir Zeiten entgegengehen, wo dort, wo die sozialistische Bildung noch Lücken und Mängel aufweist, sehr leicht die Gefahr entstehen könnte, daß die Klarheit in Bezug auf Ziel und Taktik unserer Bewegung verloren werden könnte. Eine solche Möglichkeit hat zunächst ihren Grund in der veränderten Form, den heute die Kämpfe der Arbeiterklasse angenommen haben. Wer nämlich vor allem die Kämpfe unserer Gewerkschaften aus ihren Anfängen heraus verfolgt hat, der weiß, wie Streiks und Lohnkämpfe in den Tagen der ersten selbständigen Regelungen der Arbeiterklasse fast durchweg in kleinerem Umfang geführt wurden, so daß man es zum großen Teil eigentlich mit kleinen Schmäuzeln, mit Kämpfen in einzelnen Betrieben zu tun hatte, die nur selten einen besonders großen Umfang annahmen. Das hatte natürlich seinen Grund darin, daß das Unternehmertum noch nicht in richtigen Kampforganisationen zusammengeschlossen war und die richtige Taktik vermisst ließ, mit der der Arbeiterschaft entgegentreten werden konnte. Unterdessen haben sich aber die Chancen des Kampfes sehr wesentlich dadurch verschoben, daß auch die Arbeitgeber ihre Organisationen immer mehr zu richtigen Kampforganisationen ausbauen, in denen vor allem das solidarische Gefühl geweckt wird, das sie zu gemeinsamem Handeln gegenüber dem gemeinsamen Klassenfeind veranlaßt. Wir haben daher auch in den letzten Jahren wiederholt gesehen, daß oft ein Streik von rein lokalem Charakter sich zu einem regelrechten sozialen Machtkampf entwickelt, in dem einfach die Unternehmertum einer ganzen Berufsgruppe auf einen Streik mit einer Massenaussperrung antwortete. Nun mag es ja richtig sein, daß das System der Massenaussperrungen, wie es einst von den reichsdeutschen Scharfmachern gegenüber den Arbeitergewerkschaften propagiert wurde, sich für die Dauer aus verschiedenen Gründen nicht durchführen läßt. Allein die Tatsache selbst ist nicht zu verleugnen, daß heute das einheitliche Vorgehen der Arbeitgeber immer mehr in den Vordergrund tritt, sobald irgendwo die Arbeiter mit Forderungen herantreten. Wir haben das auch in Österreich bei Streiks wiederholt erlebt, und zwar so, daß dort, wo die Arbeiter nicht über straff zentralisierte, über große Geldmittel verfügende Gewerkschaften verfügten, nach oft wochenlang geführten Kämpfen die Widerstandskraft erschöpft war. Das ist eine Erscheinung, mit der

auch die Arbeiterklasse anfängt zu rechnen, denn sie weiß, die Organisation der Arbeiter auf der einen Seite hat die Organisation der Unternehmer auf der anderen Seite wachgerüttelt und gestärkt. Und so wird gerüttelt hüben wie drüben. Kommt es unter solchen Umständen zu wirtschaftlichen Kämpfen, so wird jeder Kampf mehr und mehr zu einem Massenkampf, zu einer mit aller Schärfe des Gegenseitiges geführten Machtkampf.

Mit dieser steigenden Gegenseitigkeit gewinnt aber selbstverständlich auch jeder solche wirtschaftliche Kampf politische Bedeutung, und zwar um so mehr, je intensiver das Wirtschaftsleben mit einer bestimmten Branchengruppe verknüpft ist. Ein großer Lohnkampf im Verkehrsgewerbe oder in der Nachrungsmittelbranche läßt sich zum Beispiel nicht denken, ohne daß darunter das Wirtschaftsleben als ganzes empfindlich leidet. Daraus folgt nun zunächst, daß die Parlamente und die verschiedenen politischen Vertretungskörper an solchen Wirtschaftskämpfen nicht ohne Anteilnahme vorbeigehen können. Sie sind nicht allein gezwungen, in bestimmten Fällen, wie wir es bei den verschiedenen Eisenbahnerstreiks im Ausland sahen, zu intervenieren, sondern sie müssen notgedrungen auch an jene wirtschaftlichen Fragen herantreten, die das Berufs- und das Lebensinteresse der Arbeiter berühren. Dieser Verpflichtung können sich natürlich die Parlamente am allerwenigsten dort entziehen, wo die Demokratisierung des Staatslebens, wie es das allgemeine Wahlrecht mit sich bringt, die großen Massen zur Anteilnahme an der Politik, zur Entscheidung und zur Stimmeabgabe mitberufen hat. Aber dieses natürliche Hinterherlenken von reinen Wirtschaftsfragen in die Parlamente bringt für die Arbeiterklasse auch eine gewisse Gefahr mit sich, die allerdings bei einer Bedachtnahme auf die soziale Aufflärung der Massen leicht überwunden werden kann. Diese Gefahr besteht nämlich darin, daß bei einem Teil der Arbeiterschaft leicht die Auffassung zutage tritt, als ob unter diesen Umständen die Fragen des Arbeiterschutzes und der Arbeitersfürsorge lediglich den Parlamenten zur Lösung allein überlassen werden müßten. Diese Gefahr für eine solche Auffassung besteht natürlich vor allem dort, wo der auf der politischen Demokratie aufgebauten Parlamentarismus noch sehr jung ist, wie das etwa in Österreich, wo das gleiche Wahlrecht in den härtesten Kämpfen erobert werden mußte, vor allem der Fall ist. Die Gründe dafür sind sehr naheliegend. Einmal liegt es in der Natur der Sache, daß durch die Erringung des gleichen Wahlrechtes und diesen vorausgegangenen Massenaktionen ganze Schichten von Arbeitern erst zur Anteilnahme an dem öffentlichen Leben überhaupt erweckt wurden, die sozialen als noch ungeschulte Neulinge in der politischen und gewerkschaftlichen Bewegung mitmarschieren, denen aber jeder tiefer Einblick in das politische und gewerkschaftliche Leben und dessen soziale Zusammenhänge noch mangelt. Sie sind daher am leichtesten der Gefahr von Suggestionen ausgesetzt, die natürlich unter dem Einfluß von Massenaktionen entstehen, wenn diese, wie das bei der Wahlrechtsbewegung der Fall sein mußte, mit einem besonderen Elan und starker impulsiver Schärfe geführt werden. Aber auch sonst trägt der Umstand, daß der Kampf um das Wahlrecht nicht die Zeit sein konnte, wo man über die Grenzen des Parlamentarismus für die Arbeiterklasse redete, dazu bei, daß bei manchem minder geschulten Arbeiter überschwengliche Hoffnungen hervorgerufen wurden, die sich natürlich nicht erfüllen können und die auch gar nicht der klaren sozialdemokratischen Denkschreibe entsprechen.

Alle diese Möglichkeiten sind, wie gesagt, Erscheinungen, die gleichsam aus der Entwicklung der Verhältnisse und aus deren inneren Kompliziertheit herauswachsen. Die Arbeiterklasse aber hat heute mehr

als je das Bedürfnis, vollständige Klarheit unter die breiten Massen zu bringen, denn nur dann kann diese dauernd in der Organisation festgehalten werden, wenn sie keinen Augenblick über die Grenzen, die sowohl dem Machtbereich der parlamentarischen Aktion wie dem Gewerkschaftskampf allein gestellt sind, im unklaren ist. Denn von dieser Zielfarheit und den taktischen Regeln hängt allein Macht und Schlagkraft ab. Darauf noch weiter einzugehen, soll Sache eines folgenden Aufsatzes sein.

Aus dem Sozialversicherungsausschuß.

Die Unfallversicherung der Eisenbahner.

Nach langen, schleppenden Verhandlungen hat das Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses am 5. und 6. d. M. die Beratungen über die die Eisenbahner betreffenden Paragraphen beendet. Die Beschlüsse, die das Subkomitee dem Vollausschuß vorlegt, bedeuten zunächst in Bezug auf die Unfallversicherung der Eisenbahner eine Verschlechterung in mehrfacher Hinsicht. Vor allem hält das Subkomitee an der von der Regierung vorgebrachten Zusammensetzung der Rente fest, und zwar geht der zu ständige Beschluß dahin, für die bereits in Dienst stehenden Eisenbahner es bei dem jetzigen Zustand zu belassen, dagegen wurde für die künftig in den Dienst tretenden Eisenbahner der Grundsatz angenommen, daß die Unfallsrente und die Pension, respektive Provision, nicht mehr als 100, respektive 120 Prozent des jährlichen Arbeitsverdienstes des Versicherten, befragt werden darf. Eine kleine Verbesserung liegt dagegen in dem Beschluß, daß in Zukunft auch dort, wo es sich um einen sogenannten Betriebsunfall handelt, nicht bloß, wie bisher, eine Höchstrente von 60 Prozent ausbezahlt werden darf, sondern daß unter gewissen Umständen auch hier die Rente bis auf 90 Prozent erhöht werden kann.

Dagegen aber enthält der Beschluß des Subkomitees, der die Dreiteilung des Vorstandes in der Unfallversicherung eingeführt wissen will, eine so einschneidende Verschlechterung für die Verletzten, daß mit allem Nachdruck vom Vollausschuß verlangt werden muß, den bisherigen Rechtszustand wieder herzustellen. Ebenso wie in der früheren Parlamentssession, war es natürlich auch diesmal der Abgeordnete Dr. von der sich der Regierung für die ihm zuteil gewordenen Gnadengehen geärgert zeigte, und mit Wärme für die Verschlechterung in der Zusammensetzung des Vorstandes eintrat. Charakteristisch war die Art, in der das der feine Herr besorgte. Er meinte nämlich, die paritätische Zusammensetzung, wie sie heute besteht, schaffe lediglich Vorteile für die Sozialdemokraten, während die in einem anderen Lager stehenden Eisenbahner von jedem Einfluß ausgeschlossen seien. Weil also die Eisenbahner in ihrer Mehrheit von den unterschiedlichen nationalen Organisationen nichts wissen wollen, deshalb sollen sie es mit einer Verschlechterung ihrer sozialen Wohlfahrtsseinrichtung büßen. Denn eine Verschlechterung, die sich vor allem bei der Rentenbemessung der Verletzten zeigen wird, bedeutet es, wenn im Vorstand nur ein Drittel gewählter Vertreter der Versicherten sitzen soll, während ein Drittel aus Unternehmervertretern und das weitere Drittel aus von der Regierung ernannten Mitgliedern bestehen soll. In Wahrheit hat man nämlich dann nicht ein Drittel Unternehmervertreter, da ja das von der Regierung ernannte Drittel gleichfalls aus den Vertrauensmännern der Staates besteht, der als größter Eisenbahnunternehmer in Vertracht kommt, so daß daher die Unfallversicherung eine Zweidrittelmajorität von Unter-

nehmervertretern ausgeliefert ist. Dass der Staat von seinem Standpunkt als Unternehmer an einem solchen Zustand alles Interesse hat, ist klar, wenn man weiß, dass das Motiv zu allen von der Regierung angestrebten Verschlechterungen nur in dem einen Gedanken besteht, wie man die Kosten der Unfallversicherung, das heißt also das Renten-
ausmaß für die Verletzen verringern könnte. Dass also die Regierung, wenn das Parlament dieses Attentat wirklich sanktioniert, schon aus diesem Grunde, nicht wie Herr Kron glauben machen will, den deutsch-nationalen Eisenbahner eine Vertretung freiwillig im Vorstande einzutragen wird, ist klar, denn so dummi ist wohl keine Regierung, als dass sie nicht damit rechnet, dass die gewählten Vertreter des Personals, ohne Rücksicht auf irgendwelche Parteizugehörigkeit, lediglich die Interessen der Versicherten wahrzunehmen haben. Herr Kron hat also mit seinen Liebesdienst für die Regierung, die Interessen seiner eigenen nationalen "Kameraden" genau so schmackhaft verraten, wie die Interessen des gesamten Personals überhaupt. Wir werden ja sehen, ob die deutsch-nationalen Eisenbahner so viel Verständnis für ihre eigenen Interessen aufbringen, dass sie, ebenso wie wir, energisch verlangen, dass im Ausschuss der Status quo wieder hergestellt wird.

Wir lassen hier den Bericht über die Verhandlungen folgen:

Am Dienstag den 5. und Mittwoch den 6. November I. J. hat das Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses das Krovit: "Unfallversicherung der Eisenbahner" beraten. Beim § 265 des Sozialversicherungsgesetzes, der von der Zusammensetzung der Renten und den Bezug der Unfallrenten neben der Pension und Provision für die in Zukunft in den Dienst der Eisenbahn tretenden Personen aussieht, liegt vom Abgeordneten Genosse Tomischl der Antrag auf Streichung dieser Paragraphen vor. Abgeordneter Kroh als Referent spricht sich gegen den Antrag auf Streichung und für die Regierungsvorlage aus. Zum § 265, die Organisation des Vorstandes der Eisenbahnunfallversicherungsanstalt betreffend, wo in der Regierungsvorlage die paritätische Zusammensetzung des Vorstandes vorgesehen ist, spricht sich der Referent. Abgeordneter Kroh für die Drittteilung des Vorstandes aus, verlangt aber, von der Regierung gewisse Zugaben, dass bei den Ernennungen, nur im Dienste der Eisenbahn stehende Personen, insbesondere die Vertreter verschiedener Organisationen, welche derzeit im Vorstand zu einer Vertretung nicht gelangen, berücksichtigt werden.

Abgeordneter Bubival spricht sich ebenfalls für die Streichung des § 265 aus, ist jedoch mit der Drittteilung des Vorstandes einverstanden.

Gegen den Antrag des Referenten Kroh, den § 265 in der Fassung der Regierung aufzuhören, sowie zur Begründung seines Antrages auf Streichung des § 265, der die Rentenzusammensetzung für diejenigen Eisenbahner beinhaltet, welche nach Zukärtigung des Gesetzes im Eisenbahndienst aufgenommen werden, führte Abgeordneter Genosse Tomischl folgendes aus:

Nede des Abgeordneten Tomischl.

Die zahlreichen Debatten, die über die Schädigung der erworbenen Rechte der Eisenbahnbediensteten, die der § 265 beinhaltet, sowohl im Abgeordnetenhaus bei Beratung des Gesetzes betreffend die Sozialversicherung, als auch im Arbeitsbeirat, wie auch in Versammlungen der Eisenbahnbediensteten abgeführt wurden, gaben den deutlichen Beweis dafür, dass es sich um eine Lebensfrage jener Eisenbahner handelt, welche durch eine Verunglückung im Dienst gezwungen werden, ihren Beruf aufzugeben und als Kompensation für die entgangene

Erwerbs- und Dienstfähigkeit Anspruch auf eine Rente zu haben müssen.

Den Eisenbahner, die, wie aus den Tatsachen hervorgeht, meistens in jungen Jahren, wo sie noch im Genuss kleinerer Bezüge stehen, verunglücken, will man nun ein Recht nehmen, dass ihren unbedingt gehabt, da sie dieses Recht durch die Leistung von Beiträgen an ein Alterversorgungsinstitut erworben haben. Dieses Recht, neben einer Rente auch Anspruch auf eine Pension oder Provision erheben zu können, ist ihnen bei Schaffung des Ausdehnungsgesetzes für Eisenbahner im Jahre 1894 ausdrücklich zugesichert worden und hervorrangende Parlamentarier waren es, die für dieses Recht der Eisenbahner eine Länge gebrochen haben. Bei der Debatte anlässlich der Beratung des erwähnten Gesetzes in der XI. Sesssion, 43. Sitzung des Herrenhauses vom 4. Mai 1894, sagte der Oberlandesgerichtspräsident Graf Thorinsky, als er über die Einbeziehung der Eisenbahnbediensteten unter das Unfallgesetz sprach mit Bezug auf jenen Teil der Bediensteten, welche bereits einen Anspruch auf eine Pension gesichert haben, ausdrücklich: ".... An die Stelle der Pension würde die Unfallversicherungsrente treten, wenn sie nicht zwei Renten haben. So geben wir ihnen nur das Eadeau (Geschenk) der Aufhebung des Haftpflichtgesetzes. Nun hat, wie ich mit grossem Dank konstatiere, Herr Eggenberg der Herr Handelsminister darauf hingewiesen, dass die in den Pensionsstatuten der Staatbahnen und in jenen, welche seinem Einfluss unterliegen, schon Vorsorge dafür getroffen ist, dass die Unfallversicherungsrente

neben der Pensionsrente stehe...."

Im weiteren Verlauf seiner Rede sagt Graf Thorinsky: ".... Ganz unberechtigt ist jedoch das Begehr nicht, dass im Gesetz figiert werden sollte, dass der Pensionsanspruch neben der Rente läuft...."

Also schon damals hat man das Unrecht, dass man heut den verunglückten Bediensteten antun will, entfunden, und wollte das Recht neben der Unfallrente auch noch den Anspruch auf eine Pensionsrente gesetzlich festlegen, und nur die offizielle Erklärung des damaligen Handelsministers Grafen Wurmbaum hat es bewusst, dass man von einer gesetzlichen Festhaltung dieses Anspruches Abstand genommen hat. In der oben erwähnten Sitzung hat nämlich Handelsminister Graf Wurmbaum ausdrücklich erklärt: ".... Sie (die Eisenbahner) erhalten als Ersatzamt des für sie nicht mehr in Geltung stehenden Haftpflichtgesetzes anstatt der normalen 60 Prozent, eine solche von 90 bis 120 Prozent, und wenn es auch nicht im Gesetz ausdrücklich gesagt werden kann, bleibent ihnen doch auch, da sie zum grossen Teile pensions- oder provissonsberechtigt sind, ihre Pensionsansprüche bis zu 40 Prozent ihres Gehaltes gewahrt, so dass also der Fall eintreten kann, dass ein durch Unfall Beschädigter noch einen namhaften Betrag über seinen vollen Gehalt erhält...."

Das ist eine deutliche und bindende Erklärung und man sollte glauben, dass das Wort eines Mannes, der nicht nur der oberste Chef der Eisenbahner damals war, sondern auch — was besonders bestont werden muss — namens der Regierung sprach, so viel Geltung haben muss, dass ein solches Versprechen auch in Zukunft nicht zu rüge genommen wird.

In der Wirklichkeit steht die Sache so, dass die Fassung des § 265

einen Bruch des bestehenden Privatrechtes

bedeutet, indem man den Eisenbahner — den einen Vertragsteil — etwas nimmt, worauf sie durch die Erfüllung der Bestimmungen des Pensionsvertrages (Statuten des Pensions- oder Provisionsfonds) durch die Einzahlung der Pensions- oder Träger ein unveräußerliches Recht erworben haben. Diese Ansicht wird durch die Rede des Reichsgerichtspräsidenten Eggenberg Dr. Unger, die er in der bereits erwähnten Debatte gehalten hat, bestätigt. Dr. Unger sagte unter anderem: ".... Wenn zum Beispiel ein Pensionsanspruch durch jährlich Beiträge erkauf worden ist, so ist das ein privatrechtlicher Anspruch, der dem Manne nicht genommen werden kann...."

freudenlosen Wüstenlebens nistet sich überall ein und macht sich breit, wo sich fleißig arbeitende Hände regen. Ob in der Stadt oder am Land, ob in der Werkstatt des Heimarbeiters oder in den weiten Sälen der Fabrik, ob in der Naturalwohnung oder in der Kaserne — überall hat die Hoffnungs- und Mutlosigkeit einen Winkel ein Spinnch aufgeschlagen, überall wo es "grau" ist, nistet sich diese ein und lässt sich nur schwer, sehr schwer austreiben. Schwerer als der Mann leidet die ewig Gefangene, die Frau, darunter, weil die Frau viel reicher und tiefer empfindet und ihre Seele weitere, fügtere Hoffnungen trägt, als die sturm- und lampengewohnte Brust des Mannes. Was stellt sich die Frau nicht alles von einem eigenen Heim, von einem liebenden Mann und einem herzigen Kindlein vor? Kindlein! Wird es nicht zum Fluch und zum Mehrer des Elends? Kommt nicht schon ohne dass sie aufgeblüht, der Graveur der Sorge und riht tiefe Furchen in ihr Antlitz? Fröhlt nicht die Karies ihre Zahnpulpa aus und verbrennt nicht der Frost des Lebens ihren Busen, bevor er reif wird? Legen sich nicht Erhuänder um ihr müdes, verweintes Augenpaar und läuschen nicht ihre blutleeren Lippen ein wehmuthsvolles Lachen vor? Und doch ist auch mit ihr ein Recht, ein Recht auf Anspruch von Liebe, Freude und Glück geboren worden.

Sind die Dichterworte: "Sie flechten und weben himmlische Rosen ins irdische Leben" nicht eine furchtbare Anklage?

Ich habe das "Groß" des Lebens als Handwerksbursche und auch später bis zur Reihe lernen gelernt. Dieses Leben beauftragte mich meiner rosenreichen Brille, aber ich lernte hassen. Das Leben der Arbeiter ist nicht bloß grau, sondern auch hoffnungslos, zum Verzweifeln bitter, weil es aus unserer Brust die menschlichen Empfindungen reicht und als Erfaz Unkraut setzt und uns zum gedankenlosen Tier niederdrückt.

Einmal sah ich in der fruchtbaren Hanna Rübenhaderinnen, die mit stumfen, gleichgültigen Gesichtern immer zu gruben und gruben, bis die Sonne über das saftiggrüne Pflanzenmeer sank. Dann nahmen sie ihre Haken auf die Schultern und gingen medianisch in gleichem Tritt in ihre Lehmküchen zurück. Von weitem machte der Zug den Eindruck, als wäre der nahegelegene Friedhof auferstanden, dessen Insassen gespenstig dem Dorf zuwandeln. Und das waren Frauen und Mädchen, die nach Schiller, himmlische Rosen flechten sollten. Der beaufsichtigende Vogt stand hinter den gebeugten Frauen und hielt seine Musterung! Die mit den dicksten Waden rief er nach Feierabend beiseite und versprach, ihr eine Stunde zu schreiben — wenn sie ihm heute abend

*) Diese Abhandlung kann auch zur Unserlage eines Referates "zur Anregung des Lesecircels" benutzt werden.

Der Anspruch auf die Unfallrente steht in der Tat zu dem Anspruch auf eine Pensions- oder Provisionsrente in gar keinem Zusammenhang, da es sich bei einer Unfallrente um ein öffentlich-rechtliches, bei einer Pensionsrente dagegen um ein privat-rechtliches Verhältnis handelt.

Es wäre daher ein Unrecht, welches an den erworbenen privaten Rechten der Eisenbahner legen würde, wollte man ihnen die aus dem Privatvertrag, welchen sie mit dem Eisenbahnmutterunternehmen erzielten Pensions- oder Provisionsinstitute geschlossen haben, erzielenden Rechte, wegnehmen würde.

Es wird hier am Platze sein, darauf hinzuweisen, von welchen Motiven die beiden Häuser und die Regierung damals geleitet waren, als sie daran gingen, die Unfallversicherung auch auf die Eisenbahnbediensteten auszudehnen. Nicht nur der Gewerbeausschuss des Abgeordnetenhauses, sondern ganz besonders die vereinigte juridische und volkswirtschaftliche Kommission des Herrenhauses sprechen ganz deutlich aus, von welchen Intentionen diese beiden Korporationen geleitet waren. In dem Bericht der letzteren Körperschaft lesen wir: ".... Die Kommission durfte aber hiebei doch auch den Gesichtspunkt nicht aus den Augen verlieren, dass das gesamte Eisenbahnpersonal eines über das gewöhnliche Maß der Unfallversicherung hinausgehenden Schutzes gegen die ökonomischen Folgen einer Verunglückung bedürfe. Die besondere Gefährlichkeit des Dienstes, die ungewöhnlichen Ansprüche, welche an die Diensteskennnis und Erfahrung, an den Charakter und nicht in letzter Linie an die Geistesgegenwart der Eisenbahner gestellt werden müssen, die große Verantwortlichkeit des Dienstes für die Sicherheit des reisenden Publikums und des ganzen Verkehrs, endlich aber auch der Umstand, dass wenigstens einen Teil der Eisenbahnbediensteten im Haftpflichtgesetz vom Jahre 1869 ein ganz eigentliches Verschulden gegen die Folgen der Verunglückungen eingeräumt ist, sind zwingende Gründe, um den Eisenbahnbediensteten auch bei der obligatorischen Unfallversicherung eine bevorzugte Stellung einzuräumen, ohne dass dadurch andere Kategorien von Bediensteten und Arbeitern eine Unbilligkeit erbliden können."

Aus dieser Anerkennung weht gewiss ein ganz anderer Geist, hier drückt sich

eine willkürliche Fürsorge

für die Angehörigen eines Standes aus, welche im Interesse des Staates, der gesamten Bevölkerung ihre Gesundheit, ihr Leben und Leid zu vielen Fällen ihr Leben zu opfern bereit sind, als aus dem vorliegenden Gesetz, welches anstatt einer Verbesserung eine Verschlechterung des heute bestehenden Zustandes involviert.

Und nun ergibt sich die Frage, ob es wirklich zutrifft, was der seinerzeitige Abgeordnetenbericht, sowie die Ausführungen des seinerzeitigen Vertreters des Eisenbahministeriums, des verstorbenen Ministerialrates Dr. Böllak und des Abgeordneten Kroh, welche zu dem Schaden noch die verunglückten Eisenbahner verhöhnt und beleidigt, behaupten. Es kann ruhig gesagt werden, dass die Befürchtungen, welche die beiden Herren gehegt und die im Abgeordnetenbericht enthalten sind, übertrieben sind.

Die Mehrzahl der verunglückten Eisenbahner stehen nicht in so hohen Gehältern und Leben auch so wenige Zeitnahmen, dass selbst bei einer Berechnung von Jahren in die Pension nicht die Gefahr besteht, dass sie zugleich der Rente in den Besitz einer höheren Einnahme kommen, als sie zurzeit ihrer Aktivität bezogen haben. Es kann sich nur um

eine verschwindend kleine Anzahl von Bediensteten handeln, die in höheren Bezügen stehend, schon eine beträchtlichere Anzahl von Teilnahmahren und daher einen Anspruch auf eine höhere Pension erworben haben. Und schließen, wenn auch der Fall eintreten sollte, dass von der Wohlfahrt dieser Bediensteten auch eine größere Anzahl verunglückter Bediensteter befreit würden, kann man sich der Erwagung entziehen, ob denn der Verlust der Erwerbsfähigkeit, der Gesundheit selbst, durch Zahlung einer Rente und der Pension, beziehungsweise

seine Schafstießeln putzen wolle. Sie zieht zusammen.

Damals stand ich versteinert da und rief aus: "Oh Ihr, die Ihr das Antlitz des Allmächtigen tragt, wer hat euch zum Tier erniedrigt?" Diesesmal wurde mir die Gesellschaft des arbeitenden Lebens klar. Ich gelobte, meine schwachen Kräfte erst recht in den Dienst der Menschheit zu stellen und empfand es als Schmach, dass ich es nicht schon früher getan habe.

Ich könnte nunmehr froh werden, wenn ich meinen Vorsatz nicht ausführen würde. Kann man denn nur ein bisschen Glück empfinden, wenn rings herum alles händeringend in Unglück und Verzweiflung steht? Ist nicht geteilte Freude doppelse Freude? Wächst mein Glückempfinden nicht in demselben Maß, wie das meines Nachbarn? Ich muss mein bisschen Freude vor dem eigenen Auge meiner Klaengenossen verstecken, weil ich beneidet werde. Ist das nicht eine Schande! Eine Schande für mich! So gingen mir die Gedanken durch den Kopf. Deshalb müssen wir immer und überall mit guten Beispielen vorangehen, dann werden wir das Vertrauen unserer leidenden, darbenden Mitbürger gewinnen und sie aufwärts führen können.

Ein jeder ist verschuldet jeder Tat
Und jeder trägt auf seiner Seele ungeweuer.
Was jeder je an Schuld und Frevel hat.

Welcher Weg führt zur Quelle des Glücks, aus der die arbeitenden Menschen schöpfen und sich fröhlich erquicken können?

Es ist die Quelle des gedruckten Wortes!

Ihr Schuhheiliger ist Gutenberg.

Der Kapitalismus hat uns fast alles genommen, was das Leben lebenswert macht. Nur die Augen und die Zunge hat er uns gelassen. Die Augen, damit wir unser Leid beobachten, die Zunge, damit wir es beklagen können.

Die Augen sind nicht bloß zum Weinen da, sondern sie sind auch die Fäden, mit welchen wir das Finstere des Lebensweges erbellen sollen, damit wir nicht fallen.... Mit diesem Fädelnschein schärfen wir unsere müden Gedanken, geben ihnen Kraft und schaffen die Möglichkeit, am gedruckten Wort wieder zum Menschen, wieder glücklich zu werden.

Ich kenne all die Einwände, welche von den Denksäulen dagegen angeführt werden. Wer kann verlangen, nach des Tages harter Arbeit eine Zeitung, auch gar ein Buch zur Hand zu nehmen. Speziell die Frauen können nach Verrichtung der viessachen, den Geist tödenden häuslichen Arbeit, die doppelt

Feuilleton

Die Organisation ist die Quelle jedes Glückes*)

Von Rudolf Müller.

Nur das Würdigste von allem
Soll legt dir Deine Wahl
Und ich will die Höhe segnen,
Segnen viele tausendmal.

Das Leben des Arbeiters ist der Weg nach Golgatha. Die Wiege bildet den Anfang seiner Qual, die bis zum Grab währt. Eist in diesem findet das freudenlose Leben seine Ruhe. Aber selbst auf seinem Gräbchen wachsen keine Eppen, duftende Rosen und lachende Vergissmeinnicht, sondern Disteln mit langen Stacheln. So wie er kam, so ging er wieder. Sein Erbe tritt der Nächste an. Schwere Nebelwallen verhindern ihm jede Aussicht und jede Orientierung in die lustigen Höhen, immer führt sein Weg zur Qual zurück. Mit weinrauchgefüllten Operngesängen und Psalmengesängen wird der Arme in das Reich der Hölle geleitet. Auf seiner Arbeit und seinem Glück liegt der Fluch und die Träteit seiner Väter. Er muss büßen, was seine Kleine an ihm verbrochen hat und wird der Menschheit Geizel und der Menschheit Fluch! Nie scheint für ihn die Sonne sein Leben ist verschlängt, versaut — verregnet. Mit dem ersten Aufschrei im Wutterjoch steht ihm die "göttliche Ordnung" eine graue Brille auf, damit er nicht sehe, was sein Nachbar treibt und nicht geblendet wird von den entzündenden Strahlen der Frühjahrsonne. In diesen "grauen Gläsern" widerspiegelt sich alles grau. Grau ist sein Wanderstab, seine Fessel, sein alles! Grau ist das ganze Leben des Proletariats. Wie oft haben wir das gehört, wie oft dumpf empfunden, wenn die Sonne wieder hinter den Fabrikmauern unterging und wir in unser Heim, wo die Armut die Hand herausstreckt, zurückkehrten, das wir am dümmigen, grauen Morgen verlassen. Wie unendlich traurig ist es, wenn wir uns erinnern, wie wir die Sehnsucht unserer Träume und das Glückshoffen, das wir als Kinder sahnen in unserer Brust trugen, langsam begraben mussten und den Weg in die Wüste mit all ihren Schrecken einschlugen, die Wüste des arbeitenden Alltags um das lästige Brot. In der Wüste gibt es kein Entrinnen. Der feine Sand verlebt uns die Augen, dringt in die Löcher, verfauliert die Vernunft und verfaulst unsre Seele. Dieses wermutblüte Gefühl des grauen,

*) Diese Abhandlung kann auch zur Unserlage eines Referates "zur Anregung des Lesecircels" benutzt werden.

Sorgt dafür, dass der "Eisenbahner" auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

Probation, genügend entschädigt wird? Werden durch die Folgen eines im Dienste Verunglückten nicht die ganze Hoffnung eines Bediensteten auf die Zukunft, auf die Erreichung eines höheren Gehaltes und Quartiergeldes auf die Vorrückung in höhere Dienstesklassen, auf den Bezug auf erhöhte variable Belege vernichtet, ganz abgelehnt von der Seelenpein eines freien, frechen Menschen, der Schmerzen erledigen muß, der sich selbst und seiner Umgebung zur Last fällt? Ist es überhaupt möglich, solche seelische und physische Schmerzen zu entschädigen? Es ist daher

ein Gebot der Menschlichkeit,

der Gerechtigkeit, solchen armen Opfern ihres Dienstes, das ohnehin traurige Los eines Krüppels zu erleichtern, und ich gebe mich der sicheren Hoffnung hin, daß die Mitglieder des Subkomitees und die Regierung nicht weniger vom sozialen Geiste erfüllt sind, als jene Männer es waren, die vor achtzehn Jahren so warm für die Eisenbahnbediensteten eingetreten sind.

Was den zweiten Absatz des in Rede stehenden Paragraphen anlangt, so bin ich der Meinung, daß eine besondere Begründung für dessen Streichung nicht notwendig ist, da doch die Gesetze nicht nur eine Gegennarbeitsarbeit, sondern auch eine Arbeit für die Zukunft sind und die kommenden Eisenbahner nicht schlechter behandelt werden können als die gegenwärtigen, da für sie bei einer Verunglückung sich dieselbe traurige Situation ergibt, wie für die heute im Dienste stehenden. Auch die kommenden Eisenbahner werden ja ihre Beiträge in den Pensionsfonds zahlen und dadurch

privatrechtliche Ansprüche auf Pension

erwerben, die man ihnen nicht entziehen darf. Jedes österreichische Gericht würde wohl eine ähnliche Vertragsbestimmung bei einer privaten Ver sicherungsanstalt unmoralisch (§ 878 a. b. G.-V.) erklären. Aber auch von Seiten der praktischen Durchführung dieser Bestimmung muß erklärt werden, daß man damit zweierlei Recht in einem und demselben Betriebe, unter einem und demselben Personal, das gleichmäßig denselben Gefahren ausgesetzt ist, daß man zweierlei Judikaturen schaffen würde, die auf die Dauer aufrecht zu erhalten nicht möglich wäre, wenn nicht eine Verwirrung in der Jurisdicition und eine Verbitterung im Personal eintreten sollte.

Nach diesen Ausführungen steht außer allem Zweifel, daß der volle Anspruch auf eine Pension, beziehungsweise Provision für alle Eisenbahnbediensteten — die gegenwärtigen wie die zukünftigen —

ein privatrechtlicher, unentziehbarer Anspruch ist, der aus dem Vertragsrecht resultiert, wogegen der Anspruch auf die Rente ein öffentlich-rechtlicher ist, der aus den öffentlich-rechtlichen Gesetzen über die Unfallversicherung hervorgeht.

Bon diesen Gesichtspunkten ausgehend, bitte ich um Annahme meines Antrages auf Streichung des § 265 und Hinzwecklung der Fassung des § 210 beim § 261.

Ich will noch betonen, daß bei den von mir zitierten Beratungen im Herrenhaus, welche über das Ausdehnungsgesetz betreffend die Unfallversicherung der Eisenbahner am 4. Mai 1894 stattfanden, auch eine Petition der Eisenbahner, unterzeichnet von 10.000 Eisenbahnbediensteten, eine besondere Rolle spielte, in der gegen die Aufhebung des Haftpflichtgesetzes protestierte und das Herrenhausmitglied Erzherzog Ferdinand Graf Chotek in diese Petition als beachtenswert bezeichnete. Um wie viel mehr muß eine Petition unterzeichnet von 104.000 Eisenbahnern beachtenswert sein, welche dem Präsidenten des Abgeordnetenhauses und dem Herrn Obmann des Sozialversicherungsausschusses im November des Jahres 1909 überreicht wurde. In dieser Petition wird auf das entschiedenste gegen die geplante Verschlechterung des bestehenden Gesetzes, welche in der Regierungsvorlage enthalten ist, Stellung genommen und ersucht, das Abgeordnetenhaus möge vor allem in Betracht ziehen, daß es sich um

ein soziales Fürsorgegesetz

handelt, daher bestehendes, das günstiger ist, doch nicht weggenommen werden soll.

Hierauf wendet sich Abgeordneter Genosse Tomischl auf das entschiedenste gegen die Ausführungen des Referenten Kron, der beim § 266 die Drittteilung des Vorstandes der Unfallversicherung der Eisenbahner verlangt und dieses Verlangen mit der Behauptung begründet, daß es der Partei (genannt in die sozialdemokratische Partei), welche gegenwärtig

ermüdet, kein Buch lesen, weil sie abgustumpt ins Bett sinken, in welchem selbst das müde Gehirn in trüben, atembelemmenden Träumen von Sorgen, Kummer und Bitterkeit weiterzählt. . . .

Es sind dies nicht wenige, die es für lächerlich finden, einen müden Arbeiter, eine sorgengequälte Mutter zum Lesen aufzufordern. Jene, die das behaupten — ich sage das frei — sind Feinde der Arbeiterschaft oder verstehen es nicht, mitzuarbeiten am Schaffensglück der Arbeitenden. Denn jenem Glücksgefühl, welches lächelnd in unserem Innern ruht, braucht bloß Sonne zugeführt werden, es braucht ein wenig gehegt und gepflegt werden, damit es nicht gleich den Blüten im Frost dahinstirbt. Um dieses Glücksgefühl zu erhalten und immer wieder zu erneuern, müssen wir es nähren pflegen, es immer nach erhalten, dann können und werden auch wir Arbeitende glücklich zu sein vermögen. Denn nicht bloß der Magen verlangt seine Nahrung, auch der Geist, die Seele, das Menschsein muß ernährt werden. Ach, wie so viele gehen an Glückshunger, an Freudenlosigkeit zugrunde. Die Geistes- und Seelennahrung modelliert nicht bloß den ganzen Körper zu einer edleren Form, sondern füllt die Form auch mit schönen Gaben, macht das Individuum erst zum Menschen, zum Charakter.

Wer will nicht glücklich sein? Alle! Aber es ist nicht gleich, wie wir glücklich sind, ob mehr oder weniger. Je reiner und frischer der Quell, desto behaglicher werden wir unsern Wissensdurst löschen, desto mehr werden wir uns erquiden. Wenn wir lieben, wird das Glücksgefühl ein unendlich reicheres sein. Wer sagt uns, ob das, was wir für Liebe halten, auch jenen Liebe ist? — Wer hat diesen göttlichen Strahl je in unser Herz gepflanzt? Um dieses Glücksgefühl in vollen Zügen zu schlüpfen, müssen wir aus Dichterwunde in schönen, heiligen Worten die Vereinigung, die Sehnsucht der Menschen zueinander lernen lernen. Erst dann wird uns die Erkenntnis quellen, was uns das Weib, was uns der Mann ist. Frau und Kind, die Familie im allgemeinen, werden uns in einem anderen Licht erscheinen, ja, sie werden uns selbst zum Licht werden und unser Daheim mit erwärmendem Licht erfüllen; wir werden wirklich lieben — und glücklich sein, wenn wir empfinden, welcher Inhalt an freudigem Gefühl uns aus diesem Neuen erhebt. Erst dann wird der Unsinne verstimmen, daß Liebe Schande sei. Wir werden schöner und bessere Worte finden in Freud und Leid, in Lust und Schmerz, im Lachen wie im Weinen. Wir werden wieder neu zu beten beginnen. Das Evangelienwort, in Freud und Leid einander beizustehen, wird erst dann zur Wahrheit werden. Die Frau und die Kinder

den gewählten Vorstand der Unfallversicherung beitreten hat, angenommen sein mag, die Parität zu gestehen, und den Vertretern dieser Partei mag es sehr angenehm sein, daß den anderen Parteien, sowie den Vertretern, die diesen anderen Parteien angehören, sei dies nicht alles eins, da diese Parteien bei der Parität keine Aussicht haben, in den Vorstand der Unfallversicherung der Eisenbahnen auch ihre Vertreter hineinzubringen. Mit den gleichen Argumenten begründet der Referent Kron seinen Antrag auf Anwendung des § 217, der für die Rentenkommission, welche aus dem Vorstand gebildet wird, für die Entscheidungen in Angelegenheiten der Unfallsentschädigung und der Unfallverhütung ebenfalls die Drittteilung festsetzt. Der Referent hofft, daß man das sogenannte unparteiische Drittel Anhänger seiner Partei, sowie der anderen Parteien, welche bei den Wahlen durchfallen, weil sie eine verschwindende Minorität aufweisen, einfach seitens der Regierung ernennet, sonst könnte er sich selbstverständlich nicht für die Drittteilung aussprechen.

Auch der Abgeordnete Bürial hat eine Behauptung aufgestellt, daß gegen Bedienstete einzelner Nationalitäten anders vorgegangen werde. Er will also damit sagen, daß von den gewählten Vorstandsmitgliedern parteiisch vorgegangen werde und will ebenfalls die Drittteilung des Vorstandes.

Abgeordneter Genosse Tomischl erklärt in seinen Gegenauführungen, daß es genau sehr bezeichnend für die Unparteilichkeit ist, welche die Herren angeblich verfolgen, wenn der Referent sich die Zusammensetzung des Vorstandes und die Unparteilichkeit des dritten Drittels, welches ernannt werden soll, so vorstellt, daß einfach die Anhänger der Parteien bei der Ernennung berücksichtigt werden sollen, welche bei der Wahl durchfallen sind. Die gewählten Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahnen, welche auch Mitglieder der sozialdemokratischen gewerkschaftlichen Organisation sind und als solche auch mit großer Majorität gewählt wurden, lassen ihre Pflicht ganz anders auf, als es sich der Herr Referent und Herr Bürial vorstellen. Sie wissen sehr genau, daß sie als gewählte Vorstandsmitglieder bei den Verhandlungen im Vorstand über die Rentenbemessung eines Verletzten nicht darum zu kümmern haben, welcher Partei der Verletzte angehört, sondern welche Ansprüche demselben nach Recht und Gesetz zufommen, gleichviel, welcher Partei er angehört. Redner warnt auf das entschiedenste vor dem

Hineinragen des Politikums

in eine Sache, die alle, ohne Unterschied der Partei, objektiv behandelt sollen. Es handelt sich hier darum, daß der Herr Referent Kron und Bürial den versicherten Eisenbahnbediensteten den höheren Einfluss, den ihnen die Parität auf die Bemessung der Rente verleiht, aus parteipolitischen Gründen entziehen will, weil ihre Parteigenossen nicht als Vorstandsmitglieder in die Unfallversicherung gewählt wurden. Es ist nicht wahr, daß die Eisenbahner durch die Drittteilung des Vorstandes etwas profitieren würden, sie werden geschädigt, da das von der Regierung ernannte Drittel Vorstandsmitglieder nicht in allen Fällen unparteilich sein, sondern sich die Einigkeit der Regierung durch Abweisungen von Rentenansprüchen erringen wollen wird. Dies ist schon deshalb sicher zu erwarten, da das Eisenbahnamt sich für die Drittteilung des Vorstandes hauptsächlich mit der Motivierung einsetzt, daß die Parität allzu hohe Unfallstaben gezeitigt hätte. Und dazu bietet ein sogenannter Eisenbahnvertreter, wie Herr Kron es doch vorgibt zu sein, seine Hand aus parteipolitischen Gründen, die vollständig unstichhaltig sind, da

kein Beweis für eine parteiische Handlungswise

des jüngsten parteipolitischen Vorstandes vorliegt. (Vielleicht hat diese Erkenntlichkeit des Herrn Referenten gegenüber der Regierung seine Ursache im raschen Avancement des Herrn Kron. D. R.) Der Herr Referent, welcher den Wunsch der Regierung zu seinem eigenen Antrag gemacht hat, bewirkt aber mit demselben eine noch weitere Schädigung der Eisenbahner gegenüber der Drittteilung des Vorstandes der territorialen Unfallversicherungsanstalt, da bei dieser Anstalt ein Drittel Unternehmer gewählt, ein Drittel von der Regierung ernannt (welche bei den Ausgaben nicht interessiert sind) und ein Drittel von den Versicherten gewählt ist, während die Drittteilung bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt nichts anderes bedeutet, als daß zwei Drittel vom Unter-

werden uns liebenswürdiger und viel menschlicher nähertraten und der Mann wird der wahre Freund und Beschützer dieses heiligen Bundes sein. Wie ganz anders wird er zu seinen Kindern stehen, wenn er weiß, sie sind die neue Auflage seines eigenen Ich, in welcher ein neues, schöneres Leben sich entwickeln wird. Wo kann der Arbeiter das Glückserleben suchen? Wenn er den schmalen Pfad, der mit Unräntern bewachsen ist, einschlägt, und der zum Buch, zum Leben führt.

Ich gestehe, ich habe diesen Dornenweg gesucht, gefunden und habe durch ihn die Auferstehung gesehen. Ein gutes Buch erwärmt stets mein Inneres und brachte die Schläden zur Schmelze, wie die Frühlingssonne das Gleisbretter. Welch unsägliche Freude bereitet es, wenn wir zum erstenmal eine Versammlung leiten, eine Rede halten können, ein Lied vortragen oder gar eine schriftliche Arbeit von uns gedruckt sehen. All diese Glücksquellen hat uns der Glücksschaffende, unsere Organisation eröffnet. Sie ist der Jungbrunnen, wo Alte jung, Schwache stark, Verzagte mutig und Blinde sehend gemacht werden. Ihr verdanken wir die neue Menschwerdung. Ihr gebührt Ehre, Lob und Preis! Haben wir den verlorenen Weg zum Buch wiedergefunden, wie ist dann der Augenblick in die Zukunft? Wird er noch so grau und lieblos, so hoffnungslos erscheinen, wie ehemals? Nein! Schon durch unsere Nachzeitung, diesem geistigen Geldbergwerk, wurde und wird uns viel gegeben. Der "Eisenbahner" zerriß den grauen Schleier vor unseren Augen und belehrte uns, daß wir ein Recht auf das Glück besitzen, und daß wir eine Menge unerschöpflichen Glücks in uns tragen. Geboren muß der Schatz werden durch eine Verreicherung unseres Inneren — durch das Leben. Dort, wo sich sonst Mann und Frau stumm und verärgert gegenüberstehen, wird jetzt ein neues Band geknüpft werden, ein Drang zum Aussprechen des durch das Leben bewegten Innern. Beide werden auf Gespräche kommen, die sie fesseln und sie der rechten Kameradschaftlichkeit näherbringen. Sie werden bald erkennen, daß die echte Freundschaft nur im Grunde des Herzens gedeckt und nicht im Scheit. Das wahre Glück besteht nicht im Außern des Menschen, sondern in seinem Seelenadel seiner Seelegröze. Durch das Leben werden wir bald eine andere Auffassung vom Leben und der Art vom Leben, über unsere Kinder &c. &c. erhalten. Jeder Gegenstand wird Leben gewinnen, jeder Baum und Strauch, jedes Sturmesbrauen wird uns dann vieles, was wir bisher nicht verstanden, sagen können. Wir werden das Glücksornament des Meeres, das Murmeln des Baches verstehen und unsere Brust wird sich beim Sonnenauf- und -untergang weitern über ihre Pracht. Sie wird uns jene Summe von reiner Freude aus-

reichen (welcher in diesem Falle der Staat ist) erkannt und ein Drittel von den versicherten Eisenbahnern direkt als Vorstandsmitglieder gewählt wird. Da auch vor einer solchen Schädigung der versicherten Eisenbahner auf das entschiedenste warnen und empfehlen den Herren meine Anträge auf Beibehaltung der Parität auf das dringlichste. Dies um so mehr, als ja auch bei dem gegenwärtigen Zustand die Interessen des Unternehmers hänglich durch den Obmann der Anstalt gefügt sind, dessen Dirigierungsrecht bei vielen Abstimmungen zugunsten des Unternehmers entscheidet.

Der Vertreter des Eisenbahnamtseriums, Sektionsrat v. Glanz, führt eine Reihe von Ziffern an, in welchen er den Nachweis zu erbringen sucht, daß die österreichischen Eisenbahnen in Bezug auf die Unfallstaben bedeutend mehr belastet sind als die im Deutschen Reich. So kommt durchschnittlich auf einen Bediensteten an Unfallstaben in Österreich 56 bis 57 Kr. pro Jahr, in Deutschland 28 Kr. Von 1000 Pensionisten und Professio nisten kommen in Preußen in der Zeit vom Jahre 1900 bis 1909 (zweite Hälfte) 908 Prozent, in Österreich 1271 Prozent auf die Invaliditäts- und Pensionsversicherung. Von 1000 Pensionisten beziehen zugleich Unfallrente in Österreich 27,67 Prozent, in Preußen 23 Prozent, in ganz Deutschland 5,8 Prozent. Dabei sind in den einzelnen Direktionsbezirken diese Verhältnisse so verschieden, daß für Stanislaw diese Zahlen 96,06 Prozent und für Lemberg 39,37 Prozent ausmachen. Für Linz 20 Prozent. Es liegt ja auf der Hand, daß diese hohen Ziffern ihre Begründung in dem Anreiz zur Erreichung der hohen Rente finden. Es sei diese hohe Ziffer nur durch Simulation zu erklären. Er weist darauf hin, daß die Eisenbahner auch nach der Regierungsvorlage in der jetzigen Fassung ein ziemliches Recht an Rente gegenüber den anderen Arbeitern bekommen. Was die Drittteilung des Vorstandes des Eisenbahnamtseriums anbelangt, so wird durch die ernannten Personen ein Moment der Objektivität in den Vorstand gebracht. Die heutige Praxis beruhe auf keiner gesetzlichen Grundlage.

Abgeordneter Dr. Winter tritt diesen Ausführungen entgegen und weist darauf hin, daß die Unfallrente auf den Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes beruhe, während die Pensionen und Provisionen auf Grund eines privatrechtlichen Vertrages zwischen den Bediensteten und den Eisenbahnverwaltung beruhe, und es sei nicht anzunehmen, daß diese Ziffern auf Simulation hinweisen, wenn man erwägt, daß die Bahnärzte, die doch die Entscheidung in dieser Frage zu fällen haben, von der Bahnverwaltung selbst gestellt und beeinflußt werden.

Abgeordneter Genosse Tomischl:

Die Ausführungen des Herrn Sektionsrates v. Glanz, Vertreter des Eisenbahnamtseriums, veranlassen mich, gegen seine Beweisführung Stellung zu nehmen. Er begründet den höheren Prozentsatz der Verunglückungen in Österreich hauptsächlich damit, daß die Gewährung der Rente und Pension oder Provision nebeneinander einen größeren Anreiz zu Unfällen und zur Simulation biete und tritt deshalb für die Beibehaltung des § 265 der Regierungsvorlage ein. Ich muß schon sagen, daß sich leider an der reaktionären Auffassung der Vertreter des Eisenbahnamtseriums seit dem Abgang des Hofrat Dr. Pollak nichts geändert hat. Schon wieder müssen wir hören, daß man im Eisenbahnamtserium an den Anreiz zu Unfällen und Simulation in größerem Maßstab glaubt. Ich muß schon sagen, gegen besseres Wissen. Das ist in Preußen und in Deutschland prozentual weniger Unfälle ereignet als bei uns, hat seinen Grund hauptsächlich darin, daß die Stationsanlagen in Deutschland viel größer und dem Verkehr angepaßt sind, während bei uns in Österreich die Stationsanlagen &c. im Verkehr längst nicht mehr entsprechen, der Verkehr sich dabei bei uns für die Bediensteten in einer viel gefährlicheren Weise abwickelt, als dies in Deutschland der Fall ist. Daher auch der größere Prozentsatz der Verunglückungen bei uns. Diese Ziffern aber dazu zu benutzen, die Eisenbahnbediensteten der Simulation zu beschuldigen, ist höchst ungerecht und unstichhaltig. Der wahre Grund ist einfach der, daß man bei den verunglückten Eisenbahnern sparen will. Eine sonderbare Be tätigung in Sozialpolitik, die das Eisenbahnamtserium hier entwölft, welche auf das schärfste zu verurteilen ist. Offenbarlich werden sich die geckten Subkomiteemitglieder zu einer solchen fragwürdigen Sozialpolitik nicht hingeben und die Zu-

lösen, wie bei dem Wanderer, der auf hoher Bergkuppe steht und zitternden Herzens in die Unendlichkeit hineinsieht.

Und wir werden dann wieder das Morgenrot sehen, den Frühling empfinden, werden lachen lernen, daß uns die Tränen aus den Augen treten und uns für Stunden glücklich fühlen. Mit jedem Büchlein, das wir lesen, zieht ein vielgestaltiges, neues Leben in uns ein. Die Hoffnung, die treue Wunderblume des Erdengartens wird wieder zu sprießen beginnen und ihr Duft wird sich als mildes Grün um unser Denken schmeicheln und wird uns das Lied verklunden, daß wir im Diesseits schon glücklich sein müssen.

Es gibt hierieden Brot genug

für alle Menschenkinder
Und Rosen und Mohn und Schönheit und Lust
Und Zuckerkörner nicht minder.
Ja, Zuckerkörner für jedermann.
Sobald die Schoten plazieren;
Den Himmel überlassen wir
Den Engeln und den Spänen.

Darum Freunde, die ihr niedergedrückt seid von den schweren Lasten des arbeitenden Lebens, greift zu der Hoffnung zum Buch. Sagt nicht wie so viele, ihr habt keine Zeit, seid zu müde. Ringt, kämpft mit euch, bis ihr den Widerstand besiegt. Werft die Spielfarten, den Bierkrug, diese falschen Tröster, zum Fenster hinaus und öffnet Tür und Tor dem Buch. Ringt mit euch, ob bereits der Reif des Lebens euch die Hände bleicht, ob euch noch die Jugend läuft, ob ihr als junge Bäter und Mütter bisher dem Glück der Eheleinsis eure Augen und Herz verschlossen. Greift nach dem Buch als Tröster, Berater, Freund und Bringer des Glücks. Mensch sein, heißt nicht bloß kämpfen sein. Mensch sein, heißt auch leben sein.

Der gedruckte Buchstabe, das gute Buch ist der Schlüssel, mit welchem wir das große Glück der Zukunft erschließen. Aber er soll uns auch jetzt schon das Glück im kleinen Kreis bereiten, der Quell sein, aus welchem wir das Glück rieseln sehen, daß wir trinken nur zu neuem Sehnen, zu neuem Hoffen, zum Erfassen des uns trostlosen Grau des Arbeiterlebens umgebenden Glücks. Wahrlich, jeder Tropfen wird uns tößlichen Genuss bringen, wenn wir es verstehen. Damit es wird, diene uns das gedruckte Wort.

Wir sollen uns aber nicht allein heimlich an der heiligen Quelle laben, sondern alle Durstigen dorthin führen, und ihren Leben Inhalt verleihen helfen.

im neuen Strafgesetzentwurf die Regierung allen Eisenbahner und Angestellten öffentlicher Betriebe das Recht zum Lehkampf nehmen will. Mit Rücksicht darauf wurde zur vorgenannten Resolution folgender Zusatzantrag vorgelegt:

Nach Absatz 5 ist als Absatz 6 einzuschalten:

6. Die Eliminierung der §§ 163, 430 und 481 aus dem Regierungsentwurf zur Reform des Strafgesetzes, die eine vollständige Vernichtung des Koalitionsrechtes der Eisenbahner und der Angestellten aller öffentlichen Betriebe bedeuten.

Rudolf Müller.

Ferdinand Staret.

Franz Lill.

Jacob Neumann.

In der Debatte begründete den Zusatzantrag Ge- nössige Abgeordneter Rudolf Müller. Er führte aus:

Der Punkt über das Koalitionsrecht ist wohl unter allen Beratungsgegenständen der wichtigste. Wir haben ja schon aus der Debatte entnommen, wie viele Vergrisse gegen das Koalitionsrecht begangen wurden. Was für alle Arbeiterkategorien gilt, gilt insbesondere für die Eisenbahner und für alle Angestellten des öffentlichen Verkehrs, der öffentlichen Betriebe im Staate, im Lande und in der Gemeinde. Die Eisenbahner hatten vor ungefähr zwanzig Jahren ein bloß fiktives Koalitionsrecht, weil ihre Pflichten lediglich in der Dienstordnung niedergelegt waren und weil diese Dienstordnung bestimmte, inwieweit sie von ihrem Koalitionsrecht Gebrauch machen durften. Wir haben durch unsere Organisation dann durchgesetzt, daß das Gesetz höher gestellt werde als die Dienstordnung. Wir haben von unserem Rechte zum Nutzen der Angestellten Gebrauch gemacht und eine ganze Reihe Vorleise erarbeitet. Nun aber trachtet die Regierung und mit ihr der ganze Stüngel der bürgerlichen Abgeordneten, der Vertreter der Handels- und Gewerbeämtern, gerade den Verkehrsbediensteten das Koalitionsrecht einzuschränken. Die Handelsämter und die organisierten Schöpfermacher haben der Regierung nahegelegt, das Koalitionsrecht, insbesondere der Eisenbahner, einzuschränken. Man hat sich nicht getraut, ein besonderes Ausnahmegesetz für die Verkehrsbediensteten zu machen, man hat die Einschränkung des Koalitionsrechtes der Verkehrsbediensteten in den neuen Strafgesetzentwurf aufgenommen. In diesem Strafgesetzentwurf ist ein eigenes Kapitel, das 34. Hauptstück, das sich lediglich mit dem Koalitionsrecht der Eisenbahner und aller Angestellten in öffentlichen Diensten beschäftigt. Würden nur drei Paragraphen (430, 481 und 163), Gesetzeskraft erlangen, dann wäre den Eisenbahner jede Organisationsmöglichkeit, jede Lebensmöglichkeit unterbunden und nicht nur den Eisenbahner, sondern allen Angestellten in öffentlichen Betrieben. Für uns ist die Erhaltung des gegenwärtigen Zustandes eine Lebensfrage. Ich will Ihnen zwei dieser Paragraphen, wie sie im Gesetz stehen, anführen. Der § 481 lautet: "Wer den Betrieb einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahn, einer Beleuchtungsanlage, Feuerignalisierung, der öffentlichen Post, des öffentlichen Telegraphen oder Telefons gefährdet oder stört, wird mit Gefängnis von einer Woche bis zu einem Jahre bestraft." Es wird da nicht gesagt, daß nur der, der mit Absicht oder aus Unachtung den Verkehr stört und Menschen oder Güter in Gefahr bringt, bestraft wird, dagegen würde sich ja niemand auflehnen. Aber das, was dieser Paragraph sagt, ist ganz etwas anderes. Wie ist juristisch der Begriff der Gefährdung und Störung aufzufassen? Würde nur dieser Paragraph allein, ganz abgesehen vom § 163, angenommen werden, so könnte nach Edards die Pflichterfüllung bei den Eisenbahnen ebenso bestraft werden wie die Pflichterfüllung. Wenn die Eisenbahner von ihrem Rechte Gebrauch machen, ihren Dienst gemäß den Instruktionen zu versetzen, aus welcher Absicht immer, sei es um ihre Stellung zu verbessern oder um ihre Mitglieder zu schonen, dann wird man sie anklagen können, sie hätten versucht, den Betrieb zu stören, und man wird sie bis zu einem Jahre bestrafen können, auch wenn gar kein Schaden entstanden ist. Wenn aber bei einer solchen Störung Menschen in Mitleidenschaft gezogen würden, zum Beispiel, daß ein Zug nach rechtzeitig wegscheinen kann, so könnte dann ein solcher Eisenbahner nach dem zweiten Absatz des § 481 fünf Jahre Haft bekommen. Sie begreifen, daß es da um ein Lebensinteresse der Eisenbahner und ihrer Organisation geht und daß wir deshalb alles aufziehen müssen, um die ganze Arbeiterschaft über die jämmerliche Gefahr, die in diesem Gesetz enthalten ist, zu unterrichten. Eine ebenso gefährliche Füllung enthält der § 163 für die Bediensteten von Staat, Land und Gemeinde. Wer in einer Druckschrift oder einer öffentlichen Verhandlung oder vor einer Menschenmenge dazu aufgerufen oder ermuntert, Pflichten nicht nachzuhelfen, die sich aus einem Gesetz einer Verordnung, Anerkennung einer öffentlichen Behörde oder Dienstvorschrift ergeben, wer eine Verbindung zu dem Zwecke gründet, welche Pflichten nicht zu erfüllen, oder wer für sie Mitglieder wirkt, wird wegen Vergehens mit Gefängnis oder Haft von drei Tagen bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe von 20 bis zu 200 Kr. bestraft. Wenn wir also zusammenkommen und vereinbaren: Wir haben jetzt alle Vorschriften unternommen, wir haben alle legislativen Maßnahmen bereit angewendet, wir haben verzweiflich versucht, unsere bestehenden und möglichen Wünsche durchzulehnen, und wir bereiten nun, so nicht vielleicht der Instruktionsgemäße Dienst der geeignete Weg wäre, unsere Forderungen durchzutragen, dann werden wir mit Gefängnis oder Haft von drei Tagen bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe von 20 bis 200 Kr. bestraft. Dann wäre uns jede Möglichkeit denommen, in unseren Blättern Widerspiele aufzudecken, Rüttel und Wege anzugeben, wie man die Widerspiele beseitigen könnte, kurz, unsere Hände wären gebunden. Im Motivenbericht der Regierung wird es auch ganz deutlich ausgesprochen, daß man nicht etwa Strafen im Betriebe bestrafen will, sondern daß man die Kasse der Bahndienstverwaltung unter geistigeren Schutzzstellen will gegen die Bediensteten. Es sollen also die Bahnen vor den Bediensteten dadurch geschützt werden, daß man diesen das Koalitionsrecht vollständig nimmt. Die Regierung sagt im Motivenbericht selbst, daß die Hemmung des Betriebes, wie sie jetzt unter Strafe stehen will, etwas ganz anderes ist als das bisherige Verbrechen. Alle öffentlichen Betriebe, Bahnen, Wasserwerke, Telefon, Säffahrt sollen unter einer besonderen Schutz gestellt werden. Aber nicht einmal vorsätzliche Handen soll bestraft werden, sondern auch die Nichtverfügung eines Dienstvertrages. Das ist bisher eine Disziplinarstrafe und wird mit Geldstrafen von 2 Kr. oder mehr geahndet. Künftig soll der Staatsanwalt eingreifen können. Wenn ein Bediensteter verschlägt, wenn der Zug nicht wagen kann, so kann dies auf der ganzen Linie den Verkehr hemmen, und der Staatsanwalt kann einen dann auf sechs Monate einsperren lassen. Ich habe deshalb einen Erweiterungsantrag zu stellen, der die Eliminierung der §§ 163, 430 und 481 des Strafgesetzentwurfs fordert. Wenn man den in den öffentlichen Betrieben Beschäftigten das Koalitionsrecht nimmt, ist das die Wegnahme des Rechtes auf Wohnung, auf Nahrung, auf jeden Auftrag. Ich bitte die Vertrauensmänner der Partei, in allen Orten, wo Eisenbahner sind, sie aufmerksam zu machen, welche Gefahren ihnen drohen. (Beifall.)

"Über Bildungsarbeit" erläuterte Ge- nössige Dr. Danneberg ein sehr interessantes Referat:

In vielen Orten wird man sich begreiflich machen müssen, daß die Parteiorganisation nicht bloß für wählen da ist, sondern auch für die Verbreitung des

sozialistischen Gedankens. Gerade in den letzten Jahren sind die Wahlkosten erschreckend hoch geworden. Wir müssen uns daran gewöhnen, Geld auszugeben auch für andere Zwecke als für Wahlen. Das Geld das auf die Bildungsarbeit verwendet wird, kann uns manche Wahlkosten ersparen. Bei Wahlen stehen wir immer vor dem Ungewissen. Wir haben nicht die nötige geistige Zubereitung mit den vielen Arbeitern, die formal zu uns gehören. Auf Grund von genauen Berechnungen kann ich heute konstatieren, daß selbst in Wien, wo die Verhältnisse am besten sind und wo wir so überaus starke Anstrengungen machen, gewiß zwei Drittel aller gewerkschaftlich organisierten Arbeiter im ganzen Jahr auch nicht einen einzigen sozialistischen Vortrag anhören und daß heute in Wien zwei Drittel aller gewerkschaftlich organisierten Arbeiter im ganzen Jahr auch nicht ein einziges Buch aus der Bibliothek ihrer Organisation entlehnen. (Hört! Hört!) Diese hunderttausend Arbeiter werden auch von unserer Parteipresse gar nicht erreicht, sondern bleiben unter dem Einfluß der Bildungsarbeit. Das macht den großen Wahlapparat notwendig und das erzeugt jenes Fazit, das manche Organisationen veranlassen, in Wahlzetteln für alles Mögliche hinzuzutexten, das man für andere Zwecke der Partei besser und fruchtbildende anwenden könnte.

Auch unsere Parteipresse sollte mehr mitmachen, die Bildungsarbeit zu fördern. Ich rufe hier an die Redakteure aller Parteiblätter, Gewerkschaftsblätter den Appell, die Bildungsarbeit besser und in anderer Form zu unterstützen, als dies bisher geschehen. Unsere Parteipresse müßte sich mehr kümmern um die Parteiliteratur. Wenn heute eine neue Broschüre oder ein Buch erscheint — das ist jetzt in Österreich häufiger der Fall als früher — dann registriert das die Parteipresse höchstens in den Annoncen oder drückt den Wachzettel des Verlages ab. Wir finden nur in den seltensten Fällen, daß die Parteipresse sich selbstständig über die Propagandabroschüren des Sozialismus äußert. Die "Arbeiterzeitung" allerdings bringt ja Menschen und kümmert sich um die Literatur mehr als die anderen Blätter aber sie bespricht wenigstens bisher solche Werke, die für den zünftigen Gelehrten berechnet sind, als die Propagandaliteratur für die Arbeiter.

Ein Wort auch über die Kolportage. Wir haben sie in vielen Orten schlecht organisiert, weil es Sitten gewesen ist, daß man als gewordene Parteienlosen mit der Kolportage einen kleinen Erwerb anstreben wollte, und so den Vertrieb der Parteiliteratur von dem präziseren oder geringeren Eifer dieser alten Parteienlosen abhängig gemacht hat. Das hat sehr geschadet und auf diesem Wege kommen wir nicht weiter. Die Verbreitung der Parteiliteratur muß zur direkten Parteiarbeit werden für die man in den Organisationen ebenso Sorge tragen muß wie für die Erledigung der Arbeiten des Obmannes, des Kassiers, des Schriftführers und der anderen Funktionäre.

Die Kolportage muß systematisch organisiert werden, dann wird unsere Parteiliteratur wirklich verbreitet werden. Ich will da nur ein einziges Beispiel anführen und zwar aus dem V. Wiener Bezirk. Dort wurde die Parteikolportage im Jahre 1904 vom Bezirk organisiert und es wurde damals ein Umsatz von 578 Kr. erzielt. Im Berichtsjahr 1911/12 aber betrug der Umsatz 8101 Kr., wovon 3000 Kr. auf die eigentliche Parteiliteratur entfallen. Von 1904 bis zum 31. Juni 1912 wurde ein Umsatz von 42.489 Kr. erzielt. Das ist ein Beispiel, das Nachahmung verdient.

In die Parteivertröpfung wurden gewählt: Dr. Adler, Ellerboeck, Bernerstorfer, Adelheid Pöppi Neumann, Schrammel, Seitz, Schuhmeier, Staret und Tomisch; in die Parteikontrolle für Wien: Peer und Widholz, Dr. Czech (Präun), Dimnia (Münchf.) Gruher (Vini), Volk (Troppau), Preußler (Salzburg), Riegel (Graz), Schäfer (Münchf.) und Seliger (Tenns).

Die Wahlen erfolgten einstimmig oder beinahe einstimmig.

Auf eine Anregung der Bezirksorganisation Troyau wurde beschlossen beim Internationalen Bureau den Antrag zu stellen, auf die Tagesordnung des nächsten ordentlichen internationalen Kongresses die Alkoholfrage zu setzen. Auf die Tagesordnung des nächsten eigenen Parteitages sollen die Bestrebungen der politischen Kinderfreunde gestellt werden.

Die Wahl des Kries für den nächsten Parteitag — Karlsbad ist in Vorschlag gebracht — wird der Parteileitung überlassen.

Damit waren die Arbeiten des Parteitages erledigt.

Dreimal erklängt der Hochruf auf die deutsche Sozialdemokratie und die Internationale. Die Delegierten haben sich erhoben und singen stehend die ersten Verse des Liedes der Arbeit.

Bon der Südbahn.

Die Besprechung der Personalkommissionsbiennergruppe des Zugbegleitungspersonals der Südbahn mit den Vertretern der Verwaltung.

Bekanntlich hatte durch das heurige Juli-Avancement sich des Großteiles des Zugbegleitungspersonals tiefe Unzufriedenheit bemächtigt, weshalb am 23. Juli 1912 die gewählten Personalkommissionärsmitglieder mit Gen. Weigl als Vertreter des Allgemeinen Rechtsschul- und Gewerkschaftsvereines für Österreich beim Generaldirektor Herrn Sekretär b. Weeber vorgesprochen haben. Das Ergebnis dieser Vorbrache ist im "Eisenbahner" Nr. 22 vom 1. August 1912, Seite 5, Spalte 1 bis 3, veröffentlicht. Für den 16. Oktober 1912 waren nun seitens der Verkehrsverwaltung die drei gewählten Mitglieder und ihre Ersatzmänner zu dieser Besprechung einberufen. Über Intervention des Genossen Weigl wurde dann angezeigt, daß die eigentliche Sitzung erst am 18. Oktober stattfindet, so daß der 16. und 17. Oktober den Personalkommissionärsmitgliedern zur Sichtung des eingelangten Beweismaterials überlassen bleiben. Diese beiden Tage wurden auch fleißig mit den notwendigen Beratungen unter Vorsitz des Genossen Weigl im Arbeiterheim Favoriten ausgefüllt.

Freitag den 18. Oktober 1912 begannen dann die eigentlichen Verhandlungen bei der Direktion unter dem Vorsitz des Herrn Oberinspektors Pöller, im Beisein der Herren Zupf, Dr. Ballmann und Dr. Weiser, und der gewählten Mitglieder der Personalkommission: Konditorenzugsführer Auinger, Konditorenzugsführer Käpferbauer und deren Ersatzmännern Konditorenzugsführer Reichstädter, Konditorenzugsführer Stenusek und Konditorenzugsführer Vierthaler.

Nach Begrüßung der Anwesenden und Verlesung der Präsenzliste durch Herrn Oberinspktor Pöller, der darüber bekannt, daß Beschlüsse nicht gefaßt werden, sondern die Besprechung hauptsächlich zu dem Zwecke einberufen worden sei, um über die vorhandenen Beschwerden anlässlich des Juliavancements klarheit zu schaffen und anderseits nur um für die Rangenteilung der Konditorenzugsführer bestimmungen zu treffen.

Personalkommissionärsmitglied Käpferbauer vertrat den Standpunkt, daß vorerst über die Ursachen des ungleichmäßigen Vorrüdens gesprochen werden müsse, bevor über die Rangenteilung gesprochen werden könne. Herr Dr. Grabscheid erklärte demgegenüber, daß die Verwaltung eine beabsichtigte Schädigung der Rangälteren ganz fernliege, und verlangt daher konkrete Beispiele über die vorgekommenen Überholungen.

Personalkommissionärsmitglied Auinger begann nun mit der Verlesung dieser Beispiele aus dem Jahrgang 1899, wobei sich dessen Angaben von konkreten Fällen mit der von der Verwaltung zusammengestellten Übersicht vollauf deckten. Da einige Beispiele bereits aufgezeigt, daß sie im Vergleich zur Übersicht der Verwaltung in Bezug auf Gleichheit nichts zu wünschen übrig lassen, verzichtete Herr Dr. Grabscheid auf eine weitere Verlesung, indem er ausdrücklich anfand, daß die vorgebrachten Beispiele vollauf deren Würdigkeit dartrügen. Er erklärte dann des weiteren den Umstand, daß die gewährten Schenkungsjahre ad Birkular 32 ex 1912 hauptsächlich darin ihre Wirkung verfehlten hätten, weil bei den f. f. Staatsschulzen ein Unterdrück zwischen Konditoren F und Konditorenzugsführer wie bei uns nicht bestand und weiteres deswegen, weil vielen Konditoren und auch Zugführern noch die Vorteile der Schenkungsjahre aus anderen Titeln gleichzeitig zuteil geworden seien. Diese Erklärung veranlaßt das Personalkommissionärsmitglied Auinger, im Namen aller Kollegen hierauf folgenden Antrag einzubringen und zu ersuchen, denselben dem Herrn Sekretär zu unterbreiten:

"Alle jene Konditoren und Konditorenzugsführer, welche seinerzeit mit 720 Kr. und weniger angestellt wurden und bisher aus dem Titel des Birk. 405 ex 1910 und dem Titel: 'Länger als vier Jahre in der Gehaltstufe von 720 Kr. gestanden' ein Schenkungsjahr noch nicht bekommen haben, sollen die nächste Vorrüfungsfest um ein Jahr gefürst erhalten.

Alle jene Konditorenzugsführer jedoch, die beim heurigen Juliavancement von jüngeren Kollegen im Gehalt überholten wurden, sollen mit dem gleichen Termin wie ihre begünstigten Kollegen die von denselben erreichte Gehaltstufe rückwärts erhalten.

Dieser Antrag wurde von Herrn Dr. Grabscheid als Petition aufgestellt und liegt dieser zu, denselben in dieser Form dem Herrn Sekretär befürwortend vorlegen zu wollen.

Hierauf brachte der Herr Vorsitzende eine Zuschrift der Konditorenzugsführer der Station Zinnsiedl vom März 1910 zur Verlesung, wonin um die Rendierung des bestehenden Rangmodus nachgefragt wurde. Auf Eruchen des Kollegen Vierthaler wurde auch die erloschene Antwort verlesen, was Herr Dr. Grabscheid zum Anlaß nahm, darauf hinzuweisen, daß die Verwaltung auf dem Standpunkt steht, daß der Rang vom 1. Juli vollauf gewahrt bleibt, daher die oben durch Herrn Auinger aufgezeigten Gehaltüberholungen keinerlei Rangänderung mit sich bringen. Für die Zukunft glaubt die Direktion, ohne dem Personal etwa ihre Meinung entziehen zu wollen, daß der Rang nach dem Prüfungstermin ohne Rücksicht auf die Dienstzeit und die Höhe des Gehaltes bestimmt werden soll.

Kollege Käpferbauer erklärte demgegenüber diesen Standpunkt nicht als gerecht anerkennen zu können, weil nach dem bisherigen Modus jeder, solange er nichts verfälscht habe, in dem seinem Dienstalter entsprechenden Rang eingeteilt werden sei. Er verlangt daher entsprechende Veränderungen, falls eine Rangbestimmung, wie sie sonst vom Herrn Dr. Grabscheid entworfene worden sei, eingeführt werden soll, was den Herrn Vorsitzenden neuerlich zu der Erklärung veranlaßt, daß eine Überholung durch die Direktion absolut nicht geplant sei. Kollege Vierthaler stellte die Entschließung des vom Herrn Vorsitzenden verlesenen Gesuches auf, wobei er hervorhob, daß die Grundlagentheorie gewesen sei, endlich klare Bestimmungen für die Rangenteilung zu erhalten, da die dermalige Einteilung eine Wahrung des Ranges nicht gewährte. Im übrigen schließt er sich den Ausführungen Käpferbauers bezüglich der Übergangsbestimmungen für die älteren Konditoren an.

Kollege Auinger unterbreite daher einen bei der Vorbesprechung beschlossenen Antrag, der als Übergangsbestimmung für die älteren Konditoren im Sinne der Meinung Käpferbauers vorgesehen wurde. Auf Grund dieses Vorschlags entspannt sich eine rege Debatte, in der sich sowohl alle Herren Direktionsvertreter als auch die Kollegen Auinger, Käpferbauer und Vierthaler beteiligen, wobei von letzterem darauf hingewiesen wurde, daß ein gerechter Ausgleich eben nur dadurch zu schaffen sei, wenn alle Erschädigten mit demselben Zeitpunkt wie ihre begünstigten Kollegen vorrücken, welche Meinung dann Kollege Auinger nochmals warm vertritt.

Da eine Einigung auf dieser Basis nicht zu erzielen war und außerdem in demselben Saal um 1 Uhr eine Direktionsitzung stattfinden sollte, unterbrach der Herr Vorsitzende die Besprechung bis 2 Uhr und erklärte, daß zu diesem Zeitpunkt im großen Sitzungssaal bei der Generaldirektion im ersten Stock die Fortsetzung stattfinden, wobei er den Wunsch ausdrückt, daß die Personalkommissionärsmitglieder über den Text dieses ursprünglichen Punktes einig werden möchten.

Bei der Fortsetzung um 2 Uhr unterbrachte Kollege Vierthaler sodann den vollständigen Antrag, wie er in der Vorbesprechung festgestellt worden war und welcher sodann punktweise noch lebhafter Debatte, an der sich sämtliche Herren Direktionsmitglieder ebenfalls wieder beteiligten, durchgenommen, und gegen 4 Uhr nachmittags in folgender Textierung zum Beschuß erhoben wurde:

1. Die Rangliste vom 1. Juli 1911 bleibt insoweit aufrecht, als sie nicht durch Ernennung zum Konditorenzugsführer nach dem 1. Juli 1911 hinsichtlich der nachfolgenden Bestimmungen eine Änderung erfährt.

2. Als Grundlage für die künftige Rangbestimmung hat die Ernennung zum Zugführer mit der Maßgabe Anwendung zu finden, daß für die im gleichen Jahre ernannten Konditorenzugsführer der Einberufungstag zum Konditoren oder Konditorenzugspionier (vor dem Jahre 1910 Aushilfskonditoren) die Reihenfolge darstellt. Bei gleichem Einberufungstermin entscheidet das Dienstalter, und unter gleichem Dienstalter das Lebensalter.

3. Die infolge Kürzung der Vorrüfungsjahre nach dem 1. Juli 1911 vorgerückten und in Zukunft vorrückenden Konditorenzugsführer dürfen die im bestehenden Rang vom 1. Juli 1911 erscheinenden Bediensteten nicht überholen, selbst dann nicht, wenn hierdurch Gehaltüberholungen kommen.

4. Für alle jene gegenwärtig in Diensten stehenden Konditoren F, die vor dem 1. Jänner 1909 angestellt und bis zum 1. Juli 1916 zu Konditorenzugsführern ernannt werden,

geltend hinsichtlich ihrer Aufnahme in die Rangliste folgende Bestimmungen:

a) diejenigen Kondutoren F, welche nach dem 1. Juli 1911 eine Kürzung der Vorrückungsfrist nicht erfahren haben, werden in jener Gehaltstufe, in welcher sie sich zur Zeit ihrer Ernennung zum Konditeurzugsführer befinden, als Leicht angesetzt;

b) diejenigen vorgedachten Kondutoren F, welche nach dem 1. Juli 1911 eine Kürzung der Wartefrist erfahren haben, werden hinsichtlich der Aufnahme in die Rangliste so behandelt, wie wenn sie sich in jener Gehaltstufe befinden, in welche sie ohne Kürzung gelangt wären. Ergibt sich hierbei keine Änderung der Gehaltstufe, so werden diese Kondutoren als Leicht in ihrer Gehaltstufe ebenfalls angesetzt;

c) ergibt sich jedoch, daß diese Kondutoren bei Auferachtahrung der Vorrückungsfristen sich in einer niedrigeren Gehaltstufe befinden würden, als sie bei Ernennung zum Zugsführer tatsächlich standen, so sind diese betreffenden Kondutoren in die Rangliste in dieser niedrigeren Gehaltstufe nach ihrem Dienstalter einzureihen.

Nach Feststellung dieser Rangbestimmung übernahm Herr Oberinspektor Pöllerer den Vorwurf an, Herrn Inspektor Rosen und es wurde jedoch mit dem Vorbringen des Personalmaterials wegen Überbeschaffungen beim heutigen Juliavancement mit dem Jahrgang 1901 fortgesetzt, indem Kollege Auinger mehrere Fälle als Eichproben über Verlangen des Herrn Dr. Grabscheid anführte, die ebenfalls, was die Tatsachen betrifft, mit der von der Direktion geführten Ueberprüfung übereinstimmten. Hierbei erklärte Herr Doctor Grabscheid, daß diese Überbeschaffungen lediglich eine Folge der bei den I. I. Staatbahnen eingetretenden Schenkungsjahre sei, die die Verwaltung im Birkular 32 ex 1912 nachahmen mußte, wobei er ausdrücklich betonte, daß bei der Verwaltung bei Herausgabe des Birkulars 32 die Tendenz bestanden habe, eher günstiger zu handeln, als sich dem Vorwurf anzusehen, die Analogie mit den Verfugungen der I. I. Staatbahnen nicht eingehalten zu haben, wobei natürlich das Bedauernsichtige sei, daß, wie schon vorwirtig erwähnt wurde, bei den I. I. Staatbahnen I. in Unterschied zwischen Konditeur F und Konditeur Z bestände.

Diese Feststellung veranlaßte den Kollegen Vierterl zu folgendem Erklärung: Wenn bei der Verwaltung wirklich die Tendenz bestanden habe, eher günstiger bei Anerkennung der Schenkungsjahre zu handeln, sei es unverständlich, wie es zu soziokratischen Fällen von Gehaltüberholungen durch das Juliavancement kommen könne, wenn wirklich eine solche personalfreundliche Tendenz vorherrsche, sei es wohl am Hügsten, bei Anerkennung der Schenkungsjahre ebenso wie bei den I. I. Staatbahnen zwischen Konditeur F und Konditeur Z keinen Unterschied zu machen und beide vorrücken zu lassen.

Kollege Kasperbauer brachte hierauf einige trübe Fälle bei Kondutoren mit 25 und 27 Dienstjahren, die noch 1895 Mr. Gehalt haben, zur Sprache und erfuhr, diesen alten Leuten, die zumeist schon an der Altersgrenze stehen, ihre geüblichen Schenkungsjahre auf einmal einzutragen zu lassen, damit sie wenigstens noch annähernd den Endgehalt zu erreichen vermöchten. Herr Dr. Grabscheid erklärte hierzu, daß hierfür sehr wenig Aussicht vorhanden sei, jedoch werde er das Petition anmahrenden Stelle vorbringen.

Kollege Vierterl brachte hierauf drei Fälle vom Jahrgang 1907 vor, in welchen als Wächter mit 60 Mr. angestellt, jahrig Kondutoren, welche früher als Aushilfskondutoren einverstanden worden sind, als erster Wächter aspiranten, die somit dienstälter sind, nur deswegen im Gehalt überflügelt haben, weil sie drei Monat hindurch um 60 Mr. weniger Gehalt bezogenen. Ein ganz gleicher Fall treffe bei Jahrgang 1895 zu. Bei ersterem Jahrgang sei deshalb die Überholung um so schärfer, weil hierdurch sogar Nichtgeprüfte Geprüften im Gehalt vorstehen. Hierbei berief sich Herr Doctor Grabscheid auf Birkular 45 ex 1910, und vermeidt im übrigen auf den vom Kollegen Auinger gestellten Antrag, er anerkannte jedoch die Leistung unserer Organisation, die solcherart sämtliche auf allen Linien vorgelommene Fälle aufzudecken vermeide.

Nachdem noch Kollege Vierterl gebeten hatte, auch den Erzähmännern die Schungprotokolle zugehen lassen zu wollen, und da alle Kollegen noch viele Anliegen vorzutragen wünschten, wurde zugefragt, daß mit Rücksicht auf die vorbeschulte Zeit (6 Uhr abends) Herr Oberinspektor Pöllerer am Samstag den 19. Oktober, vormittags, becitet sei, diese Anliegen entgegenzunehmen.

Samstag intervenierten Auinger und Kasperbauer wegen des Jurisdiktionen eines Oberlandesgerichts in Wien im Abonnement, wegen des Jurisdiktionen eines Konditoren in Wien in der definitiven Anstellung, wegen Anstellung eines erzähmten Aushilfskonditoren in Bogen, ebenfalls Anerkennung eines anderen Dienstwesens. Die Kollegen Stenusek und Kasperbauer intervenierten wegen des Gehaltstages eines Oberkonditoren in Laibach. Die Kollegen Auinger und Vierterl wegen Verrechnung der Gehürt "im Dienst" bei den Überstellungszügen bestreitig. Auinger wegen Anrechnung einer halben Stunde Überhälfte für Einstellen der Bäge in Alz. Kollege Vierterl wegen des niedrigen Taglohnens der Aushilfskonditoren und Bremser in der Station Innsbruck. Vierterl, Reitstätter und Stenusek bei Herrn Inspektor Bräuer wegen Lohnvorrückung für die älteren Bremser. Vierterl wegen Zuweisung von Badmeistern bei Zug 81, 23 und 25 in Innsbruck.

Mit der Ordnung der Rangbestimmung hat die Personalkommission fruchtbare Arbeit geleistet, was hoffentlich von den Zugbegleitern gewürdigt werden wird. An dieser Arbeit haben, was lobend anerkannt werden soll, die Herren Vertreter der Direktion einen Anteil genommen.

Wenn nun beziehentlich der eingebrochenen Anträge betreffend die Anerkennung der Schenkungsjahre, beziehungsweise rückwirkender Vorrückung der rangälteren Konditeurzugsführer, der mit Rücksicht auf das schlagende Personalmaterial zu erhoffende Erfolg erzielt wird, dann darf man wohl erwarten, daß sich bei den Zugbegleitern jene durch das Juliavancement entstandene Miszustimmung lösen werde, so daß dieselben ihren schweren Verantwortlichkeiten wieder mit etwas freudigerem Gefühl obliegen können.

Inland.

Gegen die freiheitlichen Zeitungen und Organe.

Unser Zentralorgan ist in der Lage, zwei "streng vertrauliche" Erlässe zu veröffentlichen, in denen die Regierung die Störung, Schikanierung und Verfolgung der freiheitlichen und antiklerikalen Bewegung anordnet. Das Blatt veröffentlicht den Wortlaut der Erlässe, in denen insbesondere auf die Freie Schule und auf die freiheitlichen Tendenzen der Tagespresse hingewiesen wird und schreibt dazu: Es steht fest, daß die planmäßige Verfolgung, die gewalttätige Unterdrückung der freiheitlichen Agitation von der Regierung Stürgkh erachtet und angeordnet worden ist. Es steht fest, daß die

Regierung Stürgkh beschlossen hat, jede freiheitliche Versammlung zu stören, freiheitliche Vereine aufzulösen, freiheitliche Zeitungen zu konfiszieren — alles zur höheren Ehre des Klerikalismus! Einen Erlaß wie diesen Achtungs- und Verfolgungserlaß der Regierung Stürgkh, der alle Scherzen losläßt, damit sie sich auf die verhakteten Antiklerikalen klären, hat Österreich noch nicht erfahren; man begreift also, daß man um ihn das Dunkel der "strengen Vertraulichkeit" breiten wollte. Dagegen ist der berüchtigte Geheimerlaß des Landes, dessentwegen die Deutschen am Ministerialamt gejagten sind, eine harmlose Weisung. Badeni hatte nur angeordnet, daß "allen hebräerischen und unvaterlichen Neuerungen", die in Versammlungen fallen, entgegengetreten werde. Die Regierung Stürgkh befiehlt aber, daß jedes freisinnige, jedes gegen den Klerikalismus, der sich selber kein Blatt vor den Mund nimmt, gerichtete Wort unterdrückt und verfolgt werde.

Gerechtigkeit unter dem rationalverbandlerischen Justizminister.

Im Ausgänger "Volksrecht" lesen wir: Ein streitender Schneider ist angeklagt, einem Nichtstreitenden gesagt zu haben, er solle doch lieber mit ihm halten und durch diese Worte soll er das Koalitionsgebot überbreten haben! Es stellt sich heraus, daß sich der Schneider geirrt und die Worte an einen Tischler gerichtet hatte. Infolgedessen wurde er zwar freigesprochen, in der Urteilsbegründung hob jedoch der Richter hervor, daß diese Worte zweifellos gegen das Koalitionsgebot verstößen. Man greift sich an den Kopf, wie so etwas möglich ist. Das Gesetz will die Koalitionsfreiheit wahren, und der Richter verkehrt das Gesetz gerade in sein Gegenteil. Aber natürlich — Klassenjustiz gibt es nicht.

Zweiter Fall: Ein streitender Schlosser ist angeklagt, mehreren Streikbrechern mit Worten wie: "Wenn du einen Streikbrecher machst, werden wir dir zeigen", "Zehn Schritte vom Leibe" und ähnlichem gedroht zu haben. Er bekommt wegen Uebertretung des Koalitionsgebotes fünf Tage Arrest. Selbst wenn man diese Worte als Drohung auffaßt, ist die Strafe — es handelt sich um einen unbescholtener jungen Mann — ungeheuerlich. Wir glauben nicht, daß jemand, der etwa einen Ministerpräsidenten in ähnlicher Weise bedreht, eine größere Strafe bekommt. Aber die geheiligte Person des Streikbrechers steht eben ganz außerhalb aller anderen Staatsbürger. Auch da ist von Klassenjustiz natürlich keine Rede!

Und nun der dritte Fall: Ein Chefhaar nimmt seine 14jährige Nichte — eine elternlose Waise — zu sich in Pflege. Die Sache beginnt damit, daß das würdige Paar das Kind mit einem Gehilfen in einem Bett schlafen läßt. Die Folgen sind die unausbleiblichen, aber sie werden noch weit schlimmer: Das Mädchen wird angestellt, muß ins Spital, der Gehilfe bleibt. Nach der Entlassung aus dem Spital wandert das Mädchen durch sechs Jahre von Bordell zu Bordell. Der würdige Pflegvater bietet den diversen Wüten das Mädchen kriechlich an, preist seine Vorzüge, mit einem Worte, verkußt es noch allen Regeln der Kunst. Und sobald dann das Mädchen abgepliert ist, wird es von der nicht weniger würdigen Pflegemutter in den "Westen" begleitet, und diese läßt sich von dem Worte 40. 50 Mr. auszahlen. So geht es im Laufe der Jahre wohl zwanzigmal. Endlich werden die beiden Schenale wegen Kuppelei angeklagt. Und nun höre und staune man, wie milde unsere Richter sein können: Der Mann bekommt sieben, die Frau drei Tage Arrest.

Alle drei Urteile wurden beim Bezirksgericht in Teplitz gefällt und zeigen wie sehr das sittliche Empfinden deutschböhmischer Richter abgestumpft ist.

Das deutschradikale Kriegsgeschrei.

Während bei zwei ziemlich einflußreichen Parlamentariern, den Reichsratsabgeordneten Dr. v. Demel (Schlesien) und Dr. Licht (Mähren), die Vernunft ihren Ausdruck in zwei Reden fand, die ganz ebenso wie unsere Genossen aussprachen, daß es auf dem Balkan überhaupt nichts geben könne, was ein kriegerisches Interessen rechtfertigen würde, und daß Österreich nur im friedlichen Einvernehmen mit dem Balkanbund gedeihen kann, gefallen sich die Deutschradikalen in einem maßlosen Geischt nach Krieg. So ist in der "Östdeutschen Rundschau" zu lesen:

Es bleibt daher unter allen Umständen Pflicht unserer führenden Kreise, dafür zu sorgen, daß wir, ist erst das gegenwärtige Kriegsdrama zu Ende gespielt, uns unter allen Verhältnissen den Weg nach Salomon öffnen.

Ob durch ein groß angelegtes Schuß, Trupp- und Handelsbündnis mit der Türkei, dem die Bahnverbindung Iwac, Mitrowitz, Iestub, Salomon nachfolgen muß, oder ob wir zu richtiger Zeit den Besiegern des Osmanenreichs am Balkan unsere alten Rechte auf den Sandstahl zu Gemüte führen und dann uns selbst die Bresche durchhauen bis an das Ägäische Meer hinab.

Den Sandstahl Novapazar muß sich Österreich-Ungarn aneignen, wenn es zum Verteilen der winkenden Hante, wie die Balkanfürsten hoffen, kommen sollte.

Die Deutschradikalen schen im Kriege das letzte Mittel zur dauernden Zurückdrängung der Arbeiterbewegung und daraus resultieren ihre frommen Krienswünste. Sie schenken die kulturellen Schäden nicht, die der Krieg ihrer eigenen Nation zufügen würde, und schenken die Zeit des allgemeinen wirtschaftlichen Niederganges herbei, in der wieder ihr Unkraut blühen soll.

Abgeordneter Seitz über die Demagogie der bürgerlichen Parteien.

In der Parlamentssitzung am 28. Oktober nahm Abgeordneter Genosse Seitz Gelegenheit, in einer Rede die Demagogie der bürgerlichen Parteien gegenüber den sozialpolitischen Forderungen ins rechte Licht zu sehen. Er streifte dabei auch die jüngsten von uns bereits besprochenen Anträge der Nationalverbändler und Christlichsozialen für die Eisenbahner, indem er sagte:

Sie haben den Eisenbahner und Staatarbeiter in einer Resolution das Versprechen gegeben, einzurichten für die Gesundheit, das Leben und dessen Unpassierbarkeit

zu die Teuerungsverhältnisse zu sorgen. Sie haben Beschlüsse über die Regelung der Bezüge der Staatarbeiter und Eisenbahner gesetzt und die maßgebenden Parteien in diesem Hause haben einige Monate danach die Verwirklichung dieser Beschlüsse, die sie selbst gesetzt haben, in der frivolen Weise verhindert. (Bestimmung.) Heute hören wir, daß der Deutsche Nationalverband wieder den Antrag gestellt hat, wonach in dem künftigen Finanzgebet jene Posten vorgesehen werden sollen, die zur Erfüllung der einmütigen Beschlüsse, betreffend die Eisenbahner und Staatarbeiter, notwendig sind. Heute kommt der Nationalverband mit einem Antrag, den er vor einigen Monaten bei der Budgetberatung in der frivolen Weise niedergestellt hat, und wir sind sehr besorgt, ob die Herren jetzt endlich wirklich an der Stange halten, ob sie doch etwas vernünftiger geworden sind. Ich habe aber die große Sicherung, daß wir vielleicht wieder über ein Finanzgebet beraten werden, und der Antrag des Nationalverbandes wieder in den Pavillon fallen wird wie damals im vorherigen Sommer.

Ausland.

Einigungsbemühungen unter den Eisenbahner Italiens.

Vor einigen Jahren ist in der Organisation der italienischen Eisenbahner (Sindacato Ferrovieri Italiani) eine separatistische Bewegung entstanden, die durch scharfe taktische Gegenstände und politische Meinungsverschiedenheiten hervorgehen war. Es wurde schon damals die Meinung ganz offen ausgesprochen, daß jede Zersplitterung in der Arbeiterbewegung, wenn sie auch mit den besten Absichten der Welt geübt, für die daran beteiligte Arbeiterhaft schädlich ist, denn die fast ausschließliche Folge der Zersplitterung ist, daß fast alle Arbeiter, die aus der alten Organisation austreten, nicht etwa in die neue übertragen, sondern überhaupt unorganisiert bleiben. Nun haben sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit derart gestaltet, daß eine Anzahl gewissenhafter Eisenbahner, die sowohl dem alten Sindacato als den anderen drei neu entstandenen Eisenbahnerorganisationen (Verband der Eisenbahnerarbeiter, Bund der Eisenbahneramt und Bund der Verkehrsangestellten) angehören, ein Komitee gebildet haben, welches die Förderung der Vereinigung der vier Organisationen bezeichnet. Das Komitee richtete einen Aufruf an die gesamte Kollegenschaft Italiens, mit dem dringenden Ersuchen, es bei dem Einigungswerk mit allen Kräften zu unterstützen. Die Zentralleitung des Sindacato veröffentlichte in der letzten Nummer des Verbandsorgans eine Mitteilung, in der von diesem Einigungsbemühungen Kenntnis gegeben wird. Gleichzeitig erklärt die Verbandsleitung, den Verbandsmitgliedern volle Handlungsfreiheit zu überlassen, macht sie aber gleichzeitig darauf aufmerksam, daß nur der Verbandsrat die Macht besitzt, Veränderungen im Statut vorzunehmen sowie über das Schicksal der Organisation zu beschließen.

Kapitalismus.

Eine Enquête über die Gruppierung des Kapitals in den Vereinigten Staaten hat nach einem vorläufigen Bericht des Pariser "Temps" ergeben, daß 36 Prozent des aktiven Kapitals konzentriert sind in den beiden Kapitalistengruppen, an deren Spitze Pierpont Morgan und Rockefeler stehen. Diese hochbedeutende Tatsache gibt Faure's Aulah zu folgenden Bemerkungen in der "Humanité":

Die beiden Kapitalistengruppen verfügen demnach über den dritten Teil des produktiven Kapitals von Amerika. Den beiden Männern Morgan und Rockefeler stehen 320 Millionen zur Seite, die in den Verwaltungsräten einer großen Zahl industrieller Unternehmen und finanzieller Institutionen verteilt sind und über ein Kapital von 25 Milliarden Dollar (125 Milliarden Kronen) bestehen. Es ist die kapitalistische Konzentration dritten Grades. Im ersten Grad stehen wir die große Industrie, die großen Geschäftshäuser und Aktiengesellschaften, die durch ihre technische Macht die kleineren und mittleren Unternehmen aufgesaugt haben. Im zweiten Grad kommt der Trust, der die großen Unternehmen eines Endustriezweiges gruppirt, um unter ihnen die Konkurrenz zu beseitigen, wodurch sie in die Lage kommen, die Warenpreise souverän zu diktieren und den Markt zu beherrschen. Im dritten Grad stehen wir als Krönung dieser Kapitalistikkonzentration die großen Geld-Cäcaren nach Art von Morgan und Rockefeler, die mit ihren Milliarden die ganze vertrauliche und vereinigte kapitalistische Wirtschaft beherrschen.

Daz es so kommen muhne, war vorauszusehen. Zuerst gewöhnt sich jede kapitalistische Unternehmung daran, ihre Reserven in anderen Unternehmungen zu plazieren. Sie erhöht dadurch ihren Einfluß und verschafft sich die Möglichkeit fruchtbaren Geldkombinationen; vor allem kann sie sich dadurch für den Fall der Kriens schützen, indem sie sich mit dem Mehrwert anderer Unternehmungen stärkt. Auf diese Art sehen wir verschiedene Unternehmungen sich verschmelzen. Wenn nun die Kapitalisten, von denen jeder auf mehrere Unternehmungen Einfluß hat, sich verständigen und die größten von ihnen sich vereinigen, dann kommen wir zu dem Zustand, wo 300 Männer mit einem Kapital von 125 Milliarden manövriren können. Diese ungeheure Masse von Reichtum steht ihnen zur Verfügung. Es ist ihnen anheimgestellt, mit ihren Milliarden in jedem Land und in jeder Stadt jede Konkurrenz im Steine zu ersticken und jeder industriellen Unternehmung ihren Willen zu diktieren. Sie sind die absoluten Herrscher im Staate und mit der Masse ihrer Kapitalien erdrücken sie jede Selbständigkeit.

Man kann nicht mehr sagen, daß wir einen kapitalistischen Feudalismus vor uns haben, weil der Feudalismus noch immer selbständige Existenz zuläßt. Dieses Bild ist überholt. Nicht Feudalismus, sondern die absolute Herrschaft des Kapitals ist es, die wir vor uns haben, die sich letzten Endes verkörpern in den beiden Geld-Cäcaren Morgan und Rockefeler.

Aus dem Gerichtszaal.

Inschrift und Präzis im Eisenbahndienst. Wir haben seinerzeit berichtet, daß der Oberste Gerichtshof das Urteil des Kreisgerichts Leitmeritz vom 6. Februar 1. J., mit welchem der Kondukteurzugsführer Wenzel Piesche wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens zu einer sechsjährlichen strengen Arreststrafe verurteilt wurde, zufolge der von seinem Verteidiger Dr. Leopold Kach erhobenen Mächtigkeitsbeschwerde aufgehoben und eine neuerliche Verhandlung angeordnet hat. Der Kondukteur Piesche war deshalb verurteilt worden, weil er am 26. Oktober 1910 die Mängelierung eines Güterzuges und die hiezu notwendige Ausfahrt auf ein Hauptgleise anordnete, wodurch ein Zusammenstoß mit einem in den Bahnhof eben von Settnig einscharenden Güterzug und schwere Verletzungen des Dienstpersonals herbeigeführt wurden.

Bei der am 24. d. M. vor dem Kreisgericht Leitmeritz neuerlich stattgehabten Hauptverhandlung verantwortheitete sich der von Dr. Haas aus Wien vereidigte Kondukteur Piesche dahin, daß die Befolgeung der Instruktionsvorschriften, welche es dem Verschubleiter zur Pflicht machen, dafür zu sorgen, daß gegen die vorzunehmende Verschiebung kein Hindernis bestehe, auf dem Teplitzer Bahnhof ein Ding der Unmöglichkeit sei. Er schilderte die zahlreichen Verschiebungen, die er nach Ankunft mit seinem Buge in dieser Station vorzunehmen hatte und erklärte, daß die damit kollidierenden zahlreichen Ein- und Ausfahrten anderer Büge sowie die großen Distanzen des Bahnhofes es dem Verschubleiter unmöglich machen, sich vor jeder Verschiebung zu erkundigen, ob irgendein Zug eintreffe. Auf die Fahroordnung könne man sich nicht verlassen, da alle Büge vertrüte seien. So habe sich in der Station Teplitz ein Ujus herausgebildet, wonach der Lokomotivführer auf das Vorwärtszeichen des Verschubleiters langsam bis zur Stellwerkhütte vorfahren und darauf achten müsse, ob ihm nicht vom Stellwerkswächter abgewunken werde. Der Lokomotivführer sei jedoch damals rascher als sonst gefahren. Die vernommenen Zeugen Adjunkt Pollat, Adjunkt Männerl, der ehemalige Verkehrschef v. Sonnenburg, sowie die Sachverständigen Inspektor Viktor Weiser und Oberrevident Wackerthäuser bezeichneten nunmehr die Verantwortung des Angeklagten als richtig. Die Sachverständigen erklärten übereinstimmend, daß die Befolgeung der Instruktion bei den auf dem Teplitzer Hauptbahnhof herrschenden räumlichen und Verkehrsverhältnissen vielfach unmöglich ist und bezeichneten die der Instruktion zuwiderlaufende Gesetzenheit, welche sich in jahrelanger Praxis eingebürgert hat, unter den gegebenen Verhältnissen sogar als zweckmäßig. Nunmehr blieb dem Staatsanwalt nichts übrig als der Kläger vor der Anklage, worauf der Angeklagte vom Gerichtshof unter Vorsitz des Vizepräsidenten Haas freigesprochen wurde.

Dieser Prozeß ist ein neuerlicher Beweis für die Tatsache, daß ein Arbeiten nach der Instruktion im Eisenbahndienste, insbesondere beim Verschub, in vielen Fällen ausgeschlossen ist. Die Herren von der Generalinspektion und vom Eisenbahnamministerium arbeiten die Instruktionen am grünen Tisch aus, ohne sich um die Möglichkeit ihrer praktischen Handhabung zu kümmern. Tagtäglich wird aber auf allen Bahnhöfen von den Beamten auf raschste Arbeit gedrungen und das Personal gibt sich gutwillig dazu her, weil ja das Arbeiten nach der Instruktion als passive Resistenz betrachtet wird. Ereignet sich aber ein Unfall, dann wird die Schuld von den vorgesetzten Beamten auf das untergeordnete Personal geschoben, und sehr oft kommen strenge Verurteilungen vor, wenn das Personal die Instruktion nicht befolgt. In diesem Prozeß hat sich übrigens herausgestellt, daß die Mißstände bei der Auffüll-Zeyliger Eisenbahngesellschaft hauptsächlich auf Personalmangel zurückzuführen sind. Zum Verschubdienst wird nämlich in der Regel das ostnieders ermüdete Zugbegleitungspersonal der ankommenden Güterzüge verwendet, da das in der Station befindliche Personal hierzu absolut nicht ausreicht. Außerdem entsprechen die Stationsanlagen, die Signale und die Geleiszahl schon seit vielen Jahren nicht im entferntesten dem dichten Frachtwertverkehr. Nicht einmal ein Rangiersignal befindet sich auf der Bahnhofseite, wo sich der Unfall ereignete. So werden die meisten Unfälle durch die Profitgier der Unternehmung verschuldet, aber auf die Anklagebank werden nur die Bediensteten gesetzt. Mit diesen unhalbaren Zuständen muß endlich aufgeräumt werden!

Folgen der Sparwirtschaft. In der Station Schwan der Ce. N. W. B. werden zur Bedienung des dortselbst befindlichen Stellwerkes ungeschulte Stationsarbeiter verwendet. Die Sicherung anlage selbst ist in der Richtung gegen Letzten zu einer veraltete und entspricht in seiner Weise dem regen Zugverkehr. Am 5. Dezember 1911 ereignete sich nun in der Station Schweden ein Unfall, welchem der Zugführer Karl Kramer leider zum Opfer fiel. Es war nach 7 Uhr abends, als der Zug 81, welcher gewöhnlich als leere Lokomotive verkehrt, in die Station einfuhr, diesmal beladen mit 72 Achsen. Dem das Stellwerk bedienenden Stationsarbeiter Josef Hader war nach seinen Angaben vom diensthabenden Beamten der Auftrag erteilt worden, sofort nach Durchfahrt des Zuges 81 die Weiche für den Zug 73 zu stellen. Dieser Zug sollte einen auf dem Sturzgleis stehenden Wagen nach Letzten mitnehmen und Hader hatte davon keine Kenntnis, daß der Lokomotivzug diesmal beladen sei. Nachdem er die Lokomotive die Weiche passieren sah, stellte er das Vor- und Einahrtssignal auf Halt und als er darauf erblieb, daß vom Stationsgebäude aus die blockierte Weiche entriegelt wurde, stellte er sofort auch die Weiche V um. In diesem Moment

überfuhr gerade der 28. Wagen vorgenannte Weiche und ist infolge der zwischen dem ersten und zweiten Räderpaare erfolgten Umlösung entgleist, wobei er sich zwischen dem Gleise I und dem Sturzgleise bewegte. Er prallte an den auf dem Sturzgleise stehenden Wagen an und wurde umgeworfen. Bussführer Kramer, der gerade die Nummer dieses Wagens aufzuschreiben wollte und nicht rasch genug zur Seite springen konnte, wurde von dem umstürzenden Wagen zerdrückt. Josef Hader wurde nun unter Anklage des Vergehens nach §§ 335 und 337 St.-G. vor das Kreis als Strafgericht in Leitmeritz gestellt. Im Vorerhebungsweg waren bereits Sachverständige einvernommen worden, welche, auf Grund einer Elizie ihr Gutachten abgabend, erklärt hatten, daß die Schuld an dem Unfälle Hader treffe, daß aber auch der Stationsvorstand durch vorzeitige Entriegelung der Weiche an dem Unfall mit schuld sei. Trotzdem nun auch der Stationsvorstand verantwortlich vernommen wurde, wurde die Anklage lediglich gegen Hader erhoben und das Verfahren gegen den Stationsvorstand von der Staatsanwaltschaft eingestellt. Die Sachlage stand für den Angeklagten insofern ungünstig, als sämtliche Beamte in der Voruntersuchung angegeben hatten, daß die Stationsarbeiter den ausdrücklichen Auftrag hatten, Umlösungen im Stellwerke nur über ganz besonderen Auftrag und unter Aufsicht eines Beamten durch-

zuführen. Im vorliegenden Falle konnte sich die Staatsanwaltschaft nicht auf die Anklagungen berufen, weil Hader nicht geprüft war und auch keine Anklagungen erhalten hatte. Sie stützte aber ihre Anklage hauptsächlich darauf, daß Hader ohne ausdrücklichen Auftrag und ohne Intervention eines Beamten keine Stellung im Streitwerte ändern durte. Der diensthabende Beamte hatte in der Voruntersuchung angegeben, daß er einen Auftrag zur Weichenstellung dem Hader nicht gegeben habe. Bei der ersten Hauptverhandlung, welche am 2. August 1. V. stattfand, hat der Verteidiger Haders, J. u. Dr. Friedrich Eistein, Abvofat in Auffig, gegen die Beleidigung des Stationsvorstandes sich ausgesprochen und unter Hinweis auf das Gutachten der Sachverständigen auch durchgesetzt, daß derselbe unbeobachtet vernommen wurde, da eine Mithilfe auch trob Einstellung des Strafverfahrens gegen ihn durch die Staatsanwaltschaft glaubhaft sei. Bei dem eindringlichen Befragen des Verteidigers konnten nun weder der Stationsvorstand noch der Beamte, der damals Dienst hatte, ihre Behauptungen aufrecht erhalten. Der dienst-

habende Beamte schloß die Möglichkeit nicht aus, daß er, wie Hader sich verantwortete, ihm schon früher, vor Einfahrt des Bugs 81, gesagt habe: „Wenn der Bug 81 durch ist, stellen Sie die Weiche für den Bug 75“, erklärte aber, er habe dies nicht als einen Auftrag, sondern quasi nur als eine „Vorbesprechung“ angesehen, welcher der besondere Auftrag „ad hoc“ zu folgen habe. Der Stationsvorstand, welcher in der Voruntersuchung angegeben halte, er habe Hader davon verständigt, daß der Bug 84 belastet verfehlt, gab über Beistalten des Verteidigers nach der Art dieser Verständigung an, daß er dem Hader, als derselbe eine Meldung brachte, beim Hinausgehen zugesessen hätte: „Der Bug 81 verfehlt belastet.“ Er mußte jedoch zugeben, daß Hader schon zwischen Tür und Angel war, als er dies rief, so daß er die Möglichkeit nicht ausschloß. Hader hätte seine Worte nicht gehört oder zumindest nicht verstanden. Auf Grund dieser in der Hauptverhandlung neu hervorgekommenen Momente beantragte der Verteidiger, Herr Dr. Eßlein, neuerlichen Lokalaugenschein unter Bezugnahme von Sachverständigen, hauptsächlich zu dem Zwecke, um die im Lokalaugenscheinprotokoll enthaltenen Angaben auf das richtige Maß zurückzuführen und um die Sachverständigen mit den aus der Zeichnung nicht ersichtlichen, für die Schuldszage in Betracht kommenden Momenten bekanntzumachen. Der Gerichtshof beschloß hierauf Verlegung der Verhandlung zum Zwecke der Vorladung der Sachverständigen und erklärte, daß die Sachverständigen den Auftrag bekommen würden, sich an Ort und Stelle durch Lokalaugenschein zu informieren. Bei

Ort und Stelle durch Vorlaugenchein zu informieren. Bei der neuerlichen, am 3. September 1912 stattgefundenen Hauptverhandlung gaben die Sachverständigen den Befund dahin ab, daß die Sicherungsanlage in Schwaben, in der Richtung gegen Tettschen zu, schon längst veraltet sei, dem dortselbst herrschenden Verkehr und den modernen Sicherungsanlagen nicht entspreche. Sie wiesen darauf hin, daß das Stellwerk von den zu bedienenden Weichen über 160 Meter entfernt ist, daß ein Überblick bei Tag nicht möglich sei, um wieviel weniger bei Dunkelheit. Sie erklärten ferner über Befragen des Verleidigers, daß die Schauptung — diejelbe wurde durch einen Zeugen auch bestätigt — eine Umstellung der Weiche sei immer nur in Gegenwart und über besonderen Auftrag des diensthabenden Beamten anzusehen, unglaublich sei.

des Diensthabenden Beamten gewesen, angab, daß er mit dem Zug 75, der der Beamte doch unmöglich zu gleicher Zeit füge empfangen und empfeiern und bei der Weichenstellung sein kann. Auch erklärten sie die Verantwortung Hader's, daß er die Neubesetzung des Diensthabenden Beamten: "Wenn der Zug 84 durch ist, stellen Sie die Weile für Zug 75" als Auftrag ausgesetzt habe, für richtig da Aufträge an die Stellwerkswächter überall so gegeben werden und Schwaben wohl keine Ausnahme machen wird. Sie erklärten weiters, daß mit Rücksicht auf den einigen Minuten später verkehrenden Personenzug Eile unbedingt nottat, um den Zug 75, welcher das Fahrtzeitgleiche versperrte, rechtzeitig aus der Station zu bringen, daß Hader somit unter den Umständen und in der Annahme es handle sich nur wie gewöhnlich bloß um eine Lokomotive, zwar instruktionswidrig gehandelt hat, daß ihm aber das nicht zur Last gelegt werden könne, weil er keine Instruktionen empfangen und als Stellwerkswächter weder geprüft noch genügend geschult ist. Mit Rücksicht aber auf die ihm erteilten Weisungen und unter den vorgenannten Annahme hätte er nicht anders handeln können, als er gehandelt hat. Der Unfall sei daher auf ein Zusammenspielen von mitschlichen und ungünstigen Umständen zurückzuführen, insbesondere auf die veraltete Anlage und auf das SparSystem, indem man, statt wie es die Instruktion vorschreibt, geprüfte Stellwerkswächter, Stationsarbeiter zu derart verantwortungsvollen Posten befremdet und die Bahnhofsanlage nicht derart beleuchtet, daß ein Lebendiger auch in der Nacht möglich wäre. In der Station Schwaben war nämlich eine einzige Laterne am Perron, während jetzt dieser Lebendiger beseitigt wurde. Auf Grund dieses Gutachtens der Sachverständigen und unter Hinweis darauf, daß die Bahnverwaltung selbst niemand als Schultertragenden hinstellen konnte, beantragte der Verteidiger Freispruch seines Klienten, wobei er insbesondere darauf hinwies, daß laut Gutachten der Sachverständigen, wenn jemandem eine Schuld zugeschrieben ist, sie unbedingt nicht Hader allein, sondern sämtlich damals im und unter Hinweis darauf, daß die Bahnverwaltung selbst

Streiflichter.

Hauptmann und Eisenbahner. Am 25. Sept. 1912 kam Herr Robert Freiherr v. Lügendorff, Hauptmann des I. I. Eisenbahnregiments, mit zwei mit schweren Koffern beladenen „Pfeifendekeln“ und einem vierbeinigen Reisebegleiter im Vestibül des Südbahnhofes in Wien an. Die zwei militärischen Gepäckträger setzten den Hund vorsichtig auf eine dort befindliche leere Bank und nahmen, nachdem sie von dem Hund zum Sitzen eingeladen wurden, in respektabler Entfernung ebenfalls auf dieser Bank Platz. Kurze Zeit darauf kamen einige Gepäckträger und wollten auf dieser, speziell nur für Gepäckträger dienstlich zugewiesenen Bank, ihre Plätze einnehmen. Zu diesem Zweck wurde den beiden Offiziersdienern von den Gepäckträgern klar gelegt, daß diese Bank eine dienstliche Bestimmung habe und nur von Gepäckträgern besetzt werden darf. Die beiden Offiziersdiener räumten bereitwillig die Bank, sogar der Hund war so liebenswürdig und froh ohne jede weitere Rüte unter die Bank.

Als der Hauptmann, der in Bibil war, nach einiger Zeit an seinem Trok zurückkehrte und die Bant von Gepäck

trägern bestellt fanb, schmäuzte er die legeren an: „Damit die Herren Hofsäte, diese Kerle, Platz zum Sihen haben.... Ich werde euch schon helfen.“ Darauf schrieb sich der freiherrliche Hundbesitzer die Nummern der Gepäckträger auf und schrieb ins Beschwerdebuch der Station folgende Anzeige:

Heute den 25. d. M. bin ich mit zwei Handlößern, zwei Offiziersburschen und einem jungen Raßschund um 10 Uhr 15 Minuten vorne tags am Südbahn^{of} eingefahren und habe eine hölzerne Sitzbank im Innenraum, rechts der Eingangstüre, besetzen lassen. Als ich nach einiger Zeit (11 Uhr vormittags) zurückkehrte, erfuhr ich, daß der Gefäßträger Nr. 3 meine Burschen, Koffer und den Hund weggeschafft hat. Die Bank war von den Gefäßträgern Nr. 45, 39, 42 und 34 vollseßt, während meine Leute daneben stehen mußten und der übrigens wertvolle Hund unter der Bank am Steinboden fauerte.

Ich ersuche dringendst, diesem Janitscharen-
unwesen von sei'en der rohen Geächtigergilde entgegen-
treten zu wollen, da man ja auch nicht immer mit militäri-
scher Bevachung den Südbahnhof betreten kann.
Wien 23. September 1912.

Robert Freiherr v. Lütgendorff m. p.
Hauptmann, Kommandant im Eisenbahn-
regiment Korneuburg.

Bei der Eintragung ins Beschwerdebuch sagte Hauptmann v. Lügendorf: "Mein Hund ist mir lieber, wie die ganze Gepäckträgergilde." Wir können zwar nicht beurteilen, welch inniges Herzengsbündnis zwischen dem reinrassigen und werblosen Wälshund und dem freiherrlichen Hauptmann besteht, doch müssen wir nach der Darstellung des Herrn Hauptmanns, dem Hund den Vorzug vor den Menschen lassen. Der Hund war wenigstens so aktiv, dem Wunsche der Gepäckträger in der höflichsten Hundesform nachzukommen. Uebrigens dürfte auch der beständige Verkehr des Reimrahlers mit den diversen Offiziersburschen belehrend auf das Hundebuch einwirken, da der Herr Hund neder die Gepäckträger anknüpfte nach irgendwelchen reinrassigen Eintragungen ins Beschwerdebuch mache. Die noblen Umgangsformen des adeligen Herrn Hauptmanns lassen aber wohl einen Schluss darauf zu, in welchem Ton der Herr mit seinen militärischen Untergebenen verkehrte mag.

Die Vorboten des **Ufford**. Wiewohl man sich auch an der leitenden Stelle im Eisenbahnministerium zu der Anschauung bekannte, daß man der Arbeiterschaft der Werkstätten der f. f. Staatsbahnen nicht gewaltsam ein Ufford- oder Prämiensystem aufdrängen dürfe, wird doch in einzelnen Werkstätten der Versuch gemacht, dem Ufford den Weg unter allen Umständen zu ebnen und ihn durch Hintertüren in die Werkstätten einzuführen. Als sollte diese Entlohnungsart gleich bei den ersten Versuchen ihrer Wiedereinführung den Arbeitern drastisch als das stigmatisiert werden, was sie in der Wirklichkeit ist, als ein **mörderisches System schrankenloser Arbeiterausbeutung**, fiel in der Werkstätte St. Pölten auch schon das erste Opfer dieses Systems.

Der Tischlerparteiführer, Werkmann Werner, der St. Pöltener Werkstätte, wurde mit der Drohung, seine Belegschaft im Astord zu arbeiten, welche als Dienstverweigerung betrachtet werden, gezwungen, eine Partie Aufschriften im Astord herzustellen. Da man hiebei wohl auch die für den gesamten Arbeitsprozeß notwendige Arbeitsdauer ermittelte wollte, ließte Werner das Holz auch selbst vom Materialort ohne Hilfe zu holen und selbes auch selbst zuzuschneiden. Um ihn zur höchstmöglichen Arbeitsintensität anzuhalten, wurde er unter ständige Beaufsichtigung gestellt. Die ganze Sache betrieb der Abteilungsleiter Ascher, der ein an und für sich schon höchst arbeiterseindlicher Mensch ist. Beim Holzsäubern an der Birkulärsäge stieß Werner an schwerer Unfall zu. Er sah sich wieder beobachtet und dies lenkte seine Gedanken von der Arbeit ab. Er wollte einen Pfosten, der zu lang war, um von einer Seite geschnitten werden zu können, von der anderen Seite aus fertig schneiden, und zog ihn von der Säge weg. Als er umkehrte, muß ein Ende von der Birkulärsäge erfaßt werden sein, der Pfosten wurde ihm aus der Hand geschleudert, schlug ihn auf die Brust und brach ihm einige Rippen, so daß er ins Spital gebracht werden mußte, um operiert zu werden. Es ist kein Zweifel, daß ein derartiger Unfall nicht so leicht geschieht, wenn Arbeiter an der Birkulärsäge hanilieren, die an ihr ständig arbeiten und dieser wäre auch dann nicht eingetreten, wenn Werner seine Arbeit mit Ruhe hätte verrichten können. Er hätte da gewiß die Birkulärsäge abgestellt. Aber das Bewußtsein, von lauernden Augen argwöhnisch beobachtet zu werden, läßt den auf den Arbeitsprozeß gerichteten Gedankengang des Arbeiters veranlaßt diesen unwillkürlich hastiger zu arbeiten, ein kleines Versehen — und das Unglück ist geschehen und der Astord hat wiederum ein Opfer gefordert.

Was sich hier in St. Pölten abspielte, ist eine Folge jener plannmäßigen Bemühungen zur Einführung des Alfords oder eines Prämiensystems. In einzelnen Verschubstationen sind probeweise Verschubprämien eingeführt und in dem Eposse, das der Finanzminister Halešti zur Vorlage des Budgets für das Jahr 1918 hielt, versprach er eine Erhöhung der Rentabilität der Staatsbahnen durch Einführung von Prämien, worüber wohl die Tagespresse im allgemeinen nicht berichtete, was aber in jenen Blättern, die die Rede des Finanzministers ausführlich reproduzierten, wie in der „Wiener Zeitung“ und dem „Prager Abendblatt“, nachzulesen ist. Das Personal der Werkstätten der k. k. Staatsbahnen hat alle Ursache, wachsam am Posten zu sein, und dies um so mehr, als die Pläne des Oberinspektors Litrov, des Vorstandes des Departements für Werkstättenangelegenheiten, auch die Köpfe eines kleinen Kreises von Werkstättenarbeitern verwirrten. Wir meinen da jene Leute, die im Professionenverein stehen, der die Einführung von Prämien herbeiwünscht.

verein ziehen, der die Einführung von Prämien veranlaßt. Während es alle Bedienstetenklassen, die Nebengebühren beziehen, anstreben, ihre Nebengebühren in definitiven Lohn umgewandelt zu erhalten, strebt der Professionstverein nach Nebengebühren für Werkstättenarbeiter in der Form von Prämien, womit trotz der Einflußlosigkeit dieses Vereines auf das Werkstättenpersonal den Absichten des Herrn Litrov gedient wird, der nichts unbenutzt läßt, für seine Pläne Fuß zu fassen. In dem Zeitpunkt, in dem das gesamte Werkstättenpersonal sich seiner Haut zu erwehren hat, ist die Haltung des Professionstvereines eine besonders hinterhältige und verrälerische. Es ist gewiß, daß eine Besserentlohnung des Werkstättenpersonals durchgesetzt werden muß, aber sie soll nicht mit dem Preis zerfleischter Glieder und gebrochener Arbeiterknöchen bezahlt werden. Der Unfall des

Werkmanns Werner soll uns da als warnendes Zeichen dienen.

Die Behandlung, die die Arbeiter der L. L. Staatsbahnen in der letzten Zeit erfahren haben, läßt das Schlimmste für den Fall erwarten, als es der Staatsbahnenverwaltung gelingen würde, das Entlohnungssystem in den Staatsbahnenwerkstätten abzuändern. Die Art, nach welcher man den Werkmann Werner zur Afordarkeit verhieß, Werner mußte die dictierte Afordarkeit leisten, ohne auch nur den Afordpreis zu kennen, macht das Recht der Arbeiter, durch die Arbeiterausschüsse auf die Bestimmung des Arbeitsvertrages Einfluß nehmen zu können, illusorisch. Das Diktat eines Abteilungsverstandes, von der Qualität Aschers, hinter dem allerdings andere Mächte stehen dürften, hebt alle Normen und alle Vereinbarungen auf. Ausgemachten Zusicherungen werden im Handumsetzen durch die Verfügung eines Beamten Wortbrüche, der nur jedes Verantwortungsgefühl hat, und der sich der Tragweite derartiger Anordnungen nicht bewußt ist.

Das Eisenbahnenministerium wird gut daran tun, schleunigst und unzweideutig zu zeigen, ob es sich mit den Anordnungen Aschers identifiziert. Besteht dieser weiter auf seinem Dienstposten, dann ist dagegen, daß er in höherem Auftrag gehandelt hat. Dem Werkstättenpersonal ist dann zu den vielen Prüfungen, die man demselben in der letzten Zeit aufgelegt, eine neue hinzugesetzt und es wird Voreileitungen treiben, gegen jede drohende Gefahr gerüstet zu sein.

Der Lage der Wächter. Die Lage des Wächterpersonals ist eine sehr triste. Wenn wir auch zugeben, daß in den letzten Jahren eine — leider viel zu geringe — Reform in Bezug auf Entlohnung und Dienstzeit Platz gegeben hat, so ist erstens durch die rapid sie gende Deutung aller Bedarfsarbeiten weit überholst; die verbesserte Dienstenteilung ist aber dadurch weitgemacht worden, daß durch Auflösung von Dienstposten und Zusammenziehung der Arbeiter auf wenige Posten einerseits und durch die Verkehrsteilung andererseits der Dienst anstrengender und verantwortungsvoller wurde, so daß unsere auf bessere Entlohnung und Vermehrung der Ruhezeiten abzielenden Forderungen volle Wirkung verdienen, da die heutigen Zustände nach dringender Abhöhe geradezu schreien.

Vor allem ist es die Nachdienstzulage, die dem Wächterpersonal ohne Unterschied vollaus genügt. Während bereits alle übrigen Nachdienst verreichenden Bediensteten diese Zugaben haben und während seit Jahrzehnten für jeden Unternehmer selbstverständlich ist, daß Arbeitsstunden in der Nacht bedeulend besser, ja sogar doppelt bezahlt werden müssen, wollen es unsere hohen und höchsten Eisenbahnhistorikalen noch immer nicht einsehen, daß auch der Wächter, wenn er Nachdienst verfehlt, hiede Hunger verspürt und infolgedessen gezwungen ist, um mindestens eine Mahlzeit mehr in 24 Stunden einzunehmen als ein anderer, der die Nacht im Bett verbringt. Jedenfalls zeugt es von einer außergewöhnlich bornierten Versöhnlichkeit, gerade die Kermits unter dem Definitiopersonal von dieser so selbstverständlichen Zugabe auszuschließen.

Ebenso berechtigt ist die Forderung einer Postenzulage an alle Wächter, abgesetzt nach der Intensität der Dienstleistung. Auch hier sehen wir wieder, daß Wächter selbst auf den verantwortungsvollsten Posten nicht die geringste Zugabe erhalten, obwohl sie anders als das geringste Versehen bestraft werden, was diesen bei der Vielseitigkeit ihrer zugewiesenen Dienstleistungen und die dadurch hervorgerufene Entlastung leicht passieren kann.

Eine gleich wichtige Forderung ist die um Einführung freier Tage monatlich bei 10/16, oder 18/18stündigen Dienst; die allgemeine Einführung des 12/24stündigen Dienstes überhaupt sowie die Vermehrung der Ruhezeit. Wie der Dienst heute beschaffen ist — und er wird durch die steile Steigerung des Verkehrs immer aufreibender — ist es den wenigsten möglich, überhaupt bis zur Erreichung der vollen Pension Dienst zu machen. Der Wächter wird, wenn er nicht ohnehin schon früher ganz ins Gras beißen mußte, frühzeitig invalide. Die Ausnützung der menschlichen Kraft ist bei der ununterbrochenen Dienstleistung eine derart intensive, daß die Einschließung freier Tage zur Erholung unbedingt nötig ist. So sehen wir denn auch in anderen Ländern, wie in Frankreich, den Niederlanden, in Belgien, Deutschland und der Schweiz, wo man mit der menschlichen Arbeitskraft etwas sparsamer umgeht als bei uns in Österreich, 51 bis zu 72 Erholungstage im Jahr für das Wächterpersonal.

Nicht unerwähnt können wir die Uniformfrage lassen. Da ist vor allem die Abschaffung der alten Begriffen einer zweitenstreichenden Bekleidung höhnisch sprechenden nackten Pelz. Es ist ganz ausgeschlossen, mit einem solchen Kleidungsstück, bei dem Schiant, den es von sich gibt, und bei dessen widerlicher Form unter Leute zu gehen. Man ist dem allgemeinen Gespött ausgesetzt. Ein so bekleideter Wächter sieht tatsächlich einem ungarischen oder slowakischen Viehhirten ähnlich als einem Wächter der Eisenbahn. Es werden von den Wächtern mit Recht an Stelle dieser Pelze überzogene gefordert. Hierher gehören auch die speziellen Uniformwünsche: Die der Streckenbegehr um einen Tuchrock und der Haltestellenwächter um die Uniform analog den Konditoren bei Personenzügen. Der Tuchrock wird für die Streckenbegehr gefordert, weil diese für Frühjahr und Herbst kein Kleidungsstück haben, das der Witterung entspricht. Der Wetterfrage ist zu leicht, der Pelz zu warm. Was die Haltestellenwächter betrifft, so muß es die Passagiere recht sonderbar berühren, sich im Falle eines Konflikts über Nachzahlungen, Bequämigung irgend eines Bahnreiters w. von einem Mann in schäbigster Uniform — notabene, wenn er gar den nackten Pelz an hat — amtschändeln zu lassen. Der Reipst von einer solchen Amtsperon ist von vorneherein schon beim Teufel. Während sonst jedes größere Geschäftshaus ihren Kunden damit zu imponieren sucht, schön luxuriere Diener am Eingang zu postieren, Heiden die Bahnverwaltung ihre Haltestellenwächter mit Uniformen niedriger Sorte.

Auch die Titeländerung der Wächter und Blocksignalwächter bleibt trotz der verschiedenen, aber gänzlich unrichtigen Gegenargumente des Eisenbahnenministeriums und der einzelnen Bahnverwaltungen berechtigt. Wenn zum Beispiel der Titel "Wächter" zur Zeit der ersten Bahnbetriebe vielleicht den damaligen Begriffen entsprach, so ist der selbe in gegenwärtigen Jahrhundert schon längst nicht mehr zeitgemäß. Als damals diese sogenannten "Bahnwächter" auf der Strecke nach ihre optischen Signale (rotgestrichene Körbe) hoch- und niederzogen, um dem Lokomotivführer anzugeben, ob die Strecke frei sei oder nicht, hat vielleicht auch der Titel "Wächter" etwas Berechtigung gehabt. Man kann jedoch sagen, daß dieser Mann seine optischen Signale — später auch die Signalscheiben — zu bewegen hatte, damit sie nicht entfernt werden oder damit nicht Unfug getrieben wird. Seitdem hat sich im Bahnbetrieb eine große Aenderung vollzogen. Die Buggsfolge auf der Strecke hat heute nicht mehr der "Wächter" zu regeln. Diese vollzieht sich heute auf dem weit überwiegenden Teil der Bahnbetriebe automatisch, durch die elektrisch eingerichteten Streckenblöcke oder durch Zugmeldeposten, wo ebenfalls die Buggsfolge telefonisch geregelt wird. In beiden, Streckenblock und Zugmeldeposten, hat der Diensthabende nur Apparate zu beaufsichtigen, und je nachdem ihm sein Apparat "frei" oder "halt" anzeigt, die Buggsfolge zu regeln. Er ist demnach, dem Sinne

seines Aufsichtsdienstes entsprechend, logischerweise kein Block- oder Zugmeldewächter, sondern Block- oder Zugmelde-aufseher. Er hat nichts zu bewachen, da ihm sein Unbeaufsichteter weder ein Signal falsch stellen, noch entstehen kann. Ganz widersinnig aber von jenseit ist der Titel der Weichen- und "Schrankenwächter". Hat denn der Weichenwächter darüber zu wachen, daß ihm keine Weiche gestohlen wird? Durchaus nicht! Er hat vielmehr, sei es in kleinen oder großen Stationen, wo Büge zusammengestellt oder ausgesetzt werden, sietz die Weichen- oder Signalsäule zu stellen und die richtige Stellung der Weiche zu beaufsichtigen. Er ist deshalb Weichen-aufseher. Es spricht demgemäß auch seine Instruktion von keiner Beobachtung, sondern von Bedienung und Beaufsichtigung. Ebenso haben die Schrankenwächter nicht darüber zu wachen, daß ihnen der Schranken nicht weggetragen wird, sondern sie haben darauf zu sehen, daß niemand die Übersezung passiert, wenn ein Zug zu erwarten ist und dementsprechend die Schranken rechtzeitig zu schließen. Auch sie sind Aufsichtsorgane, daher Schranken-aufseher. Die Beaufsichtigung der Bahnbetrieben obliegt heute den "Streckenbegehr" oder "ambulanten Wächtern". Wenn ein Uicingewehir dieser Titel hört, wird er nie herausfinden, welcher Dienst eigentlich diesen Leuten aufsetzt. Da sie die Beaufsichtigung der Gleiseanlagen, Brücken, Vergleichen etc. als ihre Dienstleistung zugeschrieben haben, ist wohl kein Titel der Dienstverrichtung entsprechender, als daß man sie Strecken-aufseher nennt. Außerdem gibt es eine ganze Anzahl dem Dienst der "Wächter" verhüllter Verluste, die durchwegs den Titel Aufseher führen. So der Finanzaufseher, Stromaufseher, Wassereleitungsaufseher und sogar Gefangenenaufseher, von dem man tatsächlich sagen kann, er hat die Gefangenen zu überwachen, damit sie nicht entkommen. Und doch heißt auch er Aufseher. Es ist deshalb noch keiner Richtung einzuschätzen, warum das Eisenbahnenministerium wird die einzelnen Bahnverwaltungen gerade an dem Titel "Wächter" so leben und hoffen wir auch, daß dieser total veraltete Standpunkt in dieser Frage bald aufgegeben wird.

Abermals die Zustände im Heizhaus Pragerhof. Es scheint, daß der letzte Artikel, welcher im "Eisenbahner" erschienen ist, die Herren nicht gebegeistert hat, und wir sind darum gewungen, mit noch etwas Material aufzuwarten. Der Herr Heizhauschef Leis und sein humarer Stellvertreter, Assistent Kircher, scheinen mit der Ausnützung des Personals einen Maßstab schlagen zu wollen. Wie und auf welche Weise, wollen wir hier beleuchten. Es gibt hier Kohlen- und Taglohnarbeiter sowie auch Aushilfsarbeiter; die meisten Kohlen- und Taglohnarbeiter sind für den Heizerdienst abgerichtet. Für die Kohlenarbeiter besteht ein Turnus, nach welchem die Leute einen 47prozentigen Dienst leisten und 43 Prozent dienstfrei sein sollen. Es kommt aber sehr häufig vor, daß Leute nach einem 18stündigen Dienst, nachdem sie schon genug ermüdet sind, mit einer außergewöhnlichen Tour wegfahren müssen. Ein solcher Mann verliert 4 bis 5 Stunden oder noch mehr von seiner freien Zeit und gleichzeitig verliert derselbe 30 bis 40 h. von seinem Schichtlohn, weil der Heizerlohn viel kleiner ist. Ein solcher Mann, welcher bei einer Tour Ar. 104 verbringt, und der sich dann erlaubt, den Herrn auf die Länge des Dienstes aufmerksam zu machen, erhält zur Antwort: "Sie brauchen es nur sagen, wenn Sie nicht fahren wollen, so wird man Sie ganz einfach aus dem Kohlenarbeiterturnus hinausgeben!" Für jeden Arbeiter wäre dies eine grobe Strafe; das wissen die Herren sehr gut und daher zwingen sie durch diese Drohung die Leute zur derart langen Dienstleistung. Nur bringt ein solcher Mann fast 24 Stunden Dienst zusammen, mitunter noch mehr. Daß der betreffende Lokomotivführer, dem so ein ausgemarterter Mann als Heizer zugestellt wird, keine Verantwortung übernehmen kann, braucht wohl nicht erst erwähnt zu werden. Die Herren, die einen solchen Mann zu einem solchen Dienst verhenden, müssen sich den Heizerdienst als eine Sielerei vorstellen; denn wenn sie sich die Gefahren des Dienstes vorstellen möchten, wäre eine solche Dienstenteilung unmöglich. Ein Arbeiter, der um 6 Uhr früh zu seiner Partie kommt, wurde als Heizer eingeteilt. Er kam vom Heizerdienst um 8 Uhr abends zurück, und bis er mit der Reinigung und dem Strohstoffsammler fertig war, war es schon $\frac{1}{2}$ 10 Uhr. Nun ging er eine Stunde weit nach Hause, bei schlechter Witterung $\frac{1}{2}$ Stunden; er kam dann den nächsten Tag erst um 7 Uhr früh wieder zur Partie; dies sah Herr Leis, und er schärfte dem armen Teufel ein, daß er schon um 6 Uhr früh bei seiner Partie zu sein habe. Es sind in einem jeden Heizhaus die Arbeitsnormen für das im Taglohn stehende Personal für Dienst und Ruhezeit auf einer erschlichenen Stelle angebracht, damit sollte ein jeder Arbeiter lesen kann; in Pragerhof fehlen aber diese Normen gänzlich. Denn zu was brauchen die Arbeiter von den Normen etwas zu wissen? Das wäre ja für die Herren höchst unangenehm, denn sie könnten ihre Ausbeuter dann nicht mehr so unbehindert betreiben als jetzt. Ein Fall, der einzige bestehen sollte oder dürfte, ist folgender: Ein Arbeiter meldete sich beim Kranzamt und war sieben Tage im Krankenstand. Als er sich dann gesund meldete und zur Arbeit erschien, wurde ihm von Herrn Leis gesagt, daß er sein Kronengeld erhalten wird, da er sich nicht bei Herrn Leis in der Kanzlei frank gemeldet habe. Wenn er ein Kronengeld haben will, muß er ein Gesuch eintragen. Der Mann, der das Gesuch einreichte, erfuhr in einigen Tagen, daß er ein zweites Gesuch vorlegen müsse, was über der Arbeiter nicht mehr tat, da er schon vorher gesagt hat, daß dies nichts hilft, wie so manches nichts hilft. Bitte einen Arbeiter um einen Strafzettel, so bekommt er zur Antwort: "Ich lehne einer Bitte nicht mehr." Wir wollen noch Herrn Leis betreffs des Kronengeldes dieses Arbeiters fragen, wer eigentlich der Maßgebende für die Gewährung des Kronengeldes ist: der Herr Bahndirektor oder der Herr Leis? Wenn letzter, verzichten die Arbeiter auf eine Kranzlese bei der Südbahn und sie werden sich den Beitritt zur Arbeitserkranzlese erzwingen, was sie ihr Kronengeld ohne Beitragszahlung erhalten, ehrlich, was ihnen gebührt. Unterschreibt ist auch die viel beschworene Strohabschöpfung. Der Kranzamt macht sich hier stark bemüht und so auch in der Lokomotivfahrlaserne in Pragerhof. Dort wurden die Strohabschöpfungen von den Beilen entfernt und die Trabinsäne erlegt. Nun wurde den Kohlenarbeitern gesagt, daß mit Einverständnis des Betriebsinspektors Graz die Strohabschöpfung verlaufen werden; wer einen laufen will, soll sich melden, das Stück kostet 2 Kr. Als der Zug des Verlaufen kam, konnten sich die Arbeiter die Strohabschöpfung ausführen. Ein Arbeiter suchte sich einen noch ziemlich guten Strohabschöpfen, welcher 2 Kr. wert gewesen wäre. Als dies Herr Leis sah, sagte er: "Diesen Strohabschöpfen werde ich mir behalten" und befaßt den Arbeiter, den Strohabschöpfen in seine Wohnung zu tragen und ließ für denselben einen alten Strohabschöpfen bringen, für den aber keiner von den Arbeitern 2 Kr. hergeben wollte. Schließlich verlaufen Herr Leis denselben einem Arbeiter, der später wegen Mängel an Arbeit entlassen wurde, um den außergewöhnlichen Ehrenpreis von 1 Kr. Nun wollen wir noch einige Einzelheiten hier schildern. Sehr glücklich ist hier ein Kranzleidener, welcher nebst dem Zusammensetzen der Kranzle, dem Ausgleichen von Del und dem Putzen von Laiern, auch Sankholz für häusliche Zwecke machen sowie bei der gräßigen Frau das Geschirr waschen, Spülwasser wegtragen, Drogen auswählen und andere Mädeln für alles Arbeiten verantworten muß. Er muß im Keller Holz jämmeren und im Kärrn arbeiten, und wir hätten über dessen Verrichtungen noch so manches zu erzählen, aber wir wollen uns heute nicht weiter damit befassen. Das Benehmen des humanen Stellvertreters, des Herrn Assistenten Kircher

gegenüber dem im Taglohn stehenden Personal läßt manches zu wünschen übrig. Herr Kircher behandelt dieses Personal gemäß seiner Bildung wie Hunde, aber nicht, wie es sich für einen Vorgesetzten geziemt. Es hat sich folgender Fall zugegeben: Kircher rief einen Heizmeister zu sich; als dieser nicht gleich hörte und später kam und fragt, was los sei, bekam er zur Antwort: "Du nur sagst man 'Bitte schön', ich bin kein Stohlenausleger." Der Heizmeister, welcher sich nicht weiter schämen lassen wollte, ließ den Herrn stehen und ging zu seiner Arbeit; auf das hin geriet der Herr Kircher so in Ausregung, daß er denselben sofort vom Heizmeisterdienst abzog und zum Auspukerdienst verwendete und dem Auspuker die Heizmeisterstelle übergab. Wir wollen nun fragen, ob der Herr Kircher auch sehr so ein Recht hat, die Leute vom Dienst abzuziehen und ob er diesen auch einen schlechteren Dienst geben kann? Der ist der Herr Leis für so was da? Ferner möchten wir fragen, ob der Herr Kircher bei der Gemeinde seiner Ausdrucke die Intelligenzprüfung augelegt hat? Über glaubt er, daß der Mensch erst bei einem Altersdienst anfangt? Wenn es aber diesem auferlegten Herrn unter dem Gedanken und unter der Begründung, wie er sich häufig ausdrückt, nicht paßt, dann soll er sich um einen anderen Posten umschauen, wo er mit seinem Gedanken und seiner Bajazie in Verbindung kommt. Sollten diese Leute nicht eine Bewertung bei diesen Herrn bringen, dann wären wir gezwungen, mit anderem Material aufzuwarten oder andere Wege einzuschlagen, damit solche Nebenstände einmal ein Ende nehmen. Was das Lokomotivpersonal anlangt, gibt es manches zu wünschen. Der Herr Leis will angeblich mit allen ganz unparteiisch handeln. Wir finden dem Herrn Leis auf sein unparteiisches Handeln in folgendem Fall beispielhaft: Am 17. September 1912 veranstaltete der Deutsche Ortschulverein in Pragerhof einen "Wohlstandswettkampf" mit Gesangswettbewerb. Da der Bürgermeister Robot beim Gesangverein auswärts Mitglied ist, konnte er selbstverständlich nicht fehlen; da wurden alle Herren in Bewegung gebracht, daß der Reichsänder seine Tour frei bekam. Kommt aber ein Genothe um einen Urlaub von seiner Tour zum Herrn Leis, der nur fünf bis sechs Stunden ausmacht, bekommt er ganz einfach zur Antwort: "Ich kann die Tour nicht freigeben. Nehmen Sie sich 24 Stunden Urlaub. Wir glauben, daß wenn auch der andere nicht singen kann, man ihm gerade so eine Tour freigeben kann, wenn er zu einer notwendigen Verstärkung Zeit benötigt, wie einem Reichsänder. Das gleiche vermeiden die Führer, daß bei Erstellung oder Aenderung eines Turnus nicht der jüngste Anwärter, welcher im Turnus fährt, zu beragen ist, der dann gleich einen Turnus macht und den Führern verlegt, so daß die Führer von Herrn Leis vollständig ignoriert werden, sondern daß in einer Linie die ältesten Führer darüber zu beklagen sind. Der Reichsänder ist es auch, daß sich beide Herren, Leis und Kircher, dann hernach den Vorwürfen halten, wenn sie in mancher Handlungswweise des Personals einen Verstoß gegen die Vorschriften erwidern. Die Folge davon ist, daß schon manchmal Anzeige gegen das Personal gemacht wurden, die sich dann als nicht gängig stellend erweisen. Das Personal vom Heizhaus Marburg konnte darüber so manchen Fall ansführen und ebenso das Marziger Personal. So behandelt Herr Kircher einen Marburger Führer, der bei der Kranzlei vorbeikommt und dessen Maschine leerliegt, so daß die Kranzlei etwas saugt, daß er die Lager nicht nachzieht. Einen anderen Führer wieder, daß er die Geschwindigkeit nicht einhält, auf der Lokomotive Serie 24 und 29 sind keine Geschwindigkeitsmeister vorhanden, so daß der Führer, der mit einer solchen Serie fährt, seinen Geschwindigkeitsmeister in den Augen haben muß. Die Angelegenheiten, welche das Hauptamtliche Herr Kircher beobachtet, einen besonderen weiten Punkt bildet im Heizhaus Pragerhof die Urlaubs geschichte. Es sind daselbst fünf Partien und ein disponibler Anwärter. Ist nun einer von den Turnusführern frank, so fährt der Disponibler denselben Braucht einer einen Urlaub, so wird derselbe mit folgender Begründung verweigert: Der Führer N. N. ist frank und einen Substituten kann oder darf ich nicht verlangen. So ist man bemüht, den kranken Kollegen zu bitten, er möge sich gesund melden oder man muß auf den Urlaub verzichten. Ein weiterer Punkt ist weiter die Berechnung des Urlaubs. Ein Führer hat zum Beispiel von 10 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachts jamt der Auszügezeit Dienst gemacht, so daß ihm bis zu seinem Dienst, das wäre bis 2 Uhr nachmittags, die Ruhezeit vor neun Stunden gebührt. Er muß sich, wenn er seinen Urlaub antritt, die ihm gehörende Ruhezeit als Urlaub verrechnen lassen, und wenn sein Urlaub aus ist, muß er um 12 Uhr nachts seinen Dienst antreten und verliert dadurch neun Stunden von seiner freien Zeit. Da sehen wir wieder wie das Wohlwollen des Herrn Leis gegenüber dem Lokomotivpersonal aus. Das ist seine unparteiische Handlungswweise, mit der er sich immer gern räumt. Schließlich wollen wir noch dem Herrn Assistenten Pfeifer auf diesem Wege sagen, daß er die Anrempelungen gegenüber dem Lokomotivpersonal aufgeben soll, er soll sich lieber die Räume ausräumen, damit man die Stundenpässe, welche er schreibt, besser lesen kann. Wir erwarten, daß bald eine Besserung eintritt und daß die geschilderten Zustände bald ein Ende finden.

Korrespondenzen.

Heiligenstadt. (Heizhaus) In der Nummer 80 des "Eisenbahner" vom 20. Oktober 1912 wird über die Zustände im Heizhaus Hüttenhof geschrieben. In der Episodien Heiligenstadt des Heizgaus Hüttenhof erschienen jedoch die Zustände in einem nicht viel bei einem Vierte. Als Leiter dieser Episodien fungiert Herr Oberkommissär Hrid, dem der Ruf eines modernen und gerechten Mannes vorausging. Auch Herr Frid durfte von dieser Stelle des Inspektionsorgans wegen der schmugeligen Lokomotiven etwas erahnen, denn er verfügte, daß in Zukunft in Heiligenstadt kein Lokomotivführer mehr eine kleinende Lokomotive kaufen wird, sondern daß die längste Dauer einer solchen nur sechs Monate betragen soll, das heißt, daß der Lokomotivführer seine Lokomotive, sobald an dieser die halbjährige Revision vorgenommen wird, sie nicht mehr erhält, sondern eine von den Stechmaschinen. Also alle sechs Monate eine andere Lokomotive. Wenn man bedenkt, daß das Lokomotivpersonal in allen Heizhäusern — früher auch bei uns — eine Lokomotive fünf Jahre inne hatte — also von einer Hauptreparatur zur anderen — nach erfolgter Reparatur diese wieder erhalten konnte, so bedeutet diese Verkürzung nur eine Schikane für das Personal. Das Lokomotivpersonal war nie beschreibt, die jedem der verordneten Lokomotive in eigenem Interesse diensttauglich zu erhalten, es hängt daher mit seiner Ausdauer an den Anstandlungsarbeiten. Sollst in den Zugunterhalten, wo doch keine Bezahlung erfolgt, hängt das Personal an der Lokomotive, um diese betriebsicher zu erhalten. Ob das Personal in Zukunft jene Fähigkeit aufzutragen wird, ist fraglich.

Das Endresultat wird sein, daß alle Lokomotiven sogenannte "Dienstwagen" werden, wodurch die glatte Abwicklung des Verkehrs bestimmt leiden wird.

Der wohlwollende Herr Oberkommissär hat aber für sein Personal noch eine neue Schikane erfunden, nämlich, er macht aus der monatlichen Schikane, in welcher das Personal zu bekleben ist, und wo vorgekommenen Wängen besprochen werden sollen, ganz einfach eine Prüfung. Die Prüfungsvorschriften für das Personal des niederen Eisenbahndienstes bestimmen, daß das Personal halbjährig einer Prüfung zu unterziehen ist. Doch was kümmert sich Herr Frid um Vor-

schritten. Er ist der Herr! Wir wollen nicht, daß Herr Fried sich nach dem Wunsch in unserem Nachstall rästen soll, sondern wir wollen die f. f. Staatsbahndirektion auf das sündbare Treiben dieses Herrn aufmerksam machen.

Es liegt allein nur im Interesse des Personals, diese unwürdigen Zustände abzuschütteln. Dazu ist aber eine stramme, geschlossene Organisation erforderlich.

St. Pölten. Ein Stationsaufseher wurde anlässlich des Eucharistischen Kongresses von St. Pölten innerhalb des Direktionsbezirkes Wien verfehlt. Derselbe brachte in Erfahrung, daß seine Berufskollegen für den aufreibenden Dienst anlässlich des bejagten Kongresses eine Remuneration (per Monat 30 Kr.) erhalten haben. Nun glaubte auch der überausdrücklichen Wunsch des Herrn Inspektors Zeleny auf seinem Posten wegen des forcierter Dienstes während der Tagung des Kongresses und einige Tage nach demselben zurückgehaltenen Telegraphist, daß auch er einen Anspruch auf eine Gratifikation habe und brachte in der höchsten Form diese Bitte seinem ehemaligen Chef, Herrn Inspektor Zeleny, vor. Derselbe erklärte kurz: „Der nicht bei mir ist, bekommt nichts.“ Heiligens, Ihnen gefällt es in . . . ohnehin besser als in St. Pölten. Deswegen sind Sie ja weggegangen.“ Ist das ein gerechtes Vorgehen? Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, er kann gehen. Remuneration bekommt er keine, weil er sich vermeissen hat, das Eldorado des allgerechten Herrn Inspektors Zeleny zu verlassen. Kommentar — überflüssig.

Amstetten. Das Personal der Station Amstetten atmete erleichtert auf, als es vor ein paar Monaten die Gewissheit erhielt, daß es vor dem Inspektor Mrazek befreit werde, da dieser gewaltige Schandecker den blauen Bogen erhielt.

Das Personal hatte unter der Sparwut Mrazeks so viel gesitten, daß es zweifellos gerechtfertigt ist, wenn die Mehrzahl der Bediensteten offen ihrer Freude darüber Ausdruck verlieh, daß Herr Oberoststaatsrat Bieblauer, bisheriger Vorstandstellvertreter, mit der provisorischen Leitung der Station betraut wurde, da dieser Herr sich den Auf eines Vorgesetzten bisher bewahrt hatte, bei dem man wenigstens unter Umständen sein Recht finden könnte. „Doch mit des Geschildes Mächtigkeit kein ewiger Bund zu schließen und das Unglück schreitet schnell“, sagt der Dichter, und das traf in Amstetten zu. Kaum war Mrazek von der Bildfläche verschwunden, tauchte ein neuer Despot in der Person des Herrn Adjunkt b. Posanner auf. Dieser blauäugige Herr scheint zu glauben, daß ein Vorstandstellvertreter nur dazu da ist, um das Personal als Sielfall seiner Aristokratienlaufen zu benützen. Wir können absolut nicht begreifen, wie sich Herr Vorstand Bieblauer dazu hergeben kann, alle Produkte des Bedienstetenhasses, die in dem Geiste dieses freiherrlichen Arbeitersinnes zur Reise gelangen, durch seine Unterschrift zu bestätigen.

Übgesehen davon, daß Herr b. Posanner seine dienstlichen Rechte und Pflichten überhaupt nicht zu kennen scheint — was durch sein Vorgehen in der Schule ja hinlänglich bewiesen wird — müssen wir dem Herrn zur Kenntnis bringen, daß er bei Einvernahmen nur das was der betreffende Bedienstete sagt, zu Protokoll zu bringen hat und daß er sich alle weiteren Bemerkungen erlauben kann. Wenn er schon glaubt, seiner Meinung unter allen Umständen Ausdruck geben zu müssen, so kann er das ja in Worten tun, aber mit Drohungen darf er uns nicht kommen. Es könnte ihm sonst einmal passieren, daß er mit einem Bediensteten zu tun hätte, der zufällig auch nicht mehr Besonnenheit besitzt als er selbst, und wer dann aus einem solchen Rekurrenz die blauen Augen, die der Herr Adjunkt vor kurzem einem Konditoren antrug, davontragen würde, lassen wir dahingestellt.

Weiter raten wir Ihnen, Herr Adjunkt, daß Sie bei Ihren nächtlichen Kontrollgängen nicht den Bediensteten mit Strafen und Anzeigen drohen, wenn Sie nicht nachweisen können, daß dieselben geschläfen haben. Sie müssen eben den Bediensteten selbst mit gutem Beispiel vorangehen, wenn Sie schon stramm sein wollen, gerade Sie, Herr Posanner, nehmen, wenn Sie Verleihsbüro am Güterbahnhof machen, den Diwan ziemlich stark in Anspruch. Dazu sollen die Verjährungen in den zur Verfügung gestellten Unterkunftsräumen „Habt acht“ stehen, wenn Sie einmal eine 15 bis 20 Minuten lange Pause haben und die Wächter als Abschöpfer vor den Unterkunftsställen aufstellen? Was die beim Güterdienst beschäftigten Magazinarbeiter betrifft, so können wir nur sagen, daß schon eine ganz anständige Dosis von Gefülskrothe dazu gehört, gegen solch ausgeraderte Menschen, die um fangen so in durchvolle 24 Stunden diesen schweren Dienst leisten müssen, in dieser Weise vorzugehen, wie Sie es sich zurechugelegt haben.

Es ist überhaupt schon in einem gewöhnlichen Umfange unter den Eisenbahnen bekannt, daß man Amstetten als eine Strafstation betrachtet. Besonders das im Taglohn stehende Personal kann ein Liedchen singen. Nicht nur, daß man Arbeiter durch Jahre hin beim Verlust und Weichenmächerdienst sowie beim Tranitier und Wagenbeschreiberdienst verwendet, daß man diesen Leuten die gleiche Verantwortung aufsetzt wie dem gerüsteten definitiven Dienner, trotzdem sie nicht einmal mit den für ihren Dienst erforderlichen Instruktionen betreut werden, nicht nur, daß man diesen Leuten keine Aussicht auf ein Vorwärtskommen bietet, daß man ihnen vielfach sogar die Aufnahme in den Provisionsfonds verweigert, zählt man gerade diesen auf qualifizierten Posten stehenden Arbeitern auch noch die niedrigsten Löhne. Oder ist es keine qualifizierte Verwendung, wenn man einen Stationsarbeiter Stances- und Vertriebsmittelsrapport ausserlichen läßt, was in anderen großen Stationen der Wagenbeamte macht und was von die Instruktion XXXV ausdrücklich vorschreibt, daß diese Arbeit nur von einem mit dem Wagedienst vollkommen vertrauten Organ gemacht werden darf? Oder ist es keine qualifizierte Verwendung, wenn man einen Oberbauerarbeiter als Oberverschicker-Dienst machen läßt, wie es heuer der Fall Sieberer so drastisch gezeigt hat? Der Taglohnbedienstete darf eben jeden Dienst leisten, er darf sich für Fehler strafen lassen, er darf seine Knochen zermaschen lassen, aber wenn es einmal eine Remuneration zu verteilen gibt, wie es anlässlich des Eucharistischen Kongresses war, da übergeht man die Taglohnbediensteten, die gerade bei starkem Verkehr die größte Verantwortung für seine Sicherheit tragen müssen. Oder haben die Blocksignalbauer nicht ebensoviel zur flaglosen Abwicklung des Verkehrs beitragen müssen, als die zwei Platzmeister und die Versicherer. Warum haben die anderen zwei Platzmeister und die bei denselben Verschubparcierien verwendeten Arbeiter nichts bekommen? Das sind Zustände, die zum Himmel stinken, das fehlt alle die zahllosen Kommissionen und Kontrollorgane nicht, aber daß Leute, denen man unter einem Jahr ohnehin schon der Dienst verdoppelt hat, nach wie vor noch immer zu wenig ausgenützt sind, das fehlt und konstatiert diese Herrschaften, die mit wenigen Ausnahmen in ihrem ganzen Leben noch nicht so viel positive, nutzbringende Arbeit geleistet haben, als so ein in ihren Augen überflüssiger in einer Woche leisten muß. Wir hoffen, daß diese Zeilen dazu beitragen werden, daß Remedien geschaffen werden: sollte es nicht der Fall sein, so werden wir mit weiterem Material jederzeit am Platz sein. Euch allen aber, die Ihr unter diesen defolaten Zuständen zu leiden habt, euch rufen wir zu: Ginein in die Organisation bis auf den letzten Mann! Eure Vorgesetzten achtet euch nur dann, wenn sie sehen, daß Ihr zur Vernunft gekommen seid und bereit seid, für eure Rechte zu kämpfen.

Brug an der Leitha. Man sieht und hört viel von Vorständen, die sich durch besondere Art des Regierens auszeichnen; allenfalls meint man schon, daß das ein System der f. f. Staatsbahnen wäre und daß nur der befähigt ist, ein Vorstand zu sein, der sich in dieses System eingliedern kann.

Aber eine Perle wird wohl der hiesige Vorstand sein, der durch sein Tun und Handeln glaubt, alle anderen seiner Kollegen übertrumpfen zu müssen. So verweigert er den Magazinmeistern, welche Plattdienst machen müssen, den ihnen gehörenden Uniformpullover mit der Motivierung: „Sie haben ja kein Magazin; wissen Sie, es gebührt Ihnen kein Platz“. Für die Ausfassung der Naturalfahrt hat er den ersten Dienstag im Monat bestimmt. Wenn es nun ihm an den von ihm selbst bestimmten Tag nicht gefällt, koste auszugeben, so sagt er: „Heute habe ich keine Zeit, kommen Sie nächsten Monat!“ Die Bediensteten können dann ein oder zwei Monate auf die ihnen gebührende Kostle warten oder etwa gar so lange, bis er zur Kohlenausgabe gut ausgelegt ist. Ein Bediensteter brauchte für seinen Sohn, welcher nach Wien in die Schule fährt, einen Interimschein als Legitimation, weil diese bei der Prolongierung war. Die Antwort dieses alten Vorstandes lautete: „Na, da müssen Sie halt für den Buben die ganze Fahrt zahlen!“ — Es gibt jedoch auch Arbeiter, die sich die Behandlungsweise dieses Vorstandes nicht gefallen lassen. Ein solcher hatte unlängst dreitägig gekündigt. Darauf ließ der Vorstand den Vorsitzführer der Gendarmerie holen und befahl, dem Arbeiter zu sagen, daß dieser nicht drei Tage, sondern 14 Tage im Dienst bleiben müsse! Derselbe Vorstand jagt hingegen andere Arbeiter als „sofort entlassen“ von der Arbeit weg. So ist es nur natürlich, daß die Bediensteten nicht mit „Herr“ spricht. Er sieht nämlich in jedem Bediensteten einen Hund, den er schlagen und behandeln kann, wie er gerade will. Der Vorstand von Bruck an der Leitha ist also eine Perle, eine echte Perle des Vorstandssystems der f. f. Staatsbahnen!

Billach. (Protestion auf der Staatsbahn.) Wie hierher die nationale Korruption fortwährend ihre Sumpfschlüte treibt, muß jeden anständigen Menschen ansehen. Die Sache geht schon so weit, daß nicht das dienstliche Verhalten und können eines Bediensteten, sondern ausschließlich dessen Zugehörigkeit zu irgendeiner gelben Organisation maßgebend ist, denselben für jede Dienstleistung als brauchbar zu qualifizieren. Es würde zu weit führen, so verlockend es wäre, alle diese Fälle aufzugeben, weshalb wir uns vorläufig nur mit einem dieser nationalen Protestionsländer beschäftigen wollen. Es ist geradezu unglaublich, wie nachlässig und blind ein Teil der maschelenden Galoren steht, denen die Überwachung des Verkehrs obliegt, wenn es sich um einen nationalen Heizsporn handelt. So hat es Kondukteur Bürger ausschließlich diesem Umstand zu verblamern, wenn er bis heute noch als Zugführer auf Kosten der Verkehrssicherheit seinen Dienst verübt. Mangelt es ihm doch an allen jenen Eigenschaften und Fähigkeiten, die einem Zugführer unter normalen Verhältnissen im Interesse des Dienstes eben nicht fehlen dürfen. Aber bei einem Nebenlanden ist dies alles seine Verantwortung für den so verantwortungsvollen Dienst. Da genügt es eben, daß sich derselbe nach jeder Dienstleistung mit einer Denunziation beim unporträtschen Herrn Inspektor Fügner einstellt, um damit seine Fähigkeit zu beweisen und der f. f. Staatsbahn doch auch etwas nützlich zu sein. Die Leistungen, die Bürger als Zugführer aufzuweisen hat, gehen ins Achsraue. Das Einmaleins ist demselben ein ganzlich spanisches Dorf und es ist nur Zufall, wenn derselbe eine richtige Bissig im Stundenpaz ansetzt. Ist es doch schon vorgekommen, daß derselbe im Stundenpaz mehr Tara als Brutto ausgeworfen hat und auf dieser Grundlage auch die Bruttotonnen für den Maschinenführer berechnete. Nun, die Maschinenführer können sich trüben, solche Rechenfehler fallen des öfteren auch wieder zugunsten derselben aus. Ein Beispiel hiefür: Lind-Billach-St. V zwei Kilometer; der Zug mit 540 Tonnen belastet ergibt nach Bürgerischer Regelkunst für beide der gleichen Serie angehörenden Maschinen 3500 Bruttotonnenkilometer. Nach der vorangeführten Illustration erscheint Bürger — wie eben verlautet — in jeder Beziehung wie geschaffen, die Funktion eines Inspektors für die von den Nazis veranlaßten Prüfungskurse zu übernehmen. Es fragt sich nur, wie lange die f. f. Staatsbahndirektion für solche Zustände nationaler Korruption die Verantwortung trägt? Oder ist man auch an dieser Stelle gespannt, auf Kosten der Verkehrssicherheit dieses Systems sich weiter entwischen zu lassen? Was sagt Herr Hofrat Östb. i. zu dieser hasträubenden nationalen Freudenwirtschaft?

Sachsenfeld. In dieser Station wird das Zugpersonal bei Zug 1871 überflüssig ausgenutzt. Täglich gibt es dort Beladungen von 4 bis 6 Tonnen, die über Auftrag des Herrn Stationsleiters Künzli vom Zugpersonal durchgeführt werden müssen. Anstatt, daß die zu verladenden Güter von den in der Station Sachsenfeld beschäftigten Magazinarbeitern in einem bereitstehenden Cris- oder Güterwagen für die Station Ellw untergebracht werden, muß diese zeit-aufwändige Arbeit von der Zugsparte geleistet werden. Die Instruktion schreibt doch vor, daß bei größerer Anzahl von Gütern Stations- beziehungsweise Umladewagen gebildet werden sollen. Dies geschieht leider in Sachsenfeld nicht, weil der Stationsmeister, speziell dessen Gemalin, die Stationsarbeiter zu privaten Dienstleistungen benötigt. Wie oft wurde bemerkt, daß ein Magazinarbeiter die ganze Zeit während der Hoffenernte im Hofsengarten des Stationsmeisters Künzli beschäftigt wird. Derselbe Zustand in puncto überflüssiger Arbeit spielt sich täglich bei der Verschubmanipulation ab. Durch die oft widerfinnigen Anordnungen des Künzli werden viele „Plutzer“ beim Verschub gemacht. Ist der Verschub zu Ende, dann erst bemerkt der Stationsleiter, welchen ungewöhnlichen Stiel er betrifft des Verschubes angestellt hat und eine neuereliche Verschiebung muß die Fehler und „Plutzer“ einigermaßen wettmachen. Die Folge dieser widerfinnigen Anordnungen sind massenhafte Verspätungen. Um diese Verspätungen wieder herzurütteln, muß das Zugpersonal in den anderen Stationen hasten und jagen. Der gleiche Künstler in Verschubdisposition ist der Stationsleiter Ivan Tabakar in der Nachbarstation St. Peter im Sartale. Dem jungen Herrn Tabakar sind seine falschen Anordnungen zu verzeihen, da er sich bemüht will, genauere Kenntnisse über die Verschubmanipulation in nächster Zeit sich anzueignen. Für Herrn Künzli wäre es am besten, wenn die f. f. Staatsbahndirektion Billach diesen Mann auf einen Posten versetzen möchte, wo er mit dem Personal in keiner Weise mehr zu schaffen hat. Dadurch wäre nicht nur den Bediensteten, sondern auch der f. f. Bahnhofswaltung geholfen.

Landes in Tirol. Vor kurzer Zeit ereignete sich auf der Strecke Landes-Pians ein Zusammenstoß zwischen dem Güterzug 170 und einem Bahnwagen. Schuldtragend an diesem Unfall war der Ausbildungsschüler Fabian in Pians, der auf Befragen des Bahnhofmeisters die Strecke für „frei“ erklärt, da er auf den Zug 170 vergessen hatte. Bei der Protolleinvernahme bemühte sich der Verkehrsbeamte Adjunkt Belpé in Landes die Schuld auf den Bahnwagenführer zu überwälzen. Über diesen Zusammenstoß äußerte sich Adjunkt Belpé zu mehreren Bahnbediensteten: „Wenn solche Sachen vorkommen, sind eigentlich die Wächter schuld. Die Wächter sind stinksüße Kerle, die viel zu faul sind, um den vorgeschriebenen Dienst vorchriftsmäßig zu leisten, stinken von Kuhmist, sind ungebildete Leute. Umsonst will nicht jeder Bauer ein Wächter werden, denn da bekommt er dann einen hohen Gehalt und hat bereits seine Arbeit dafür zu leisten“ u. s. w. Gut gebrüllt, Herr Belpé. Durch diese Schimpfereien vor mehreren Zeugen haben Sie öffentlich den Beweis erbracht, wie

Sie die Wächter behandeln und beurteilen. Und wie Sie, Herr Belpé, die Wächter im Privatgepräg beurteilen, so behaupeln Sie die Untergangenen auch im dienstlichen Verkehr.

Wenn zum Beispiel ein Wächter oder Bahnhofsführer um einen ausständigen Zug anfragt, so wird er in der Regel sowohl von der Station Landes wie Pians in der ordnungsmäßigsten Weise angeflekt, ohne in irgendeiner Form einen näheren oder bestimmten Bescheid über den ausgebliebenen Zug zu erhalten. Und trotz der Anfrage des stinkfaulen Personals nach Zug 170 hat der Ausbildungsschüler in Pians auf Zug 170 vergessen. Wer in diesem Falle die dienstlichen Vorschriften außer acht gelassen hat, darf allein, nur nicht Herrn Belpé bekannt sein.

Gill-Unterdrauburg. Von dort wird uns geschrieben: Die Bahncararbeiter werden von den Herren Stationsleitern und Bahnhofmeistern auf alle mögliche Art und Weise schikaniert. Selbst die Frauen der Bediensteten werden von den Vorstandes zu privaten Haushalten herangezogen. Die armen Leute müssen für die Vorgesetzten sämtliche Haus- und Feldarbeiten unentgeltlich verrichten. Kommen die Leute den Herren nicht entgegen, dann hat der betreffende Bedienstete, der private Arbeiten während der vorgeschriebenen Arbeitszeit ableistet, einen schweren Stand. Beschwerden, welche in dieser Angelegenheit bei Herrn Streckenchef März vorgebracht werden, sind ohne jede Wirkung. Hier wäre es Sache der f. f. Staatsbahndirektion, derartige Unzulässigkeiten ein für allemal abzustellen.

Wölling. (Vom Karawankentunnel.) Hier im Karawankentunnel treibt ein junger Bahnhofwärter namens Bieblauer ein Unwesen. Besonders die Wächter haben von Bieblauer sehr viel zu leiden. Der Mensch hat im Eisenbahndienst noch viel zu lernen, aber in der Ruhe zeichnet er sich vorzüglich aus. Gemeinden, die er begangen hat, haben wiederholt zu protokollarischen Einvernahmen geführt, und da ihm die f. f. Bahnhofsführer und der Bahnhofmeister auf Seite stehen, ist er freis mit heiterer Haut davon gekommen. Man hoffte, der Bursche wird sich nach der letzten Einvernahme bessern, aber das Gegenteil war der Fall. Er wird immer rücksichtslos und unerträglicher. Anstatt der Dienstdordnung gemäß mit den Mitbediensteten verträglich zu verkehren und sie in der Dienstausübung zu unterstützen, freutet und belästigt er die Bediensteten und denunziert weiter. Man sagt: Wer Bier auf dem Kopf hat, soll nicht an die Sonne gehen. Dieses Sprichwort scheint Bieblauer nicht zu kennen, obwohl gegen ihn genug vorliegt. Wir führen nur einige seiner Meisterstücke an.

Am 13. Mai 1. J. war Bieblauer mit seiner Partie im Karawankentunnel beim Kilometer 53 $\frac{1}{4}$ mit Lagen von Unterlagsplatten beschäftigt. Dort hat er drei Schwellen hintereinander ohne Schrauben und Seile stehen gelassen. Am Nachmittag des selben Tages hat sodann der Wächter Schönsleben diesen Anstand vorgefunden.

Am 17. Mai 1. J. hat Bahnhofwärter Bieblauer beim Kilometer 53 $\frac{1}{4}$ im Karawankentunnel eine Arbeit durchzuführen geabt, wo er eine ziemlich lange Strecke in sehr betriebsgefährlichem Zustand verließ. Es fehlte dort eine ganze Menge Schrauben, in einem Schienenzug sogar 20. Solcher Mängel gibt es bei ihm in Fülle. Daß sich aber dieser Mann noch unterstellt, andere Mitbedienstete wegen geringfügiger Kleinigkeiten und in seiner Unkenntnis der Vorschriften unzulässigerweise zu denunzieren, zeigt ihn im richtigen Licht. Wir haben nichts dagegen, wenn wirkliche Missstände angezeigt werden, aber es soll nicht so geschehen, wie es unzählig der Fall war, wo Bieblauer gegen den Wächter Schönsleben eine Anzeige erstattete, die mit der Instruktion für den Tunneldienst in direktem Widerspruch steht. Wie organisierten Eisenbahner Ihnen uns solche Gemeinden von niemand gefallen lassen, und wenn Bieblauer sein Benehmen nicht bald ändert, werden wir ihn noch eines Besseren belehren müssen.

Versammlungsberichte.

Konferenz der Wächter und Blocksignalbauer Nordwestböhmens.

Die durch die Niederstimmung des Antrages Tomischl durch die bürgerlichen Parteien in Eisenbahntreiften heiligerufenen Empörung, äußerte sich bereits in einer Reihe von Kundgebungen in verschiedenen Teilen des Reiches. Wurde doch gerade mit der Reichsauverwendung des restlichen Betrages von 17 Millionen Kreuzen, den der Antrag Tomischl forderte, die Realisierung der wichtigsten und dringendsten Forderungen sowohl allgemeiner wie auch spezieller Natur unmöglich gemacht.

Bei den Wächtern und Blocksignalbauer ist es hauptsächlich die Nachtdienstzulage eine alte und von der Organisation wiederholt urgirte Forderung, deren Durchführung durch die Ablehnung des genannten Antrages bedenklich in die Ferne gerückt worden ist. Vorwiegend aus diesem Grunde traten die Wächter und Blocksignalbauer von Nordwestböhmien am Sonntag den 27. Oktober im Arbeiterheim „Volksalle“ in Bodenbach zu einer Konferenz zusammen, um neuerdings zu ihren Forderungen beziehungsweise deren Verschleppung seitens der Eisenbahndirektion, Stellung zu nehmen.

Die Konferenz war sehr gut besucht. Sie wurde vom Sekretär Genossen Grüninger eröffnet, der einleitend den Zweck und Rahmen der Versammlungen bekanntgab. Die Tagesordnung bestand aus drei Punkten: 1. Die Nachtdienstzulage für das Wächterpersonal. 2. Die Gehalt- und Uniformfrage. 3. Organisation und Taktik. Das Präsidium bildeten die Genossen Schiller (Bodenbach), Schiller (Auffig) und Berhan (Bodenbach).

Das Referat erstattete Genosse Paul, Weichenwächter, f. f. Staatsbahn, Bodenbach. Er führte aus: Es ist wohl nicht notwendig, die Berechtigung eines Bezuges einer Nachtdienstzulage durch das gejähmte Wächterpersonal noch des längeren und breiteren zu begründen, indem dies wiederholt dargelegt worden ist. Vorwiegend aus diesem Grunde hat die Einführung der Nachtdienstzulage das f. f. Eisenbahministerium das Wächterpersonal vom Bezug derselben mit der Begründung ausgeschlossen, daß die Wächter kurz vorher in die III. Dienerguppe eingereiht worden waren. Wenn wir auch zugeben müssen, daß die Einreihung ein nicht zu unterschätzender Fortschritt gegenüber unserem früheren Verhältnis genannt werden muß, so müssen wir doch der Eisenbahndirektion auch entgegenhalten, daß den Wächtern heute noch so manches vorenthalten wird, was ihnen auf Grund der Einreihung gebührt. Das zeigt sich in der Gewährung von Erholungsläufen, bei der Uniform und in verschiedener anderer Beziehung. Man soll uns doch endlich voll und ganz als Dienner der III. Kategorie behandeln. Entbehrt schon damals das Argument der „Einreihung“ als Ausschließungsgrund vom Bezug der Nachtdienstzulage jeder Grundlage, so müsse ein weiteres Beharren der Eisenbahndirektion auf diesem Standpunkt, heute nach viel Jahren, geradezu als eine Verhöhnung unserer Kategorie angesehen werden. Wir halten treue Solidarität mit unseren übrigen Berufskollegen, indem wir allerorts für den Ausbau unserer Organisation sorgen werden und bestehen auf der unbedingten Durchführung unserer auf den Reichskonferenzen aufgestellten durch unsre

Vertreter in den Personalkommissionen eingebrachten Forderungen. (Lebhafter Beifall.)

An der nun folgenden Debatte beteiligten sich die Delegierten: **Wolff** (Teutsch), **Kroval** (Schredenstein), **Pötzl** (Kreislich), **Hennlich** (Weißkirch), **Schiller** (Bodenbach), **Kronig** (Aussig), **Zibitsch** (Brüx) und **Grüninger** (Bodenbach). Sämtliche Redner schlossen sich im wesentlichen den Ausführungen des Referenten an. Genosse **Dusek** saß in einem kurzen Schlusswort das Ergebnis der Verhandlungen zusammen und stellte fest, daß alle Wächter, ob Siedler- oder Weichenwächter oder Blodsignasiener, an der Durchsetzung der aufgestellten Forderungen interessiert sind und daher auch weiterhin in voller Solidarität dafür einzutreten werden. Damit waren die Punkte 1 und 2 der Tagesordnung, welche zusammengezogen worden waren, erledigt.

Genosse **Hennlich** teilte mit, daß auf der Strecke **Wolfsberg** vor einigen Tagen ein Wächter infolge eines tödlichen Verlustes ein Opfer seines Berufes wurde. Die Konferenz gibt ihm Beileid durch Erheben von den Ehrenkund.

Über Punkt 3, **Organisation und Taktik**, erbot sich Genosse **Grüninger** ein ausführliches institutives Projekt. Er verweist besonders auf den schweren Fehler, der darin besteht, daß ein großer Teil der organisierten Eisenbahner dem Glauben huldigt, es genüge vollständig, seiner Berufsorganisation anzugehören, die politische Massenorganisation sei von untergeordneter Bedeutung. Dieser Teil und mit ihm die Masse der Indifferenzen, von den Gegnern, die die bürgerliche Ideologie erzogen werden, nicht zu reden, sind es, die bei jeglichen Lokalitäten die Taktik nicht zu verstehen vermögen und unsere Macht immer zu übertragen geneigt sind. Sie sind es, die es nicht begreifen können, daß in einem bestimmten Zeitpunkt, unter bestimmten Verhältnissen nicht immer alles nach Wunsch geht. Es ist daher vor allem Aufklärung und Eingliederung in die Parteiorganisation der bürgerlichen Arbeiterschaft, auch des letzten gewerkschaftlichen Organisierten notwendig. Erst wenn nach dieser Richtung hin der seine Pflicht erfüllt, steht zu erwarten, daß wir als jener Wachstumor im bürgerlichen Leben von den Herrschenden anerkannt werden, als der wir vermöge unserer großen Zahl und der Bedeutung unserer Arbeit für Staat und Gesellschaft ein Recht haben, angehören zu werden. (Lebhafter Beifall.)

An der Debatte beteiligte sich auch Genosse **Kronig**, der als marantes Beispiel für die Notwendigkeit einer politischen Organisation die englischen Verhältnisse zitierte. Nach einem kurzen Schlusswort des Genossen **Grüninger**, gejagt folgende Resolution zur einstimmigen Annahme:

Resolution.

Die heute, den 27. Oktober 1912, in Bodenbach tagende Konferenz der Vertrauensmänner des Wächterpersonals Nordwestböhmens, protestiert auf das energischste gegen die weitere Verenthaltung der bereits im Vorjahr vom Parlament als befehlige anerkannte Nachdienstzulage und fordert deren unbedingte Durchführung.

Ebenso fordert die Konferenz die Durchführung aller noch ausstehenden, vom Abgeordnetenhaus ebenfalls zuerkannten allgemeinen Forderungen.

Im übrigen hält die Konferenz an den auf den Reichskonferenzen der Wächter aufgestellten Forderungen und geajten Beschlüssen fest und erklärt, mit allen Kräften dahin zu wirken, daß die die Interessen der Eisenbahner wirtschaftlich und in ethischer Weise befriedete allgemeine Organisation weiter ausgebaut werde, um der Erfüllung unserer berechtigten Wünsche die Bahn frei zu machen.

Die Konferenz spricht dem Klub der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten für sein konsequentes Eintreten für die Interessen der Eisenbahner und für die in dieser Frage eingenommene Taktik das vollste Vertrauen aus.

Die Vertrauensmänner des Wächterpersonals Nordwestböhmens erklären, daß sie überall und bei jeder Gelegenheit dafür sorgen werden, daß die von der bürgerlichen Partei, insbesondere aber vom Deutschen Nationalverband mit den Eisenbahnen betriebene Wählerfangpolitik richtig erkannt und gewertet werde.

Der Kampf um die Erbauung der Personalhäuser für die Eisenbahner.

Salzburg, 5. November.

In zwei Parallelversammlungen, die am Montag den 1. d. M. stattgefunden — das Werkstätten- und Heizhauspersonal hatte sich im Hotel "Bahnhof", das übrige Personal im Gasthof "zur Post" eingefunden — kam der neue Hintertrüfungsvorversuch gewisser Eliten gegen die Erbauung der Personalhäuser für die Eisenbahner Salzburgs zur Sprache. Man muß täglich hinaun über die Langmut, Geduld und Ausdauer, mit der die Eisenbahner für diese Sache kämpfen. Man bedenke: Schon fast 20 Jahre erheben sie den Ruf nach Erbauung dieser Häuser, zu einer Zeit also, in der sie schon als dringende Notwendigkeit erkannt war. Seitdem ist die allgemeine Wohnungsnot und Wohnungsteuerung ins Unermeßliche gestiegen, die Angelegenheit ist dringender als je — aber von den Personalhäusern ist noch nichts zu sehen. Versammlungen, Gespräche, Aktionen einerseits, Versicherungen, Beruhigungen, Versprechungen andererseits — dies die Stationen des langen Leidensweges, des Kampfes einer Schicht arbeitender Menschen nach würdigen Heimstätten für sie und ihre Familien.

Der Unmut der Eisenbahner kam in den geistigen Versammlungen in einer Weise zum Ausdruck, die den maßgebenden Faktoren zum Beweis dienen muß — falls es noch eines solchen bedarf — daß ihre bewährte Geduld bald zu Ende ist. Die beiden Referenten, **Wolffmann** und **Breitenfelder** und **Oberlandstuhler** **Johann Mori** hatten die Aufgabe übernommen, den Versammelten ein klares Bild der ganzen Sache vor Augen zu führen. An der Hand eines reichhaltigen statistischen Materials erläuterten die beiden Referenten einen eingehenden Bericht über die bisherigen Arbeiten und sonstigen Aktionen zum Zweck der Verwirklichung des Planes der Erbauung der Personalhäuser. Das Komitee hat keinen Schritt unverrichtet gelassen, um die dringliche Angelegenheit zu fördern, bis ein fertiges Projekt vorlag, so daß diese Hoffnung vorhanden war, an die Realisierung schreiten zu können. In letzter Stunde kamen dem Aktionskomitee die dünnen Machinationen gewisser Kreise zur Kenntnis, die bestreiten lassen, daß hier ein organisiertes Verschleppungsmanöver in Szene gesetzt wird, mit der deutlichen Tendenz, die Eisenbahner um die Früchte ihrer langjährigen Kämpfe zu bringen. Immer umfangreicher werden die Alten der langwierigen Verhandlungen, der Plan wurde bis längstens 1909 in Aussicht gestellt, bis heute in davon leider nichts zu sehen. Nicht öfters als viermal wurde in den Angelegenheiten im Eisenbahnamministerium, zweimal im Finanzministerium und einmal bei der Staatsbahndirektion vorgesprochen! (Bewegung.) Kaum der Verwirklichung nahegerückt, tauchen neue Schwierigkeiten auf, kaum in der Amtsdimmel in ein rasches Tempo gebracht worden, haben freche und übermütige Schädlinge der Eisenbahner ihre Hand im Spiele! Die Herren Hausschäfer

intervenieren" und — welch ein zufälliges Zusammentreffen! — die Staatsbahndirektion fragt an, ob die Personalhäuser noch notwendig sind (Gelächter). Die Feinde der Arbeiter verstecken es ausgezeichnet zu intervenieren, besser gesagt, zu unterminieren. Die unfruchtbare Mühe und Arbeit des Komitees durch viele Jahre soll durch eine Kötterie von Häuserprogen vernichtet werden. Es muß auf das energischste gegen diese Verschleppungssaktion protestiert werden, zumal die Erbauung der Häuser heute die dringendste Angelegenheit für die Eisenbahner ist (Beifall). Die Erklärungen des Bürgermeisters Ott gelegentlich seiner Beerdigung den Streitungen zur Erbauung von Personal- und Arbeiterhäusern die taftigste Unterstützung zu leisten, dürfen wohl maßgebend sein für die Tatsache, daß die Personalhäuser eine dringende Notwendigkeit noch wie vor sind. (Sehr richtig!) Den Staatsbahndirektoren muß heute mit schärfster Deutlichkeit klargestellt werden, daß die Eisenbahner absolut nicht gewillt sind, sich an der Nase herumführen zu lassen! (Demonstrativer Beifall.)

Die sodann vorgelegte Resolution lautet:

"Die am 4. November 1912 im Hotel "Bahnhof" und im Gasthof "zur Post" versammelten Staatsbahndirektoren aller Kategorien sowie deren Frauen protestieren energisch gegen den neuen Verschleppungsversuch in Sachen des Personalhäuserbaues. Sie drücken jenen Faktoren, die ihre Hand dazu bieten, daß den Staatsbahnhern die oft feierlich verkündete Erfüllung ihres dringendsten Wunsches hinausgeschoben, ja eventuell sogar hintertrieben werden soll, ihre tiefste Mißachtung aus.

Die Versammelten konstatieren mit Bewundern und wachsendem Mißmut, daß seitens der Staatsbahndirektoren nichts unternommen wurde, den ausgebreiteten Gerüchten von neuerlichen Gefährdungen des Projekts entgegenzutreten, die lange Sorge und steigende Erregung des Personals zu bauen.

Dem Personal ist bekannt, daß die nötigen Gelder der I. L. Staatsbahndirektion bereits bewilligt sind. Die Stadtgemeinde hat die Strafe zwischen den beaufsichtigten Bauten bereits fertig angelegt, es erübrigt nur noch seitens der I. L. Staatsbahndirektoren die Auszeichnung und Bauvergebung durchzuführen. Das Personal hat dem fertig im I. L. Eisenbahnamministerium liegenden Projekt seine neuerlichen speziellen Wünsche beigegeben, so daß wohl keine Verzögerung notwendig wäre.

Das Gespunder von der nicht mehr vorhandenen Notwendigkeit ist wohl am besten durch die Konstatierung des Bürgermeisters der Stadt Salzburg anlässlich seiner Programmrede am 30. Oktober abgetan.

Nochmals erhebt das Personal, vertröstend auf die seitens zweier Minister und seitens der vorgesetzten Staatsbahndirektoren gemachten Versprechungen, seine Stimme, um die Notwendigkeit der endgültigen Erbauung der Personalhäuser in Salzburg nachdrücklich zu betonen und um die sofortige Ausschreibung und Bauvergebung sowie um die Durchführung des Baues im Frühjahr 1913 zu ersuchen."

Die Resolution wurde unter stürmischer Zustimmung einstimmig angenommen.

Hierauf wurde eine Deputation, bestehend aus den Genossen Breitenfelder, Eminger, Lajerer, Mori und Womes vorgebildet und einstimmig gewählt. Sie hatte die Aufgabe übernommen, die soeben gefasste Resolution dem Bahnamt zu überreichen, welches die Übermittlung an die Staatsbahndirektion und an das Eisenbahnamministerium veranlassen soll.

Als die beiden Versammlungen, deren Schluss gleichzeitig erfolgte, zu Ende waren, formte sich ein langer Zug, dem sich auch die zahlreich erschienenen Eisenbahnerfrauen einfügten, an der Spitze die gewählte Deputation. Der Zug nahm seinen Weg zum Bahnhof und nahm am Vorplatz Aufstellung, während sich die Deputation in das Bureau des Bahnamtvorstandes begab, um ihm die Resolution zu überreichen. Während die Vertrauensmänner die Entschließung überreichten, erschollen aus der Mitte der Wartenden stürmische Rufe: "Heraus mit den Personalhäusern!", "Wir wollen billige Behnungen!", "Unsere Geduld ist zu Ende!" u. s. w. Nach einer Viertelstunde erschien die Deputation. Genosse Breitenfelder gab den Versammelten bekannt, daß Kaiserlicher Rat Gella die Entschließung zur Kenntnis genommen habe und sie an die bezeichneten Instanzen leiten werde. Breitenfelder ersuchte die Versammelten, sich neuerlich in Geduld zu fassen und auszuhalten, bis der Kampf siegreich beendet sein werde. (Stürmischer Beifall.)

Die Demonstranten zogen hierauf ab. Es steht zu hoffen, daß diese würdige und machtbolde Kundgebung ihren Zweck nicht verfehlt wird. Ein wünschenswerter Deutlichkeit hat es diesmal nicht gefehlt, möge es den unterdrücklichen Borden- und Hintermännern klar werden, daß ihr Gaufestspiel nun zu Ende ist.

Floridsdorf II. Im Arbeiterheim fand am 23. Oktober eine Vereinsversammlung für die slawischen Oberbauerarbeiter statt, in welcher Genosse **Dusek** einen Vortrag über den Zweck und die Ziele einer einheitlichen Organisation in tschechischer Sprache hielt, welcher von den Anwesenden mit großer Aufmerksamkeit und mit großem Interesse angehört wurde. Aus der Mitte der Oberbauerarbeiter wurde der Wunsch geäußert, einmal im Monat Versammlungen mit aufflôrenden Vorträgen abzuhalten, was vom Obmann Genosse **Sauer** mit der Bedingung versprochen wurde, daß die Oberbauerarbeiter zahlreich an diesen Versammlungen teilnehmen werden.

Stoderau. Am 10. Oktober fand in Stoderau eine öffentliche Vereinsversammlung statt, in welcher Genosse **Dusek** aus Wien über "Parlament und die Eisenbahner" referierte.

Pöchlarn. Am 2. November fand hier eine Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse **Dusek** aus Wien über die Sozialversicherung referierte. An das Referat knüpfte sich eine Diskussion, in welcher die Anwesenden ihrem Unmut über die seitens der Regierung geplante Verschlechterung der Unfallversicherung für Eisenbahndienstleute Ausdruck verliehen und an die Abgeordneten das Erwachen gewollt haben, mit allen Mitteln dahin zu wirken, daß die erworbenen Rechte auf Bezug einer Provision auch bei Konkurrenz der Unfallsrente gewahrt bleiben.

Marchegg. Am 3. November fand in Deutsch-Gasthaus eine sehr zahlreich besuchte Volksversammlung statt, in welcher Genosse **Dusek** aus Wien über das Thema: "Die wirtschaftliche Lage des Volkes und das Parlament" sprach. In einer fünfviertelstündigen Rede entwidmete Genosse **Dusek** die traurige Lage des arbeitenden Volkes, welche durch die stets steigende Teuerung aller Lebensmittel und Verbrauchsgegenstände verschärft wird und geißelt in scharfen Worten das Verhalten der bürgerlichen Parteien, besonders der Christlichsozialen und Deutschen Nationalen im Parlament, die alle Anträge der sozialdemokratischen Abgeordneten einfach niederschmetten. Besonderswert ist, daß auch der Christlichsoziale Abgeordnete **Barrer**, der diesen Wahlkreis vertritt, zu dieser Versammlung wiederholt eingeladen wurde, es jedoch vorzog, nicht zu erscheinen, ja so wenig Anstand an den Tag legte, sich auch schriftlich zu entschuldigen.

Brünn. Am 28. Oktober wurde hier eine sehr gut besuchte Eisenbahnerversammlung abgehalten, in welcher Genosse **Dusek** aus Wien über den 17 Millionen Kronen-Antrag des Abgeordneten **Komisch** referierte. An der Versammlung nahmen auch Angehörige anderer Berufe teil.

Bodenbach. Am 8. November fand in der "Wolzhalle" eine sehr zahlreich besuchte Versammlung statt, in welcher Genosse **Dusek** aus Wien über die Strafgeisterzeit ein sehr aufmerksam und weitfâllig aufgenommenes Referat erstattete. Zum zweiten Punkt referierte Genosse **Ignaz Schneider** über Fahrzeuguntersuchungen. Seine Ausführungen gaben Anlaß zu einer längeren Debatte, an der sich Genosse **Grüninger**, **Schiller**, **Schneider** und **Dusek** beteiligten und die zu dem Beifall führten, eine Deputation zu wählen, die vorzusprechen soll, um die Rechte der Bediensteten zu wahren.

Reichenberg. In Reichenberg, Trautenau und Aussig fanden anfangs Oktober (5., 6. und 7. Oktober) öffentliche Eisenbahnerversammlungen statt, welche sehr gut besucht waren und in welchen Genosse **Dusek** aus Wien über das Thema: "Parlament und die Eisenbahner" referierte.

Aus den Organisationen.

Döbling. Die Einzahlungsabende mit Diskussion finden jeden 2. und 16. im Monat um 1/2 Uhr abends statt. Fällt der 2. oder 16. auf einen Sonntag, so wird der Vereinsabend am nächstfolgenden Montag abgehalten.

Turau. Sonntag den 17. November 1. Kl. um 8 Uhr abends Mitgliederversammlung im Vereinslokal in Thrasenitz.

Die Mitglieder, die Beiträge schulden, werden erzählt, ihre Rückstände zu berichtigen. Erfüllen wir unsere Verpflichtungen der Organisation gegenüber, damit auch diese uns gegenüber ihre Verpflichtungen erfüllen kann.

Komotau. Alle jene Mitglieder, die sich mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens nachzuholen, da nach einem längeren als zweimonatigen Rückstand der Bezug des Badplattes ohneweiter eingeschoben wird. Am übrigen verweisen wir auf die §§ 8 und 9 unseres Vereinsstatuts. Damit die restierenden Mitglieder nicht um nochmals um baldige Begleichung der schuldigen Beiträge.

Josefstadt-Jaromet. An Stelle des nach Schredenstein verfehlten Genossen **Binzenz Bartsch** wurde Genosse **Franz Klieger**, **Platzmeister** in Jaromet, **Czechov** und **Klida** 253, zum Ortsgruppenleiter gewählt. Als Substifter für die Strecke wurde Genosse **Josef Möller**, **Konditeur**, bestellt. Als Substifter für die Station **Smirn** wurde Genosse **Karol Hofmann**, **Oberbauerarbeiter**, für die Station **Böhmisches Stahl** Genosse **Josef Springer**, **Magazinleiter**, als Substifter bestimmt.

Die Mitglieder der Ortsgruppe werden aufgefordert, die Mitgliedsbücher behutsam Revision dem Kassier **Franz Klieger** zu übergeben.

Vorsicht bei Entsetzungsläufen!

Unzulässige Mittel werden zu Entsetzungsläufen angeboten. Größtenteils sind es Lägermittel, die mit der Zeit den Darm schwächen und schweren Verdauungsstörungen herbeiführen. Selbst berühmte Brunnenkurorten bergen diese Gefahr in sich. Andere Mittel enthalten oft sonstige Stoffe, welche die Gesundheit gefährden, zum Beispiel Schilddrüsenextrakte, Thyroxin u. s. w.

Auch Diäten (die ja, wie auch die Lägerläufe nur verdeckte Hungerläufe und als solche zu vermeiden sind) können viel Schaden anrichten, zumal wenn die betreffende Person geistig angestrengt arbeiten muß.

Durch systematische Bewegung könnte man auf die natürliche aber auch auf die anstrengendste und zeitraubendste Art die Entsetzung herbeiführen.

Bei den meisten Korpulenz ist aber das Herz schon erkrankt und verjüngt, daß jede größere körperliche Anstrengung lebensgefährlich werden kann. Also ist auch hier größte Vorsicht zu empfehlen.

Durch die abgelagerten Fettmassen werden Lunge, Herz, Leber und alle sonstigen inneren Organe in ihren Funktionen behindert und die Blutzirkulation gestört und dieer Umstand hat eine Fülle der unangenehmen und langwierigen Leiden zur Folge, zum Beispiel Stauungs- und Stoffwechselkrankheiten, wie Cicht, Rheumatismus, Zunderkrankheit, Herz- und Leberleiden, Hämorrhoiden, Neigung zu Schlagflüssen, Ausschläge, Asthma, Verdauungsstörungen u. a. m.

Aus langjährigen statistischen Ermittlungen ist bekannt, daß die Korpulenz das Leben nicht nur um Jahre, sondern um Jahrzehnte verkürzt.

Die unschädliche Beseitigung der Korpulenz ist also im vollen Sinne des Wortes eine Lebensfrage.

Man wähle jedoch nur ein Mittel, das wirklich hilft und doch dem Körper nicht nach anderer Richtung hin mehr schadet, als es durch Beseitigung der Fettmassen müßt.

Die Ursache der Korpulenz ist stets eine unvollkommen Verarbeitung der aufgenommenen Nährstoffe. Statt, daß sie in Energie und Wärme umgesetzt und als solche verbraucht werden, werden sie in Form von Fett aufgespeichert, weil der im Blut enthaltene Sauerstoff zur vollkommenen Verarbeitung nicht ausreicht.

Der größere oder geringere Sauerstoffgehalt des Blutes ist aber abhängig von dessen chemischer Beschaffenheit. Je alkalischer das Blut ist, desto mehr Sauerstoff kann es transporieren, desto normaler die Ausnutzung der Nahrung, desto leistungsfähiger, frischer der Organismus und desto weniger Anlage zur Korpulenz.

Von diesem Standpunkt aus gelangte Professor **Doktor v. Ganting**, G. m. b. H. Berlin 3, Postfach A 709, zur Herstellung des bewährten Entsetzungsmittels "Bitalito".

Zahlreiche begeisterte Anhängerinnen von Experten und Laien geben dort täglich ein. Die meisten hatten schon an der Präparatur Erfolg.

Meine Frau hat bei regelmäßiger Lebensweise innerhalb 14 Tagen 2 Kilogramm abgenommen, was ein äußerst günstiger Erfolg ist

