



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Exemplar 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V., Bentgasse Nr. 5.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

hat jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 1 Uhr vormittags bis 1/2 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Verdingungen:

Halbjährlich ..... Kr. 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. Daß daher 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 Ueber- oder Unterschätzung 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 verschließen 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 verwischt 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 selbstständigen Regungen der Arbeiterklasse fast durchweg in kleinerem Umfang geführt wurden, so daß man es zum großen Teil eigentlich mit kleinen Scharmützeln, 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 Kampfesorganisationen zusammengeschlossen war und die richtige Taktik vermissen ließ, mit der der Arbeiterklasse entgegengetreten werden konnte. Unterdessen haben sich aber die Chancen des Kampfes sehr wesentlich dadurch verschoben, daß auch die Arbeitgeber ihre Organisationen immer mehr zu richtigen Kampfesorganisationen ausbauten, in denen vor allem das solidarische Gefühl geweckt wird, das sie zu gemeinsamem Handeln gegenüber dem gemeinsamen Klassengegner 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 entwickelte, in dem einfach die Unternehmerschaft einer ganzen Berufsgruppe auf einen Streik mit einer Massenausperrung antwortete. Nun mag es ja richtig sein, daß das System der Massenausperrungen, 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 verkennen, 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 Oesterreich bei Streiks wiederholt erlebt, und zwar so, daß dort, wo die Arbeiter nicht über straff zentralisierte, über große Geldmittel verfügbare 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 nachgerüstet und gestärkt. Und so wird gerüstet 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 Gegenjages geführten Machtkprobe.

Mit dieser steigenden Gegensätzlichkeit 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 Nahrungsmittelbranche 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 Stimmentgabe mitberufen hat. Aber dieses natürliche Hinüberlenken von reinen Wirtschaftsfragen in die Parlamente bringt für die Arbeiterklasse auch eine gewisse Gefahr mit sich, die allerdings bei einiger Bedachtsamkeit auf die soziale Aufklärung der Massen leicht überwunden werden kann. Diese Gefahr besteht nämlich darin, daß bei einem Teil der Arbeiterklasse leicht die Auffassung zutage tritt, als ob unter diesen Umständen die Fragen des Arbeiterschutzes und der Arbeiterfürsorge 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 aufgebaute Parlamentarismus noch sehr jung ist, wie das etwa in Oesterreich, 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 große Schichten von Arbeitern erst zur Anteilnahme an dem öffentlichen Leben überhaupt erweckt wurden, die sozusagen als noch ungeschulte Rekruten in der politischen und gewerkschaftlichen Bewegung mitmarschieren, denen aber jeder tiefere 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 Glanz 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 Denkweise 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 gesteckt sind, im unklaren ist. Denn von dieser Zielfarheit und den taktischen Regeln hängt alle unsere 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 vorgeschlagenen Zusammenlegung der Rente fest, und zwar geht der zustandegewonnene Beschluß dahin, für die bereits in Dienst stehenden Eisenbahner es bei dem jetzigen Zustande zu belassen, dagegen wurde für die künftigen in den Dienst tretenden Eisenbahner der Grundsatz angenommen, daß die Unfallrente und die Pension, respektive Provision, nicht mehr als 100, respektive 120 Prozent des jährlichen Arbeitsverdienstes des Versicherten, betragen dürfe. 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 dürfe, 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 Kron, der sich der Regierung für die ihm zuteil gewordenen Unadangehenlichkeiten gefällig 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 Wohlfahrtsanstellung büßen. Denn eine Verschlechterung, die sich vor allem bei der Rentenbemessung der Verletzten zeigen wird, bedeutet es, wenn im Vorstände 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 Betracht kommt, so daß daher die Unfallversicherung an 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 Rentenausmaß für die Verletzten 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 deutschnationalen Eisenbahnern eine Vertretung freiwillig im Vorstände einräumen wird, ist klar, denn so dumm 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 Liebesdiensten für die Regierung, die Interessen seiner eigenen nationalen „Kameraden“ genau so schmachvoll verraten, wie die Interessen des gesamten Personals überhaupt. Wir werden ja sehen, ob die deutschnationalen Eisenbahner so viel Verständnis für ihre eigenen Interessen aufbringen, daß sie, ebenso wie wir, energisch verlangen, daß im Ausschuß der Statusquo wieder hergestellt wird.

Wir lassen hier den Bericht über die Verhandlungen folgen:

Am Dienstag den 5. und Mittwoch den 6. November l. J. hat das Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses das Kapitel: „Unfallversicherung der Eisenbahner“ beraten. Beim § 265 des Sozialversicherungsgesetzes, der von der Zusammenlegung der Renten handelt und den Bezug der Unfallrenten neben der Pension und Provision für die in Zukunft in den Dienst der Eisenbahn tretenden Personen ausstellt, liegt vom Abgeordneten Genossen Tomschik der Antrag auf Streichung dieses Paragraphen vor. Abgeordneter Kron als Referent spricht sich gegen den Antrag auf Streichung und für die Regierungsvorlage aus. Zum § 268, die Organisation des Vorstandes der Eisenbahnerunfallversicherungsanstalt betreffend, wo in der Regierungsvorlage die paritätische Zusammenlegung des Vorstandes vorgesehen ist, spricht sich der Referent, Abgeordneter Kron für die Dritteilung des Vorstandes aus, verlangt aber, von der Regierung gewisse Zusagen, daß bei den Ernennungen, nur im Dienste der Eisenbahn stehende Personen, insbesondere die Vertreter der verschiedenen Organisationen, welche derzeit im Vorstand zu einer Vertretung nicht gelangen, berücksichtigt werden.

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

Gegen den Antrag des Referenten Kron, den § 265 in der Fassung der Regierung aufrechtzuerhalten, sowie zur Begründung seines Antrages auf Streichung des § 265, der die Rentenzusammenlegung für diejenigen Eisenbahner beinhaltet, welche nach Inkrafttreten des Gesetzes im Eisenbahndienst aufgenommen werden, führte Abgeordneter Genosse Tomschik folgendes aus:

#### Rede des Abgeordneten Tomschik.

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 Arbeitsrat, wie auch in Versammlungen der Eisenbahnbediensteten abgeführt wurden, gaben den deutlichen Beweis dafür ab, 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 Eisenbahnern, 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 ihnen unbedingt gebührt, da sie dieses Recht durch die Leistung von Beiträgen an ein Altersversorgungsinstitut 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 hervorragende Parlamentarier waren es, die für dieses Recht der Eisenbahner eine lange gebrochen haben. Bei der Debatte anlässlich der Beratung des erwähnten Gesetzes in der XI. Session, 43. Sitzung des Herrenhauses vom 4. Mai 1894, sagte der Oberlandesgerichtspräsident Graf Chorinsky, als er über die Einbeziehung der Eisenbahnbediensteten unter das Unfallversicherungsgesetz mit Bezug auf jenen Teil der Bediensteten, welche sich 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 gaben wir ihnen nur das Cadeau (Geschenk) der Aufhebung des Haftpflichtgesetzes. Nun hat, wie ich mit großem Dank konstatieren muß, Hr. Eggelsen der Herr Handelsminister darauf hingewiesen, daß die in den Pensionsstatuten der Staatsbahnen und in jenen, welche seinem Einfluß unterliegen, schon Vorzüge dafür getroffen ist, daß die Unfallversicherungsrente

neben der Pensionsrente fließe. ...“

Im weiteren Verlauf seiner Rede sagt Graf Chorinsky: „... Ganz unberechtigt ist jedoch das Beharren nicht, daß im Gesetz fixiert werden sollte, daß der Pensionsanspruch neben der Rente läuft. ...“

Also schon damals hat man das Unrecht, das man heute den verunglückten Bediensteten antun will, empfunden, und wollte das Recht neben der Unfallrente auch noch den Anspruch auf eine Pensionsrente gesetzlich festlegen, und nur die bedrückte Erklärung des damaligen Handelsministers Grafen Burmbrand hat es bewirkt, daß man von einer gesetzlichen Festhaltung dieses Anspruches Abstand genommen hat. In der oben erwähnten Sitzung hat nämlich Handelsminister Graf Burmbrand ausdrücklich erklärt: „... Sie (die Eisenbahner) erhalten als Equivalent des für sie nicht mehr in Geltung stehenden Haftpflichtgesetzes anstatt der normalen 90 Prozent, eine solche von 90 bis 120 Prozent, und wenn es auch nicht im Gesetze ausdrücklich gesagt werden kann, bleiben ihnen doch auch, da sie zum großen Teile pensions- oder provisionsberechtigigt sind, ihre Pensionsansprüche bis zu 40 Prozent ihres Gehaltes gewahrt, so daß also der Fall eintreten kann, daß ein durch Unfall Verletzter noch einen namhaften Beitrag 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 betont werden muß — namens der Regierung sprach, so viel Geltung haben muß, daß ein solches Versprechen auch in Zukunft nicht zurückgenommen wird.

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

#### einen Bruch des bestehenden Privatrechtes

bedeutet, indem man den Eisenbahnern — den einen Vertrags- teil — etwas nimmt, worauf sie durch die Erfüllung der Bestimmungen des Pensionsvertrages (Statuten des Pensions- oder Pensionsfonds) durch die Eingahlung der Pensionsbeiträge ein unveräußerliches Recht erworben haben. Diese Ansicht wird durch die Rede des Reichsgerichtspräsidenten Eggelsen Dr. Unger, die er in der bereits erwähnten Debatte gehalten hat, bestätigt. Dr. Unger sagte unter anderem: „... Wenn zum Beispiel ein Pensionsanspruch durch jährliche Beiträge erkauft worden ist, so ist das ein privatrechtlicher Anspruch, der dem Manne nicht genommen werden kann. ...“

freudlosen 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 Werkstätte des Heimarbeiters oder in den weiten Sälen der Fabrik, ob in der Naturalwohnung oder in der Kaserne — überall hat die Hoffnungs- und Mitleidlosigkeit einen Nistwinkel ein Spinnweb aufgeschlagen, überall wo es „grau“ ist, nistet sich diese ein und läßt sich nur schwer, sehr schwer ausbreiten. Schwerer als der Mann leidet die ewig Gefangene, die Frau, darunter, weil die Frau viel reicher und tiefer empfindet und ihre Seele weitere, süßere Hoffnungen trägt, als die sturm- und kampfgewohnte Brust des Mannes. Was stellt sich die Frau nicht alles von einem eigenen Heim, von einem liebenden Mann und einem lezigen Kindelein vor? Kindelein! Wird es nicht zum Glück und zum Mehrer des Glendes? Kommt nicht schon ohne daß sie aufgeblüht, der Grabeur der Sorge und ritt tiefe Furchen in ihr Antlitz? Driht nicht die Karree ihre Zahnpurten aus und verbrennt nicht der Frost des Lebens ihren Busen, bevor er reif ward? Legen sich nicht Trüerränder um ihr müdes, verweintes Augenpaar und täuschen nicht ihre blutleeren Lippen ein weinvolles Lachen vor? Und doch ist auch mit ihr ein Recht, ein Recht auf Anspruch von Liebe, Freude und Glück geboren worden.

Sind die Dichtermorte: „Sie flechten und weben himmlische Rosen ins irdische Leben“ nicht eine furchtbare Anklage?

Ich habe das „Grau“ des Lebens als Sandwerksbursche und auch später bis zur Reife kennen gelernt. Dieses Leben beraubte mich meiner rosenroten Brille, aber ich lernte haften. Das Leben der Arbeiter ist nicht bloß grau, sondern auch hoffnungslos, zum Verzweifeln bitter, weil es aus unserer Brust die menschlichen Empfindungen reißt und als Ersatz Unkraut setzt und uns zum gedankenlosen Tier niederdrückt. Einmal sah ich in der fruchtbaren Ganna Ribenshaderinnen, die mit stummen, gleichgültigen Gesichtern immerzu graben und graben, bis die Sonne über das saftgrüne Pflanzenmeer sank. Dann nahmen sie ihre Hauen auf die Schultern und gingen mechanisch in gleichem Tritt in ihre Lehmhütten zurück. Von weitem machte der Zug den Eindruck, als wäre der nahegelegene Friedhof außerstanden, dessen Insassen gespenstisch 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

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

Es wäre daher ein Unrecht, welches an den erworbenen privaten Rechten der Eisenbahner legungen würde, wollte man ihnen die aus dem Privatvertrag, welchen sie mit dem bei einer Eisenbahnunternehmung errichteten Pensions- oder Pensionsinstitute geschlossen haben, ersließenden 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 auszuheben. Nicht nur der Gerberausschuß des Abgeordnetenhauses, sondern ganz besonders die vereinigte juristische und volkswirtschaftliche Kommission des Herrenhauses sprachen ganz deutlich aus, von welchen Intentionen diese beiden Korporationen geleitet waren. In dem Berichte der letzteren Körperschaft lesen wir: „... Die Kommission durfte aber hierbei 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 Diensteskenntnis 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 exzeptioneller Schutz gegen die Folgen von Verunglückungen schon 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 erblicken können. ...“

Aus dieser Anerkennung weicht gewiß ein ganz anderer Geist, hier drückt sich

#### eine wirkliche Fürsorge

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

Und nun ergibt sich die Frage, ob es wirklich zutrifft, was der seinerzeitige Motivenbericht, sowie die Ausführungen des seinerzeitigen Vertreters des Eisenbahnministeriums, des verstorbenen Ministerialrates Dr. Pollak und des Abgeordneten Kron, welche zu dem Schaden noch die verunglückten Eisenbahner verhöhnt und beleidigt, behaupten. Es kann ruhig gesagt werden, daß die Befürchtungen, welche die beiden Herren geäußert und die im Motivenbericht enthalten sind, übertrieben sind.

Die Mehrzahl der verunglückten Eisenbahner stehen nicht in so hohen Gehältern und haben auch so wenig Teilnahmeh Jahre, daß selbst bei einer Zurechnung von Jahren in die Pension nicht die Gefahr besteht, daß sie zusätzlich zur 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 beträchtliche Anzahl von Teilnahmeh Jahren und daher einen Anspruch auf eine höhere Pension erworben haben. Und schließlich, wenn auch der Fall eintreten sollte, daß von der Wohltat dieser Bestimmungen auch eine größere Anzahl verunglückter Bediensteter betroffen würden, kann man sich der Erwägung entziehen, ob denn der Verlust der Erwerbsfähigkeit, der Gesundheit selbst, durch Zahlung einer Rente und der Pension, beziehungsweise

seine Schafstiefeln putzen wolle. ... Sie nicht zu klammern. ...

Damals stand ich versteinert da und rief aus: „Oh Ihr, die Ihr das Antlitz des Allmächtigen trägt, wer hat euch zum Tier erniedrigt?“ Diesesmal wurde mir die Gefaltete 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 nimmer froh werden, wenn ich meinen Vor- sah 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 doppelte Freude? Wächst mein Glücksempfinden nicht in demselben Maß, wie das meines Nachbarn? Ich muß mein bißchen Freude vor dem geizigen Auge meiner Mitmenschen ver- stecken, 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, dankenden Mitbürger gewinnen und sie aufwärts führen können.

Ein jeder ist verschuldet jeder Tat

Und jeder trägt auf seiner Seele ungeheuer

Was jeder je an Schuld und Frevel tat.

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

Es ist die Quelle des gedruckten Wortes!

Ihr Schutzhelmer 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 be- weinen, die Zunge, damit wir es beklagen können.

Die Augen sind nicht bloß zum Weinen da, sondern sie sind auch die Fackeln, mit welchen wir das Finstere des Lebensweges erhellen sollen, damit wir nicht fallen. ... Mit diesem Fackelschein schäufen 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 Denkfaulen dagegen angeführt werden. Wer kann verlangen, nach des Tages harter Arbeit eine Zeitung, ach, gar ein Buch zur Hand zu nehmen. Speziell die Frauen können nach Verrichtung der vielfachen, den Geist tödenden häuslichen Arbeit, die doppelt

## Feuilleton.

### Die Organisation ist die Quelle jedes Glückes\*).

Von Rudolf Müller.

Nur das Würdigste von allem  
Soll leuchten Deine Waj!  
Und ich will die Höhe segnen,  
Eggen viele tausendmal.

Das Leben des Arbeiters ist der Weg nach Golgatha. Die Wiege bildet den Anfang seiner Qual, die bis zum Grab währt. Erst in diesem findet das freudlose Leben seine Ruhe. Aber selbst auf seinem Grabhügel wachsen keine Cypressen, aufstehende Rosen und lachende Vergißmeinnicht, sondern Disteln mit langen Stacheln. So wie er kam, so ging er wieder. Sein Erbe tritt der Nachste an. Schwere Nebelkassen verhindern ihm jede Aussicht und jede Orientierung in die luftigen Höhen, immer führt sein Weg zur Qual zurück. Mit weihrauchgefüllten Opfergefäßen und Psalmengesängen wird der Arme in das Reich der Hölle geleitet. Auf seiner Arbeit und seinem Glück liegt der Fluch und die Tränsel seiner Väter. Er muß büßen, was seine Ahnen an ihm verbrochen hat und wird der Menschheit Geißel und der Menschheit Fluch! Nie scheint für ihn die Sonne sein Leben im verschlammten, verregnet. Mit dem ersten Aufsteigen im Mutter Schoß 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 Frühjahrs-sonne. In diesen „grauen Gläsern“ widerspiegelt sich alles grau. Grau ist sein Wanderstab, seine Keßel, 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 heraus- streckt, zurückkehrten. Das war am dümmrigen, grauen Morgen feuchend verlaßen. Wie unendlich traurig ist es, wenn wir uns erinnern, wie wir die Sehnsucht unserer Träume und das Glückshoffen, das wir als Kinder jähzähnd in unserer Brust trugen, langsam begraben mußten und den Weg in die Wüste mit all ihren Schreden einschlugen, die Wüste des arbeitenden Alltags um das kärgliche Brot. In der Wüste gibt es kein Entrinnen. Der feine Sand verklebt und die Augen, dringt in die Ohren, verlaßt die Vernunft und ver- staubt unsere Seele. Dieses wermutbittere Gefühl des grauen,

\*) Diese Abhandlung kann auch zur Unterlage eines Referates „zur Anregung des Lesereifers“ benutzt werden.



Provision, genügend entschädigt wird? Werden durch die Folgen eines im Dienste Verunglückten nicht die ganze Existenz eines Bediensteten auf die Zukunft, auf die Erreichung eines höheren Gehaltes und Quartiergehältes auf die Versorgung in höhere Dienstesklassen, auf den Bezug auf erhöhte variable Bezüge vernichtet, ganz abgesehen von der Seelenpein eines kranken, stichenden Menschen, der Schmerzen erliden 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 Abzug des in Rede stehenden Paragrafen anlangt, so bin ich der Meinung, daß eine besondere Begründung für dessen Streichung nicht notwendig ist, da doch die Gesetze nicht nur eine Gegenwartsarbeit, 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 Versicherungsanstalt als unmoralisch (§ 878 a. b. G. B.) 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 Judikatur schaffen würde, die auf die Dauer aufrecht zu erhalten nicht möglich wäre, wenn nicht eine Vermischung in der Jurisdiktion 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.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, bitte ich um Annahme meines Antrages auf Streichung des § 265 und Hinzunahme der Zifferung 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 1904 stattfanden, auch eine Petition der Eisenbahner, unterzeichnet von 10.000 Eisenbahnbediensteten, eine besondere Rolle spielte, in der gegen die Aufhebung des Haftpflichtgesetzes protestiert wurde und das Herrenhausmitglied Erzengel Oberlandesgerichtspräsident Graf Chorinsky diese Petition als beachtenswert bezeichnete. Um wie viel mehr muß eine Petition unterzeichnet von 104.000 Eisenbahnbediensteten 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 erachtet, das Abgeordnetenhaus möge vor allem in Betracht ziehen, daß es sich um

#### ein soziales Fürsorgegesetz

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

Hierauf wendet sich Abgeordneter Genosse Tomšić auf das entschiedenste gegen die Ausführungen des Referenten Kroy, der beim § 260 die Drittelung des Vorstandes der Unfallversicherung der Eisenbahner verlangt und dieses Verlangen mit der Behauptung begründet, daß es der Partei (gemeint ist die sozialdemokratische Partei), welche gegenwärtig

den gewählten Vorstand der Unfallversicherung beizubehalten sein mag, die Partei zu gewöhnen, daß von Parteien dieser Art es sehr angenehm sein kann, 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 hineinzubekommen. Mit den gleichen Argumenten begründet der Referent Kroy seinen Antrag auf Anwendung des § 217, der für die Rentenkommmission, welche aus dem Vorstand gebildet wird, für die Entscheidungen in Angelegenheiten der Unfallentschädigung und der Unfallversicherung ebenfalls die Drittelung festsetzt. Der Referent hofft, daß man das sogenannte unparteiliche Drittel Anhänger seiner Partei, sowie der anderen Parteien, welche bei den Wahlen durchfallen, weil sie eine verhältnismäßige Minorität aufweisen, einfach seitens der Regierung ernannt, sonst könne er sich selbstverständlich nicht für die Drittelung aussprechen.

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

Abgeordneter Genosse Tomšić erklärt in seinen Gegenausführungen, daß es gewiß 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 durchgefallen 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, fassen ihre Pflicht ganz anders auf, als es sich der Herr Referent und Herr Kurišal vorstellt. Sie wissen sehr genau, daß sie als gewählte Vorstandsmitglieder bei den Verhandlungen im Vorstand über die Rentenbemessung eines Verletzten sich nicht darum zu kümmern haben, welcher Partei der Verletzte angehört, sondern welche Ansprüche derselbe nach Recht und Gesetz zukommen, gleichviel, welcher Partei er angehört. Redner warnt auf das entschiedenste vor dem

#### Hineintragen des Politismus

in eine Sache, die alle, ohne Unterschied der Partei, objektiv behandeln sollen. Es handelt sich hier darum, daß der Herr Referent Kroy und Kurišal 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 Drittelung 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 Gewogenheit der Regierung durch Abweisungen von Rentenansprüchen erringen wollen wird. Dies ist schon deshalb sicher zu erwarten, da das Eisenbahnministerium sich für die Drittelung des Vorstandes hauptsächlich mit der Motivierung einsetzt, daß die Parität allzu hohe Unfallkosten zeitig hätte. Und dazu bietet ein sogenannter Eisenbahnvertreter, wie Herr Kroy es doch vorgibt zu sein, seine Hand aus parteipolitischen Gründen, die vollständig unschicklich sind, da

#### kein Beweis für eine parteiliche Handlungsweise

des jetzigen parteilichen Vorstandes vorliegt. (Vielleicht hat diese Erkenntnis des Herrn Referenten gegenüber der Regierung seine Ursache im raschen Avancement des Herrn Kroy, D. Red.) 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 Drittelung 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 Drittelung bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt nichts anderes bedeutet, als daß zwei Drittel vom Un-ter-

nehmer (welcher in diesem Falle der Staat ist) ernannt und ein Drittel von den versicherten Eisenbahnbediensteten als Vorstandsmitglieder gewählt wird. Ich muß vor einer solchen Schädigung der versicherten Eisenbahner auf das entschiedenste warnen und empfehle 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 hinlänglich durch den Obmann der Anstalt gesichert sind, dessen Diminutionsrecht bei vielen Abstimmungen zugunsten des Unternehmers entscheidet.

Der Vertreter des Eisenbahnministeriums, 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 Unfallkosten bedeutend mehr belastet sind als die im Deutschen Reich. So kommt durchschnittlich auf einen Bediensteten an Unfallkosten in Österreich 56 bis 57 Str. per Jahr, in Deutschland 28 Mk. Von 1000 Pensionisten und Provisionsisten 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 100 Pensionisten beziehen zugleich Unfallrente in Österreich 2767 Prozent, in Preußen 23 Prozent, in ganz Deutschland 53 Prozent. Dabei sind in den einzelnen Direktionsbezirken diese Verhältnisse so verschieden, daß für Stanislaw diese Zahlen 8606 Prozent und für Lemberg 3937 Prozent ausmacht. 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 ziemlich hohes Mehr an Rente gegenüber den anderen Arbeitern bekommen. Was die Drittelung des Vorstandes der Eisenbahnunfallversicherungsanstalt 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 der 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 Tomšić:

Die Ausführungen des Herrn Sektionsrates v. Glanz, Vertreter des Eisenbahnministeriums, 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 Eisenbahnministeriums seit dem Abgang des Hofrats Dr. Pollak nichts geändert hat. Schon wieder müssen wir hören, daß man im Eisenbahnministerium an den Anreiz zu Unfällen und Simulation in größerem Maßstab glaubt. Ich muß schon sagen, gegen besseres Wissen. Daß sich in Preußen und in Deutschland prozentual weniger Unfälle ereignen 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 z. B. in so fernem Verkehr längst nicht mehr entsprechen, der Verkehr sich da-her 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 Tatsachen aber dazu zu benutzen, die Eisenbahnbediensteten der Simulation zu beschuldigen, ist höchst ungerecht und unschicklich. Der wahre Grund ist einfach der, daß man bei den verunglückten Eisenbahnern sparen will. Eine sonderbare Betätigung in Sozialpolitik, die das Eisenbahnministerium hier entwickelt, welche auf das schärfste zu beurteilen ist. Hoffentlich werden sich die geehrten Subkomiteemitglieder zu einer solchen fragwürdigen Sozialpolitik nicht hergeben und die Zu-

ermüdet, kein Buch lesen, weil sie abgestumpft ins Bett sinken, in welchem selbst das müde Gehirn in träben, atembeklemmenden Träumen von Sorgen, Kummer und Bitterkeit weitererzählt. . . .

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 Schicksal der Arbeitenden. Denn jenem Glücksgefühl, welches lächelnd in unserem Innern ruht, braucht bloß Sonne zugeführt werden, es braucht ein wenig Gebet und gepflegt werden, damit es nicht gleich den Blüten im Frost dahinsinkt. Um dieses Glücksgefühl zu erhalten und immer wieder zu erneuern, müssen wir es nähren, pflegen, es immer wach 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 Freundlosigkeit zugrunde. Die Geistes- und Seelenmahrung 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 beglückender werden wir unseren 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 schon Liebe ist? — Wer hat diesen göttlichen Strahl je in unser Herz gepflanzt? Um dieses Glücksgefühl in vollen Zügen zu schürfen, müssen wir aus Dichtermunde in schönen, heiligen Worten die Vereinigung, die Sehnsucht der Menschen zueinander kennen lernen. Erst dann wird uns die Erkenntnisquellen, 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 Dasein mit erwidernem Licht erfüllen; wir werden wirklich lieben — und glücklich sein, wenn wir empfinden, welcher Inhalt an freudigem Gefühl uns aus diesem Reuen ersteht. Erst dann wird der Unstimm verstimmt, daß Liebe Schande sei. Wir werden schönere 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

werden uns liebenswürdiger und viel menschlicher nähertreten 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 Glücksempfinden suchen? Wenn er den schmalen Pfad, der mit Unfräutern bewachsen ist, einschlägt, und der zum Buch, zum Lesen führt.

Ich gestehe, ich habe diesen Dornenweg gesucht, gefunden und habe durch ihn die Auferstehung gefeiert. Ein gutes Buch erwärmte stets mein Inneres und brachte die Schlacken zur Schmelze, wie die Frühlingssonne das Gletschereis. Welch unjüngliche 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 Glücksquell, unsere Organisation eröffnet. Sie ist der Jungbrunnen, wo Alle jung, Schwache stark, Verzagte mutig und Blinde sehend gemacht werden. Ihr verdanken wir die neue Menschwerdung. Ihr geliebt 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 tiefer, so hoffnungslos erscheinen, wie ehemals? Nein! Schon durch unsere Kachzeitung, diesem geistigen Goldbergwerk, 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 unerhöpfter Glücks in uns tragen. Gehoben muß der Schatz werden durch eine Bereicherung unseres Innenlebens — durch das Lesen. Dort, wo sich sonst Mann und Frau stumm und verärgert gegenüberstehen, wird jetzt ein neues Band geknüpft werden, ein Drang zum Ausprechen des durch das Lesen bewegten Innern. Beide werden aus Gespräche kommen, die sie fesseln und sie der rechten Kameradschaftlichkeit näherbringen. Sie werden bald erkennen, daß die echte Freundschaft nur im Grunde des Herzens gedeiht und nicht im Gebett. Das wahre Glück besteht nicht im Neukern des Menschen, sondern in seinem Seelenadel, seiner Seelenhöhe. Durch das Lesen werden wir bald eine andere Auffassung vom Wesen und der Art vom Leben, über unsere Kinder z. z. erhalten. Jeder Gegenstand wird Leben gewinnen, jeder Baum und Strauch, jedes Sturmesbrausen wird uns dann vieles, was wir bisher nicht verstanden, sagen können. Wir werden das Glikern des Meeres, das Murmeln des Baches verstehen und unsere Brust wird sich beim Sonnenlauf und -untergang weiten über ihre Pracht. Sie wird uns jene Summe von reiner Freude aus-

lösen, wie bei dem Wanderer, der auf hoher Bergkuppel 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 Wüchlein, das wir lesen, zieht ein vielgestaltiges, neues Leben in uns ein. Die Hoffnung, die treue Wunderblume des Erbgartens wird wieder zu spritzen beginnen und ihr Duft wird sich als mildes Grün um unser Denken schmeicheln und wird uns das Lied verkünden, daß wir im Diesseits schon glücklich sein müssen.

Es gibt hierieden Brot genug  
Für alle Menschentinder  
Und Rosen und Myrten und Schönheit und Lust  
Und Zuckerkuchen nicht minder.  
Ja, Zuckerkuchen für jedermann.  
Sobald die Schoten plagen;  
Den Himmel überlassen wir  
Den Engeln und den Engeln.

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, kringt, kringt mit euch, bis ihr den Widerstand besiegt. Werft die Spielkarten, den Bierkrug, diese falschen Tröster, zum Fenster hinaus und öffnet Tür und Tor dem Buch. Kringt mit euch, ob bereits der Reiz des Lebens euch die Haare bleicht, ob euch noch die Jugend läßt, ob ihr als junge Väter und Mütter bisher dem Glück der Erkenntnis euer Aug und Herz verschlossen. Greift nach dem Buch als Tröster, Berater, Freund und Bringer des Glückes. Mensch sein, heißt nicht bloß Kämpfer sein, Mensch sein, heißt auch Leser 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 riechen sehen, das wir trinken nur zu neuem Sehnen, zu neuem Hoffen, zum Erfassen des uns trotz des Graus des Arbeiterlebens umgebenden Glücks. Wahrlich, jeder Tropfen wird uns köstlichen 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 versehen helfen.



nutzung bei armen Eisenbahnertrüppeln zu sparen, durch die Annahme meines Antrages zurückweisen.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Tomisch auf Streichung des § 265 abgelehnt und die Regierungsvorlage angenommen.

Bei der Abstimmung über den § 266 wird die Drittelung gegen die Stimmen der Sozialdemokraten beschloffen. Auch Abgeordneter Buzival stimmte gegen die Drittelung, obwohl er zuerst dafür gesprochen hat.

Die Punkte 1, 2 und 3 des § 266 entfallen nach dieser Abstimmung.

Der § 262 wird mit einigen verbessernden Abänderungen angenommen.

Ueber Vorschlag der Regierung wird einer neuer Paragraph, 262 a, angefügt, folgenden Inhalts:

„Bei Bediensteten, die in ständigen Bezügen stehen, ruht die nach § 262, letzter Absatz, festgestellte Rente soweit, als sie 60 Prozent des Verdienstanges übersteigt.“

Der für die Bemessung der Rente maßgebende Verdienstangabe eines in ständigen Bezügen stehenden Bediensteten besteht in dem Unterschied zwischen seinem gesamten Jahresarbeitsverdienst und der Höhe seiner jeweiligen ständigen Bezüge, welche jedoch niemals mit einem höheren Betrag in Rechnung zu ziehen sind, als sie zur Zeit des Unfalles betrugen.“

Es soll mit dieser Bestimmung die bisherige Praxis bei Vorrückungen in eine höhere Gehaltsstufe, den Eisenbahnern die Rente auf den Verlust der Nebenbezüge zu rebuzieren, gesetzlich verhindert werden.

Bei der Abstimmung stimmen die sozialdemokratischen Abgeordneten gegen den Absatz 1 dieses neuen Paragraphen. Derselbe wird von der Majorität angenommen. Der Absatz 2 wird einstimmig angenommen.

Beim § 263 vertritt der Referent Kron einen Antrag Buzival, der dahin geht, die Rente für einen Betriebsunfall mit der für einen Verkehrsunfall gleichzustellen und empfiehlt die Annahme desselben.

Hierauf stellt der Abgeordnete Goll (Agrarier) einen Antrag, offenbar vom Vertreter des Eisenbahnministeriums suggeriert, daß die Rente für einen Verkehrs- und einen Betriebsunfall mit 75 Prozent im Höchstmaß gleichgestellt werden soll.

Der Regierungsvertreter Sektionsrat v. Glanz (Eisenbahnministerium) ist mit dem Antrag des Abgeordneten Goll einverstanden.

Abgeordneter Genosse Tomisch erklärt sich mit dem Antrag des Abgeordneten Buzival einverstanden. Der Antrag des Abgeordneten Goll ist aber absolut unannehmbar. Die Herren haben bereits durch die Annahme des § 265 die Eisenbahnenbediensteten geschädigt und jetzt hat der Abgeordnete Goll sein gutes Herz für die Arbeiter in der Weise gefunden, daß er den Verkehrsbediensteten, man kann sagen, der größten Anzahl der Eisenbahner, da auch die Arbeiter bei einem Verkehrsunfall die erhöhte Rente beziehen, die 90prozentige Rente bei einem Betriebsunfall kürzen und die Rente bei einem Betriebsunfall um 15 Prozent auf Kosten dieser Kürzung erhöhen will. Gewiß eine sonderbare Sozialpolitik, mit der die Arbeiter gewiß nicht einverstanden sind. Wenn die Arbeiter eine Erhöhung des Rentenausmaßes für einen Betriebsunfall verlangen, so geschieht dies gewiß nicht in der Absicht, die Rente für einen Verkehrsunfall zu verkleinern. Die Herren vergessen immer, daß es sich hier um ein wohl erworbenes Recht handelt für die diejenigen, auf welche feinerzeit das Haftpflichtgesetz Anwendung fand. Es kann doch unmöglich die Aufgabe des Sozialversicherungsausschusses sein, nur Gegenwartsarbeit zu leisten, dies gilt hauptsächlich auf die Einwendung des Herrn Antragstellers, der seinen Antrag so aufgestellt wissen will, daß die Kürzung nur für die Eisenbahner eintreten soll, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes in den Eisenbahndienst treten. Auch die Leute, welche nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes in Eisenbahndienst treten, dürfen des Rechtes auf erhöhte Rente nicht verlustig werden. Eine Erhöhung, respektive Gleichstellung des Rentenausmaßes für einen Betriebsunfall ist gewiß sehr berechtigt, da es für einen Verletzten einleuchtend ist, ob er bei einem Betriebs- oder einen Verkehrsunfall verunglückt. Sein Schaden ist ja derselbe. Doch darf die Gleichstellung nicht auf Kosten anderer Bediensteter durchgeführt werden. Wir Sozialdemokraten werden daher für den Antrag Buzival stimmen, aber den Antrag Goll ablehnen.

Abgeordneter Widholz polemisiert gegen die Ausführungen des Vertreters des Eisenbahnministeriums.

Bei der Abstimmung über den Antrag Buzival wird derselbe von der Majorität gegen die Stimme der Sozialdemokraten und des Abgeordneten Buzival abgelehnt.

Der Antrag Goll wird hierauf ebenfalls abgelehnt und der § 263 in der Fassung der Regierungsvorlage angenommen.

Beim § 264 wird ein Antrag Dr. Winters auf Streichung des zweiten Absatzes abgelehnt. Die Regierung verlangt aber folgende Stillierung des zweiten Absatzes:

„Dieser Anspruch geht jedoch für Zeiträume, in welchen dem Verletzten ein Anspruch auf Krankengeld an eine nach Vorschrift dieses Gesetzes eingerichtete Krankenkasse zusteht, bis zu dem Betrag des Krankengeldes, an die Krankenkasse über.“

Die Aufnahme dieses Absatzes in das Gesetz wird von der Majorität angenommen.

Hierauf wird beim § 261 die vom Abgeordneten Genossen Tomisch beantragte Änderung im letzten Absatz des § 244, Ritzierung des Absatz 2, angenommen und damit bei den Erhebungen die Heranziehung der Gemeindebehörden ausgeschlossen. Die übrigen Abänderungsanträge des Abgeordneten Genossen Tomisch zu diesem Paragraphen wurden aber abgelehnt.

Der Bericht über die Verhandlungen betreffend die Krankenversicherung der Eisenbahner im Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses, §§ 107, 108 und 109 des Sozialversicherungsgesetzes, welche am Mittwoch den 6. November 1912 stattfanden, folgt in der nächsten Nummer unseres Blattes.

## Der Parteitag der deutschösterreichischen Sozialdemokratie.

Am 31. Oktober, 1/2 8 Uhr abends, trat in Wien im großen Saale des Arbeiterheims Favoriten der Parteitag der Deutschen sozialdemokratischen Arbeiterpartei in Österreich zu ernster Arbeit zusammen. Die Besichtigung des Parteitages war eine sehr gute zu nennen und entsprach sie ganz der gefährlichen Situation, in der wir Österreicher uns befinden. Von den Bruderparteien waren Vertreter anwesend: aus England Genosse Walsh, Frankreich Genosse Thomas, Deutschland Genosse Gert, Rußland (polnische sozialistische Partei) Genosse Biljucki, Ungarn Genosse Buchinger, dann Dazhynski für die polnischen, Wytik für die ruthenischen, Petrie für die slowenischen, Buzeg für die kroatischen, Oliva für die italienischen und Viktor

Stein für die tschechischen (zentralistischen) Sozialdemokraten. Sie alle begrüßten unseren Parteitag auf das herzlichste.

Die von der Parteiverwaltung beauftragte vorläufige Tagesordnung erwies sich angesichts der politischen Situation und der wirtschaftlichen Lage als viel zu eng. Der Parteitag beschloß daher, die Tagesordnung zu erweitern. Er setzte als ersten Punkt der Verhandlungen die Erörterung des Krieges und die Stellungnahme der Internationale zu demselben. Dann verlangte der Parteitag ein Referat über die inneren Parteiverhältnisse zu hören, um sich über das Verhältnis der deutschen Sozialdemokratie in Österreich zur Gesamtpartei Klarheit zu verschaffen. Der Punkt der Tagesordnung: „Das Parlament und der Arbeiterschutz“ wurde in zwei Teile geteilt: erstens „Die Bedrohung des Koalitionsrechtes“ (Referent Genosse Heinrich Veer), zweitens „Arbeiterschutzgesetzgebung und Parlament“ (Referent Genosse Dr. Vauer).

Das Präsidium des Parteitages bestand aus den Genossen: Bernstorfer, Tomisch und Bötzler als Vorsitzende; Schweidart, Lindner, Paul Richter und Genossin Fanni Neumann als Schriftführer. In die Mandatprüfungskommission wurden gewählt: für Niederösterreich Büls (Liesing), Oberösterreich Kollinger (Linz), Steiermark Schlager (Leoben), Salzburg Witternigg (Salzburg), Tirol Scheibeln (Innsbruck), Kärnten Dimmig (Klagenfurt), Böhmen Dente (Mistig), Mähren Schloßnidel (Sternberg), Schlesien Jörn (Freiwaldau).

Wir sind in unserem Fachblatt leider nicht in der Lage, auch nur auszugeweiht einen alle Punkte der Tagesordnung umfassenden annehmbaren Bericht über den Parteitag zu bringen, denn wir würden dazu viele Wochen brauchen, um zu Ende zu kommen. Derlei kann nur ein Tagblatt entsprechend bewältigen, und ist es darum die Pflicht aller parteigenössischen Eisenbahner, sich aus dem Zentralorgan der Partei, das sehr ausführliche Berichte brachte, über die Arbeiten des Parteitages zu informieren oder sich in den Besitz des Protokolls über den Parteitag zu setzen. Daß der diesjährige Parteitag sowohl in den interessantesten als auch in den bedeutendsten Parteitagen gehört, steht außer allem Zweifel, und ist jede einzelne Rede unserer Berichterstatter nicht nur lehrreich, sondern auch lehrreich. Die Debatte über die Kriegsgefahr wird stets als ein Dokument unserer Anschauungen behandelt werden können.

Wir fassen daher unser Urteil über den Parteitag in folgendem zusammen: Immer wieder, so oft wir auch einen Parteitag mitmachen, wirkt der sittliche Ernst dieses Parlaments der organisierten Arbeiterschaft mit tiefem Eindruck auf uns. Ob Fragen von größter politischer und historischer Bedeutung oder äußerer Natur, wie etwa der Organisation, in Behandlung stehen, immer steht diese Beratungskörperschaft nicht nur auf der Höhe der Sache, sondern überall, auch bei den unheimlichsten Dingen, hört man die tiefe, begeisterte Ueberzeugung als harmonischen Unterton heraus. Das mag dem Philister lächerlich erscheinen. Für uns ist es die Gewähr für die Einheitlichkeit, Festsicherheit, Geschlossenheit der Partei. Denn wo der Handelnde bei der kleinsten seiner Handlungen von einem Leitfaden höherer Anschauungen bestimmt ist, da ist jener berühmte „kategorische Imperativ“ verwirklicht, der von dem großen deutschen Philosophen als die Grundlage gesellschaftlichen Fortschritts angesehen wurde.

Das zeigte sich gleich bei dem ersten Diskussionspunkt der Tagesordnung. Nicht nur das Referat Adlers, sondern auch alle übrigen Reden waren von dem hohen Verantwortungsgesühl getragen, das die überaus ernste, außerpolitische Situation einem Sozialdemokraten auferlegt. Es war nicht ein allgemeines, phrasenhaftes, abgedroschenes Friedensgeschwätz, sondern eine die wichtigsten Ursachen des Krieges bezeichnende Feststellung und eine Anklage, die gleichzeitig eine Warnung war. Das Wichtigste war die Befundung der internationalen Einmütigkeit des Proletariats in der Abneigung gegen den Krieg. Aber auch der Hinweis auf die Gefahren, die für die Herrschenden im Gefolge eines Krieges aus der Empörung des Proletariats entstehen können, ist sehr geeignet, die Schwere der Lage der Arbeiter und Bedürfnisse der Völker zugänglicher zu machen. So ist unser Parteitag ein starker Friedensfaktor geworden, mächtiger und wirksamer als die heuchlerischen Friedensversicherungen unserer offiziellen Politik.

Einstimmig und einstimmig beschloß der Parteitag die folgende Resolution:

Der Parteitag weist mit Abscheu und Entrüstung jeden Gedanken an eine Einmischung Österreichs in den Balkankrieg zurück. Er betrachtet jeden, der eine solche Einmischung unter welchem Vorwand immer fordert, als einen Feind der Völker Österreichs. Er fordert die Erhaltung des Friedens unter allen Umständen und um jeden Preis.

Den Beschlüssen der Internationale entsprechend, fordert der Parteitag alle Organisationen auf, die Agitation gegen Kriegsrüstung und Kriegsbegeisterung in die breitesten Volksmassen zu tragen. In der allernächsten Zeit, insbesondere aber am 10. November, sind in allen größeren Städten und Industriezentren, wo die ökonomischen Verhältnisse dies gestatten, große Massenkundgebungen gegen die Einmischung Österreichs in den Balkankrieg zu veranstalten.

Österreich hat weder im Sandstaf noch in Albanien etwas zu suchen. Wir haben auf dem Balkan keine anderen Interessen als die, in freundschaftlichem Verhältnis mit den Balkanvölkern zu leben und unsere Waren mit ihnen friedlich auszutauschen. Keine Einmischung in den Balkankrieg! Der Balkan den Balkanvölkern! Erhaltung des Friedens!

Mit großer Befriedigung nahm der Parteitag von seiten der Parteiverwaltung die Mitteilung entgegen, daß unser Verhältnis zu den Bruderparteien

der anderen Nationen das denkbar beste ist und daß wir erwarten dürfen, daß die durch die Separatisten herbeigeführte Zählung der Gesamtpartei durch die Wiederbelebung derselben — ohne die Separatisten — behoben werden wird. Die Vertreter der Zentralisten sind in die Gesamtezekutive aufgenommen worden, aus der sich die Separatisten selbst ausgeschlossen haben, und ist den Zentralisten bei der letzten Zusammenkunft des internationalen sozialistischen Bureaus auch ihr Platz in die Internationale eingeräumt worden.

Vorzügliche Referate erstatteten gewohnheitsmäßig die Genossen Dr. Kerner über die Tätigkeit der sozialdemokratischen Abgeordneten, Veer über das bedrohte Koalitionsrecht, Dr. Vauer über den Arbeiterschutz.

Die zur „Arbeiterschutzgesetzgebung“ angenommene Resolution lautet:

Der Parteitag stellt fest, daß jeder Fortschritt der Arbeiterschutzgesetzgebung an der passiven Resistenz der Regierung, an der Obstruktion der bürgerlichen Parteien und an dem Streik des Herrenhauses scheitert. Nur aus eigener Kraft kann sich die Arbeiterklasse den Ausbau der Arbeiterschutzgesetzgebung erzwingen. Der Parteitag verpflichtet daher die Parteiverwaltung, von Aus der Abgeordneten, die Parteipresse und die Organisationen, mit gesteigertem Eifer den Kampf für die Arbeiterschutzgesetzgebung fortzusetzen, eine planmäßige Agitation für sie raslos zu betreiben, ihre Gegner immer wieder vor den Wählermassen an den Pranger zu stellen und, wenn der Widerstand der Arbeitseinde im Abgeordnetenhaus und im Herrenhaus nicht gebrochen werden kann, in einem geeigneten Augenblick die Arbeitermassen selbst zum Kampfe für den Arbeiterschutz zu rufen.

Als die allernächsten Ziele dieses Kampfes stellt der Parteitag fest: die baldigste Vollendung der Sozialversicherung unter Festhaltung der von den Krankenkassentagen beschlossenen Grundsätze; den zehnstündigen Höchstarbeitstag für alle Gewerbebetriebe, den achttündigen Höchstarbeitstag für die ununterbrochenen Betriebe und den Bergbau; wirksamer Schutz der Gesundheit und des Lebens der Arbeiter gegen die Gefahr der Betriebsunfälle und Gewerbeverletzungen, insbesondere auch durch Anordnung des sanitären Maximalarbeitstages; die Erlassung eines Väterduldungsgesetzes, das keinesfalls hinter den Beschlüssen des Arbeitsrates zurückbleiben darf; Befreiung der Bergarbeiter von der Mißwirtschaft der Bruderladen, Unfallversicherung der Bergarbeiter, Mindestlöhne im Bergbau; Regelung der Heimarbeit, Feststellung von Mindestlöhnen für die Heimarbeiter durch obligatorische, paritätisch zusammengesetzte Heimarbeitkommissionen.

Eine besonders rege Debatte entwickelte sich beim Punkt „Bedrohung des Koalitionsrechtes“, die zeigte, daß die österreichische Arbeiterschaft fest entschlossen ist, dieses Recht mit allen zweckdienlichen Mitteln zu verteidigen. Hierzu lag von der Parteiverwaltung die folgende Resolution vor:

Ausgehend von der Erwägung, daß das Koalitionsrecht die stärkste Waffe zur Erlämpfung ungünstiger Arbeitsbedingungen, zur Verbesserung der ökonomischen Lage, also auch zur Hebung des kulturellen Niveaus der Arbeiterschaft ist und geleitet von der Erfahrung, daß die bestehenden Klassen und ihre Verwaltungsorgane alles aufbieten, um dieses wichtigste Recht der Arbeiterklasse durch Rechtsbeugung, durch Gesetzesverletzung, durch Polizeimittel zu schmälern, ja sogar zu vernichten, beschließt der Parteitag die Einleitung einer energischen, rasen und rücksichtslosen Aktion zur Beseitigung aller Fesseln des Koalitionsrechtes und fordert, daß die Beobachtung der auf das Koalitionsrecht bezughabenden gesetzlichen Vorschriften durch die politischen Behörden um jeden Preis erzwungen werde.

Der Parteitag verlangt daher:

1. die Abschaffung des Arbeitsbuchs;
2. die Beseitigung der im § 85 der Gewerbeordnung enthaltenen, dem Grundsatz der Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetze widersprechenden Bestimmungen, daß der Kontraktbruch des Arbeiters eine Uebertretung der Gewerbeordnung begründe;
3. die Erlassung einer Ministerialverordnung an alle politischen Behörden, in der ihnen die Belehrung erteilt wird, daß das bloße Aufstellen von Streikposten nach dem geltenden Gesetze zulässig ist, daß es den Behörden daher strengstens untersagt werde, Streikposten, solange sie sich keiner ungesetzmäßigen Handlung schuldig machen, zu belästigen, geschweige denn sie zum Verlassen ihres Postens aufzufordern oder sie gar, wie es täglich vorkommt, zu verhaften und nach dem Prügelpatente zu bestrafen;

4. die Schaffung eines Gesetzes zur Regelung des Mietverhältnisses zwischen Unternehmern und Arbeitern, denen Arbeiter- oder Werkwohnungen in der Abtät überlassen werden, um ihnen die Ausübung des Koalitionsrechtes unmöglich zu machen oder wesentlich zu erschweren;

5. ohne Rücksicht auf die geplante Reform des Strafgesetzes die sofortige Abänderung der strafrechtlichen Bestimmungen über Erpressung und gefährliche Drohung (§§ 98 und 99 St.-G.), die seit sechs Jahren gegen den Wortlaut des Gesetzes mit klaffenbewußter Brutalität auf Arbeiter angewendet werden, welche aus den edelsten Motiven im Interesse ihrer Organisation tätig sind; die Abänderung der §§ 98 und 99 Strafgesetzes hat in dem Sinne zu erfolgen, daß sie nur dann anwendbar sein dürfen, wenn es sich um gewinnstüchtige Motive handelt, daß aber unter allen Umständen straflos bleiben muß die bloße Warnung vor einem Uebel von dem der Gedachte weiß oder ohnehin wissen muß, daß es eintreten werde, wenn die geforderte Handlung, Duldung oder Unterlassung nicht erfolgt.

Der Parteitag beauftragt den Deutschen sozialdemokratischen Klub des Abgeordnetenheuses, zur Lösung der vorstehenden Aufgaben alles Zweckdienliche unerschrocken zu unternehmen und mit allen wie immer gearteten parlamentarischen Mitteln die Erfüllung dieser Forderungen durchzusetzen.

Der Parteitag beauftragt endlich die Parteiverwaltung, diese Aktion der sozialdemokratischen Abgeordneten durch eine mächtige ununterbrochene Agitation in ganz Österreich zu unterstützen.

Wie unseren Genossen bekannt ist, hat die Frage des Koalitionsrechtes für die Eisenbahner ganz besonders aktuelle Bedeutung, da



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

Nach Absatz 5 ist als Absatz 6 einzufügen:

6. Die Eliminierung der §§ 163, 430 und 431 aus dem Regierungsentwurf zur Reform des Strafgesetzes, die eine vollständige Vernichtung des Koalitionsrechtes der Eisenbahner und der Angestellten aller öffentlichen Betriebe bedeuten.

Rudolf Müller.

Franz Lill.

Ferdinand Staret.

Jacob Neumann.

In der Debatte begründete den Zusatzantrag Genosse 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 Heftigkeiten 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 dürfen. 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 Vorteile erwirkt. Nun aber trachtet die Regierung und mit ihr der ganze Flügel der bürgerlichen Abgeordneten, der Vertreter der Handels- und Gewerbekammern, gerade den Verkehrsbediensteten das Koalitionsrecht einzuschränken. Die Handelskammern und die organisierten Schornsteinschneider haben der Regierung nahegelegt, das Koalitionsrecht, insbesondere der Eisenbahner, einzuschränken. Man hat sich nicht getraut, ein besonderes Ausnahmsgesetz für die Verkehrsbediensteten zu machen, man hat diese Einschränkung des Koalitionsrechtes der Verkehrsbediensteten in den neuen Strafgesetzbuch aufgenommen. In diesem Strafgesetzbuch ist ein eigenes Kapitel, das 31. Hauptstück, das sich lediglich mit dem Koalitionsrecht der Eisenbahner und aller Angestellten in öffentlichen Diensten beschäftigt. Würden nur drei Paragraphen (430, 431 und 163), Gesetzeskraft erlangen, dann wäre den Eisenbahnern jede Organisationsmöglichkeit, jede Lebensmöglichkeit unterbunden und nicht nur den Eisenbahnern, 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 § 431 lautet: „Wer den Betrieb einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahn, einer Beleuchtungsanlage, Feuerqualitätsanlage, der öffentlichen Post, des öffentlichen Telegraphen oder Telephons 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 Bosheit den Verkehr stört und Menschen oder Güter in Gefahr bringt, bestraft wird, dagegen würde sich ja niemand auflehnen. Wer 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 Bedarf die Pflichterfüllung bei den Eisenbahnern ebenso bestraft werden wie die Pflichtverletzung. Wenn die Eisenbahner von ihrem Rechte Gebrauch machen, ihren Dienst gemäß den Instruktionen zu versehen, aus welcher Pflicht immer, sei es, um ihre Stellung zu verbessern oder um ihre Glieder 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 Mitleidsenschaft gezogen würden, zum Beispiel, daß ein Zug nicht rechtzeitig wegfahren kann, so könnte dann ein solcher Eisenbahner nach dem zweiten Absatz des § 431 fünf Jahre Kerker bekommen. Sie begreifen, daß es da um ein Lebensinteresse der Eisenbahner und ihrer Organisation geht und daß wir deshalb alles aufstellen müssen, um die ganze Arbeiterkategorie über die schwere Gefahr, die in diesem Gesetz enthalten ist, zu unterrichten. Eine ebenso gefährliche Fußangel enthält der § 163 für die Bediensteten von Staat, Land und Gemeinde. Wer in einer Druckschrift oder einer öffentlichen Versammlung oder vor einer Versammlung dazu aufreizt oder es anreizt, Pflichten nicht nachzukommen, die sich aus einem Gesetz, einer Verordnung, Anordnung einer öffentlichen Behörde oder Dienstvorschrift ergeben, mer eine Verbindung zu dem Zwecke gründet, solche Pflichten nicht zu erfüllen, oder irer für sie Mitglieder wird, wird wegen Vergehens mit Gefängnis oder Haft von drei Tagen bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe von 20 bis zu 2000 Kr. bestraft. Wenn wir also zusammentreten und beraten: Wir haben jetzt alle Vorkämpfe unternommen, wir haben alle legislativen Maßnahmen bereits angewendet, wir haben vergeblich versucht, unsere Bedürfnisse und möglichen Wünsche durchzusetzen, und wir beraten nun, es nicht vielleicht der instruktionsgemäße Dienst der geeignete Weg wäre, unsere Forderungen durchzusetzen, dann werden wir mit Gefängnis oder Haft von drei Tagen bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafen von 20 bis zu 2000 Kr. bestraft. Dann wäre uns jede Möglichkeit benommen, in unseren Blättern Mißstände aufzudecken, Mittel und Wege anzugeben, wie man die Mißstände beseitigen könnte, kurz, unsere Hände wären gebunden. Im Motivenbericht der Regierung wird es auch ganz deutlich ausgesprochen, daß man nicht etwa Störungen im Verkehr beseitigen will, sondern daß man die Kräfte der Bahnverwaltung unter gesetzlichen Schutz stellen 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 Gummierung des Betriebes, wie sie jetzt unter Strafe steht, etwas ganz anderes ist als das bisherige Verbrechen. Alle öffentlichen Betriebe, Bahnen, Wasserwerke, Telephon, Schiffahrt sollen unter einen besonderen Schutz gestellt werden. Aber nicht einmal vorfälliges Handeln soll bestraft werden, sondern auch die Nichtvollziehung eines Dienstvertrages. Das ist bisher eine Disziplinarsache und wird mit Geldstrafen von 2 Kr. oder mehr geahndet. Künftig soll der Staatsanwalt eingreifen können. Wenn ein Bediensteter verspricht, wenn der Zug nicht wegfahren 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 431 des Strafgesetzbuches fordert. Wenn man den in den öffentlichen Betrieben Beschäftigten das Koalitionsrecht nimmt, ist das die Beseitigung des Rechtes auf Wohnung, auf Nahrung, auf jeden Ausweg. Ich bitte die Vertrauensmänner der Partei, in allen Orten, wo Eisenbahner sind, sie aufmerksam zu machen, welche Gefahren ihnen drohen. (Beifall.)

„Ueber Bildungsarbeit“ erklärte Genosse Dr. Danneberg ein sehr interessantes Referat: In vielen Orten wird man sich begreiflich machen müssen, daß die Parteioorganisation nicht bloß zur Wahl 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 Zählungnahme mit den vielen Arbeitern, die formell 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 entnehmen. (Starkes Geklapper.) Diese hunderttausend Arbeiter werden auch von unserer Parteipresse gar nicht erreicht, sondern bleiben unter dem Einfluß der Bildpresse. Das macht den großen Wahlapparat notwendig und das erzeugt jenes Fieber, das manche Organisationen veranlaßt, in Wahlzeiten Geld für alles Mögliche hinauszukübeln, das man für andere Zwecke der Partei besser und fruchtbringender anwenden könnte.

Auch unsere Parteipresse sollte mehr mitwirken, die Bildungsarbeit zu fördern. Ich richte hier an die Redakteure aller Parteiblätter, Gewerkschaftsblätter den Appell, die Bildungsarbeit besser und in anderer Form zu unterstützen, als dies bisher geschah. Unsere Parteipresse müßte sich mehr kümmern um die Parteiliteratur. Wenn heute eine neue Broschüre oder ein Buch erscheint — das ist jetzt in Oesterreich häufiger der Fall als früher — dann registriert das die Parteipresse höchstens in den Annoncen oder druckt den Widrigkeiten des Verlaages ab. Wir finden nur in den seltensten Fällen, daß die Parteipresse sich selbstständig über die Propagandabroschüren des Sozialismus äußert. Die „Arbeiter-Zeitung“ allerdings bringt ja Rezensionen und kümmert sich um die Literatur mehr als die anderen Blätter aber sie bevorzugt wenigstens bisher solche Werke, die für den zufälligen 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 Sitte gewesen ist, daß man auf erworbenen Parteigenossen mit der Kolportage einen kleinen Erwerb setzen wollte, und so den Vertrieb der Parteiliteratur von dem größeren oder geringeren Eifer dieser alten Parteigenossen 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 Erhaltung 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 kleines 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 576 Kr. erzielt. Im Berichtsjahre 1911/12 aber betrug der Umsatz 8401 Kr., wovon 3000 Kr. auf die eigentliche Parteiliteratur entfielen. Von 1904 bis zum 31. Juni 1912 wurde ein Umsatz von 42.480 Kr. erzielt. Das ist ein Beispiel, das Nachahmung verdient.

In die Parteiverwaltung wurden gewählt: Dr. Adler, Ellenbogen, Bernerthorfer, Abelsheid, Poppe, Neumann, Schrammel, Seib, Schumacher, Staret und Tomschik; in die Parteikontrolle für Wien: Beer und Wihola, Dr. Czech (Präsident), Dimnia (Kassenführer), Gruber (Kass.), Joll (Kassenführer), Preußner (Kassenführer), Kefel (Kassenführer), Schäfer (Kassenführer) und Seliger (Kassenführer). Die Wahlen erfolgten einstimmig oder beinahe einstimmig.

Auf eine Anregung der Bezirksorganisation Troppau 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 Parteitagess sollen die Bestimmungen der politischen Kinderfreunde gestellt werden.

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

Damit waren die Arbeiten des Parteitages erledigt.

Dreimal erklingt der Hohnruf auf die deutsche Sozialdemokratie und die Internationale. Die Delegierten hoben sich erhoben und sangen stehend die ersten Verse des Liedes der Arbeit.

## Von der Südbahn.

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

Bekanntlich hatte durch das heurige Juli-Advance ment sich des Großteiles des Zugbegleitungspersonals tiefe Unzufriedenheit bemächtigt, weshalb am 23. Juli 1912 die gewählten Personalkommissionsmitglieder mit Gen. Weigl als Vertreter des Allgemeinen Rechtsschutzes und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich beim Generaldirektor Herrn Sektionschef v. Weeber vorgesprochen haben. Das Ergebnis dieser Vorrede 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 Verkehrsdirektion die drei gewählten Mitglieder und ihre Ersatzmänner zu dieser Besprechung einberufen. Ueber Intervention des Genossen Weigl wurde dann zugefagt, daß die eigentliche Sitzung erst am 18. Oktober stattfindet, so daß der 16. und 17. Oktober den Personalkommissionsmitgliedern 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 Pöllerer, im Beisein der Herren Inspektor Rosen, Dr. Grabsch, Dr. Ballmann und Dr. Weiser, und der gewählten Mitglieder der Personalkommission: Konduktionsführer Auinger, Konduktionsführer Reichstädter, Konduktionsführer Stenusek und Konduktionsführer Viertler.

Nach Begrüßung der Anwesenden und Verlesung der Präsenzliste durch Herrn Oberinspektor Pöllerer gab der selbe bekannt, daß Beschlüsse nicht gefaßt werden, sondern die Besprechung hauptsächlich zu dem Zwecke einberufen worden sei, um über die vorhandenen Beschwerden anlässlich des Juli-Advance ments Klarheit zu schaffen und andererseits nur um für die Rängeinteilung der Konduktionsführer Bestimmungen zu treffen.

Personalkommissionsmitglied Krizel vertrat den Standpunkt, daß vorerst über die Ursachen des ungleichmäßigen Vorrückens gesprochen werden müsse, bevor über die Rängeinteilung gesprochen werden könne. Herr Dr. Grabsch erklärte demgegenüber, daß der Verwaltung eine beabsichtigte Schädigung der Rängeinteilung ganz fernliege, und verlangt daher konkrete Beispiele über die vorgekommenen Ueberholungen.

Personalkommissionsmitglied 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 Uebersicht voll und ganz deckten. Da einige Beispiele bereits aufgeführt, daß sie im Vergleich zur Uebersicht der Verwaltung in Bezug auf Stichtaglichkeit nichts zu wünschen übrig lassen, verzichtete Herr Dr. Grabsch auf eine weitere Verlesung, indem er ausdrücklich anerkannte, daß die vorgebrachten Beweise voll und ganz die Würdigung darliefen. Er erklärte dann des weiteren den Umstand, daß die gewährten Schenkungsjahre ad Zirkular 32 ex 1912 hauptsächlich darin ihre Wirkung verfehlt hätten, weil bei den 1. 1. Staatsbahnen ein Unterschied zwischen Konduktoren F und Konduktionsführern wie bei uns nicht bestehe und weiters deswegen, weil vielen Konduktoren und auch Zugführern noch die Vorteile der Schenkungsjahre aus anderen Titeln gleichzeitig zuteil geworden seien. Diese Erklärung veranlaßt das Personalkommissionsmitglied Auinger, im Namen aller Kollegen hierauf folgenden Antrag einzubringen und zu ersuchen, denselben dem Herrn Sektionschef zu unterbreiten:

„Alle jene Konduktoren und Konduktionsführer, welche seinerzeit mit 720 Kr. und weniger angestellt wurden und bisher aus dem Titel des Zirk. 405 ex 1910 und dem Titel: „Länger als vier Jahre in der Gehaltsstufe von 720 Kr. gestanden“ ein Schenkungsjahr noch nicht bekommen haben, sollen die nächste Vorrückungsfrist um ein Jahr gekürzt erhalten.“

Alle jene Konduktionsführer jedoch, die beim heurigen Juli-Advance ment von rangjüngeren Kollegen im Gehalt überholt wurden, sollen mit dem gleichen Termin wie ihre begünstigten Kollegen die von denselben erreichte Gehaltsstufe rückwirkend erhalten.

Dieser Antrag wurde von Herrn Dr. Grabsch als Petition aufgeführt und sagt dieser zu, denselben in dieser Form dem Herrn Sektionschef befürwortend vorlegen zu wollen.

Hierauf brachte der Herr Vorsitzende eine Zuschrift der Konduktionsführer der Station Innsbruck vom März 1910 zur Verlesung, worin um die Abänderung des bestehenden Rangmodus nachgefragt wurde. Auf Ersuchen des Kollegen Viertler wurde auch die erslossene Antwort verlesen, was Herr Dr. Grabsch zum Anlaß nahm, darauf hinzuweisen, daß die Verwaltung auf dem Standpunkt stehe, daß der Rang vom 1. Juli vollständig gewahrt bleibe, daher die oben durch Herrn Auinger aufgezeigten Gehaltsüberholungen keinerlei Rangänderung mit sich bringen. Für die Zukunft glaube die Direktion, ohne dem Personal etwa ihre Meinung oktroieren zu wollen, daß der Rang nach dem Prüfungstermin ohne Rücksicht auf die Dienstzeit und die Höhe des Gehaltes bestimmt werden soll.

Kollege Kasperbauer erklärte demgegenüber diesen Standpunkt nicht als gerecht anerkennen zu können, weil nach dem bisherigen Modus jeder, solange er nicht versäumt habe, in den seinem Dienstalter entsprechenden Rang eingeteilt werden sei. Er verlangt daher entsprechende Uebergangsbestimmungen, falls eine Rangbestimmung, wie sie oben vom Herrn Dr. Grabsch entworfen worden sei, eingeführt werden soll, was den Herrn Vorsitzenden neuerlich zu der Erklärung veranlaßt, daß eine Oktroierung durch die Direktion absolut nicht geplant sei. Kollege Viertler erklärte die Entscheidung des vom Herrn Vorsitzenden vertretene Gesuch auf, wobei er hervorhob, daß die Grundtendenz die gewesen sei, endlich klare Bestimmungen für die Rängeinteilung zu erhalten, da die derzeitige Einteilung eine Wahrung des Ranges nicht gewährleiste. Im übrigen schließt er sich den Ausführungen Kasperbauers bezüglich der Uebergangsbestimmungen für die älteren Konduktoren an.

Kollege Auinger unterbreitete daher einen bei der Vorbesprechung beschlossenen Antrag, der als Uebergangsbestimmung für die älteren Konduktoren im Sinne der Meinung Kasperbauers vorgebracht wurde. Auf Grund dieses Vorschlages entspann sich eine rege Debatte, an der sich sowohl alle Herren Direktionsvertreter als auch die Kollegen Auinger, Krizel, Kasperbauer und Viertler beteiligten, wobei von letzterem darauf hingewiesen wurde, daß ein gerechter Ausgleich eben nur dadurch zu schaffen sei, wenn alle Beschäftigten 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 ausdrückte, daß die Personalkommissionsmitglieder über den Text dieses freitigen Punktes einig werden möchten.

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

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

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

3. Die infolge Kürzung der Vorrückungsfristen nach dem 1. Juli 1911 vorgerückten und in Zukunft vorrückenden Konduktionsführer dürfen die im bestehenden Rang vom 1. Juli 1911 erscheinenden Vordemänner nicht überholen, selbst dann nicht, wenn hiebei Gehaltsüberholungen vorkommen.

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



gelsen hinsichtlich ihrer Aufnahme in die Rangliste folgende Bestimmungen:

a) diejenigen Kondukteure F, welche nach dem 1. Juli 1911 eine Kürzung der Vorrückungsfrist nicht erfahren haben, werden in jener Gehaltsstufe, in welcher sie sich zur Zeit ihrer Ernennung zum Kondukteur befanden, als Letzte angereicht;

b) diejenigen obgedachten Kondukteure F, welche nach dem 1. Juli 1911 eine Kürzung der Vorrückungsfrist erfahren haben, werden hinsichtlich der Aufnahme in die Rangliste so behandelt, wie wenn sie sich in jener Gehaltsstufe befänden, in welche sie ohne Kürzung gelangt wären. Ergibt sich hierbei keine Änderung der Gehaltsstufe, so werden diese Kondukteure als Letzte in ihrer Gehaltsstufe ebenfalls angereicht;

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

Nach Feststellung dieser Rangbestimmung übergab Herr Oberinspektor Pölleriger den Vorsitz an Herrn Inspektor Rosen und es wurde sodann mit dem Vortragen des Personalmaterials wegen Uebergehungen beim heutigen Jubiläumsvortrag mit dem Jahrgang 1901 fortgesetzt, indem Kollege Klinger mehrere Fälle als Stichproben über Verlangen des Herrn Dr. Grabscheid ausführte, die ebenfalls, was die Tatsachen betreffen, mit der von der Direktion geführten Beobachtung übereinstimmen. Hierbei erklärte Herr Doktor Grabscheid, daß diese Uebergehungen lediglich eine Folge der bei den k. k. Staatsbahnen eingeführten Schenkungsjahre sei, die die Verwaltung im Zirkular 32 ex 1912 nachahmen mußte, wobei er ausdrücklich betonte, daß bei der Verwaltung bei Herausgabe des Zirkulars 32 die Tendenz bestanden habe, eher günstiger zu handeln, als sich dem Vorwurf auszuweisen, die Analogie mit den Verfügungen der k. k. Staatsbahnen nicht eingehalten zu haben, wobei natürlich das Bedauerliche sei, daß, wie schon vorhin erwähnt wurde, bei den k. k. Staatsbahnen in Unterschied zwischen Kondukteur F und Kondukteur Z bestünde.

Diese Feststellung veranlaßte den Kollegen Viertler zu folgender Erklärung: Wenn bei der Verwaltung wirklich die Tendenz bestanden habe, eher günstiger bei Zuerkennung der Schenkungsjahre zu handeln, sei es verständlich, wie es zu solchen Fällen von Gehaltsüberholungen durch das Jubiläumsvorteil kommen konnte, wenn wirklich eine solche personalfreundliche Tendenz vorherrschte, sei es wohl am klügsten, bei Zuerkennung der Schenkungsjahre ebenso wie bei den k. k. Staatsbahnen zwischen Kondukteur F und Kondukteur Z keinen Unterschied zu machen und beide vorrücken zu lassen.

Kollege Kasperbauer brachte hierauf einige Fälle der Kondukteure mit 25 und 27 Dienstjahren, die nach 1895 in den Ruhestand traten, zur Sprache und ersucht, diesen alten Leuten, die zumeist schon an der Altersgrenze stehen, ihre gesicherten Schenkungsjahre auf einmal einzuräumen 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 Recht an maßgebender Stelle vorbringen.

Kollege Viertler brachte hierauf drei Fälle vom Jahrgang 1907 vor, in welchen als Wächter mit 600 Kr. angestellte, jetzige Kondukteure, Kollegen, die früher als Auszubildende Kondukteure eintreten wurden, als erstere zu Wächteraspiranten, die somit dienstfähig sind, nur deswegen im Gehalt überflügelt haben, weil sie drei Morat hindurch um 60 Kr. weniger Gehalt bezogen. Ein ganz gleicher Fall treffe bei Jahrgang 1905 zu. Bei ersterem Jahrgang sei deshalb die Ueberholung um 10 Kr. traurig, weil hierdurch sogar Nichtgeprüfte im Gehalt vorrücken. Hierbei berief sich Herr Doktor Grabscheid auf Zirkular 465 ex 1912, und verweist im übrigen auf den vom Kollegen Klinger gestellten Antrag, er anerkannte jedoch die Leistung unserer Organisation, die solche Fälle sämtlich auf allen Linien vorgekommene Fälle aufzudecken vermöchte.

Nachdem noch Kollege Viertler gebeten hatte, auch den Erbgängern die Sitzung protokollieren zu lassen, und da alle Kollegen noch viele Anliegen vorzubringen hätten, wurde zugesagt, daß mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit (6 Uhr abends) Herr Oberinspektor Pölleriger am Samstag den 19. Oktober, vormittags, bereit sei, diese Anliegen entgegenzunehmen.

Samstag intervenierten Klinger und Kasperbauer wegen des Zurückbleibens eines Oberkondukteurs in Wien im Abonnement, wegen des Zurückbleibens eines Kondukteurs in Wien in der definitiven Anstellung, wegen Anstellung eines erkrankten Auszubildenden in Wogen, eventuell Zuerkennung eines anderen Dienstpostens. Die Kollegen Stenaukel und Kasperbauer intervenierten wegen des Gehaltsrückganges eines Oberkondukteurs in Laibach. Die Kollegen Klinger und Viertler wegen Verrechnung der Gebühr „im Dienst“ bei den Ueberstellungszügen Kette-Adams. Klinger wegen Anrechnung einer halben Stunde Uebergezahlte für Einstellen der Bäume in Ma. Kollege Viertler wegen des niedrigen Tagelohns der Auszubildenden Kondukteure und Bremser in der Station Innsbruck. Viertler, Meißtatter und Stenaukel bei Herrn Inspektor Brads wegen Lohnvorrichtung für die älteren Bremser. Viertler wegen Zuweisung von Radmeistern 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 regen Anteil genommen.

Wenn nun beziehentlich der eingebrachten Anträge betreffend die Zuerkennung der Schenkungsjahre, beziehungsweise rückwirkender Vorrückung der rangältesten Kondukteurzugführer, der mit Rücksicht auf das schlagende Vereismaterial zu erhoffende Erfolg erzielt wird, dann darf man wohl erwarten, daß sich bei den Zugbegleitern jene durch das Juli-Abonnement entstandene Mißstimmung lösen werde, so daß dieselben ihren schweren Berufspflichten wieder mit etwas freundlicherem Gefühl obliegen können.

## Inland.

### Gegen die freirechtlichen Zeitungen und Organe.

Unser Zentralorgan ist in der Lage, zwei „streng vertrauliche“ Erlasse zu veröffentlichen, in denen die Regierung die Störung, Schikanierung und Verfolgung der freirechtlichen und antikerikalen Bewegung anordnet. Das Blatt veröffentlicht den Wortlaut der Erlasse, in denen insbesondere auf die Freie Schule und auf die freirechtlichen Tendenzen der Tagespresse hingewiesen wird und schreibt dazu: Es steht fest, daß die planmäßige Verfolgung, diese gewalttätige Unterdrückung der freirechtlichen Agitation von der Regierung Stürkth erbachet und angeordnet worden ist. Es steht fest, daß die

Regierung Stürkth beschließen hat, jede freirechtliche Versammlung zu stören, freirechtliche Vereine aufzulösen, freirechtliche Zeitungen zu konfiszieren — alles zur höheren Ehre des Klerikalismus! Einen Erlaß wie diesen, der alle Schergen loskoppelt, damit sie sich auf die verhassten Antikerikalen stürzen, hat Oesterreich noch nicht erfahren; man begreift also, daß man um ihn das Dunkel der „strengen Vertraulichkeit“ breiten wollte. Dagegen ist der berühmte Geheimersatz des Vadeni, dessentwegen die Deutschen zur Ministeranklage gezwungen sind, eine harmlose Weisung. Vadeni hatte nur angedeutet, daß „allen hochverräterischen und unpatriotischen Aeußerungen“, die in Versammlungen fallen, entgegengetreten werde. Die Regierung Stürkth befiehlt aber, daß jedes freirechtliche, jedes gegen den Klerikalismus, der sich selber kein Blatt vor den Mund nimmt, gerichtete Wort unterdrückt und verfolgt werde.

### Berechtigung unter dem nationalverbändlerischen Fußstapfen.

Im Anfüßer „Weltrecht“ lesen wir: Ein streikender Schneider ist angeklagt, einem Nichtstreikenden gesagt zu haben, er solle doch lieber mit ihm halten und durch diese Worte soll er das Koalitionsgebot übertreten haben! Es stellte 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 verstießen. Man preist 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 streikender Schlosser ist angeklagt, mehreren Streikbrechern mit Worten wie: „Wenn du einen Streikbrecher machst, werden wir dir zeigen“, „Jehn Schritt vom Leibe“ und ähnlichem gedroht zu haben. Er bekommt wegen Uebertretung des Koalitionsgebotes fünf Tage Arrest. Selbst wenn man diese Worte als Drohung ansieht, ist die Strafe — es handelt sich um einen unbescholtenen jungen Mann — ungeheuerlich. Wir glauben nicht, daß jemand, der etwa einen Ministerpräsidenten in ähnlicher Weise bedroht, eine größere Strafe bekommt. Aber die geheiligte Person des Streikbrechers steht eben ganz außerhalb aller anderen Strafsphäre. Auch da ist von Klassenjustiz natürlich keine Rede!

Und nun der dritte Fall: Ein Ehepaar nimmt seine 14jährige Nichte — eine elternlose Waise — zu sich in Pflege. Die Sache beginnt damit, daß das würdige Paar das Kind mit einem Ghilfen in einem Bette schlafen läßt. Die Folgen sind die unabweislichen, aber sie werden noch weit schlimmer: Das Mädchen wird angeheiratet, muß ins Spital, der Ghilfe bleibt. Nach der Entlassung aus dem Spital wandert das Mädchen durch sechs Jahre von Bordell zu Bordell. Der würdige Pflegevater bietet den diversen Wirtsen das Mädchen brieflich an, preist seine Vorzüge, mit einem Worte, verkuppelt es nach allen Regeln der Kunst. Und sobald dann das Mädchen akzeptiert ist, wird es von der nicht weniger würdigen Pflegemutter in den „Posten“ beauftragt, und diese läßt sich von dem Wirt 40, 50 Kr. auszahlen. So geht es im Laufe der Jahre wohl zwanzigmal. Endlich werden die beiden Eheleute wegen Anbeteil angeklagt. Und nun hören und staunen wir, wie milde unsere Richter sein können: Der Mann bekommt sieben, die Frau drei Tage Arrest.

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

### Das deutschradikale Kriegesgeschrei.

Während bei zwei ziemlich einflussreichen Parlamentariern, den Reichsratsabgeordneten Dr. v. Demel (Salzburg) 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 Eingreifen rechtfertigen würde, und daß Oesterreich nur im friedlichen Einvernehmen mit dem Balkanbund gedeihen kann, geflossen sich die Deutschradikalen in einem maßlosen Geschrei nach Krieg. So ist in der „Ostdeutschen Rundschau“ zu lesen:

„Es bleibt daher unter allen Umständen Pflicht unserer führenden Kreise, dafür zu sorgen, daß wir, ist es das gegenwärtige Kriegsdranzen zu Ende gespielt, uns unter allen Umständen den Weg nach Salonik öffnen.“

Ob durch ein groß angelegtes Schuß-, Trup- und Handelsbündnis mit der Türkei, dem die Bahnverbindung Uvac, Mitrowitz, Nestab, Salonik nachfolgen muß, oder ob wir zu richtiger Zeit den Besiegern des Osmanentums am Balkan unsere alten Ansprüche auf den Sandstapel zu Gemüte führen und dann uns selbst die Breche durchhauen bis an das Ägäische Meer hinab.

Den Sandstapel Karpazar muß sich Oesterreich-Ungarn aneignen, wenn es zum Verteilen der winkenden Beute, wie die Balkankönige hoffen, kommen sollte.“

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

### Abgeordneter Seitz über die Demagogie der bürgerlichen Parteien.

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

Sie haben den Eisenbahnern und Staatsarbeitern in einer Resolution das Versprechen gegeben, einigermaßen für die Gesundheit, das Leben und dessen Anpassungsmöglichkeit

an die Feuerungsverhältnisse zu sorgen. Sie haben Verschlüsse über die Regelung der Bezüge der Staatsarbeiter und Eisenbahner gefaßt und die maßgebenden Parteien in diesem Hause haben einige Monate danach die Verwirklichung dieser Verschlüsse, die sie selbst gefaßt haben, in der frivollen Weise verhindert. (Zustimmung.) Heute hören wir, daß der Deutsche Nationalverband wieder den Antrag gestellt hat, wonach in dem künftigen Finanzgesetz jene Kosten vorzusehen werden sollen, die zur Erfüllung der einmütigen Beschlüsse, betreffend die Eisenbahner und Staatsarbeiter, notwendig sind. Heute kommt der Nationalverband mit einem Antrag, den er vor einigen Monaten bei der Budgetberatung in der frivollen Weise niedergestimmt hat, und wir sind sehr begierig, ob die Herren jetzt endlich wirklich an der Sache halten, ob sie doch etwas vernünftiger geworden sind. Ich habe aber die große Befürchtung, daß wir vielleicht wieder über ein Finanzgesetz beraten werden, und der Antrag des Nationalverbandes wieder in den Papierkorb fallen wird wie damals im vorigen Sommer.

## Ausland.

### Einigungsbestrebungen unter den Eisenbahnern Italiens.

Vor einigen Jahren ist in der Organisation der italienischen Eisenbahner (Sindacato Ferroviari Italiani) eine separatistische Bewegung entstanden, die durch scharfe taktische Gegensätze und politische Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen 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 geschieht, für die daran beteiligte Arbeiterchaft 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 überitreten, sondern überhaupt unorganisiert bleiben. Nun haben sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit derart gestaltet, daß eine Anzahl gewissermaßen Eisenbahner, die sowohl dem alten Sindacato als den anderen drei neu entstandenen Eisenbahnerorganisationen (Verband der Eisenbahnarbeiter, Bund der Eisenbahnbeamten und Bund der Verkehrsangestellten) angehören, ein Komitee gebildet haben, welches die Förderung der Vereinigung der vier Organisationen bezweckt. Das Komitee richtete einen Aufruf an die gesamte Kollegenchaft Italiens, mit dem dringenden Ersuchen, es bei dem Einigungswerk mit allen Kräften zu unterstützen. Die Zentralleitung des Sindacato veröffentlicht in der letzten Nummer des Verbandsorganes eine Mitteilung, in der von diesem Einigungsbestrebungen Kenntnis gegeben wird. Gleichzeitig erklärt die Verbandsleitung, den Verbandsmitgliedern volle Handlungsfreiheit zu überlassen, macht sie aber gleichzeitig darauf aufmerksam, daß nur der Verbandstag die Macht besitzt, Veränderungen im Statut vorzunehmen sowie über das Schicksal der Organisation zu beschließen.

### Kapitalismus.

Eine Enquete 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 Kapitalistenorganisationen, an deren Spitze Pierpont Morgan und M. Rockefeller stehen. Diese hochbedeutende Tatsache gibt Zaurès Anlaß 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 Rockefeller stehen 320 Millionen zur Seite, die in den Verwaltungsräten einer großen Zahl industrieller Unternehmungen 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 sehen wir die große Industrie, die großen Geschäftshäuser und Aktiengesellschaften, die durch ihre technische Macht die kleineren und mittleren Unternehmungen aufgesaugt haben. Im zweiten Grad kommt der Trust, der die großen Unternehmungen eines Industriezweiges gruppiert, 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 sehen wir als Krönung dieser Kapitalkonzentration die großen Geld-Cajaren nach Art von Morgan und Rockefeller, die mit ihren Milliarden die ganze vertrustete und vereinigte kapitalistische Wirtschaft beherrschen.

Daß es so kommen mußte, war vorauszuweisen. Zuerst gewöhnt sich jede kapitalistische Unternehmung daran, ihre Reserven in anderen Unternehmungen zu placieren. Sie erhöht dadurch ihren Einfluß und verdrängt sich die Möglichkeit fruchtbarer Geldkombinationen; vor allem kann sie sich dadurch für den Fall der Krisen sichern, 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 manövrieren 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 Keime 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 Existenzen zuläßt. Dieses Wohl ist überholt. Nicht Feudalismus, sondern die absolute Herrschaft des Kapitals ist es, die wir vor uns haben, die sich letzten Endes verkörpert in den beiden Geld-Cajaren Morgan und Rockefeller.



## Aus dem Gerichtssaal.

**Instruktion und Praxis im Eisenbahndienst.** Wir haben seinerzeit berichtet, daß der Oberste Gerichtshof das Urteil des Kreisgerichtes Leitmeritz vom 8. Februar l. J., mit welchem der Lokomotivführer Wenzel Biesche wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens zu einer sechsmonatlichen strengen Arreststrafe verurteilt wurde, zufolge der von seinem Verteidiger Dr. Leopold Klag erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde aufgehoben und eine neuerliche Verhandlung anordnet hat. Der Lokomotivführer Biesche war deshalb verurteilt worden, weil er am 26. Oktober 1910 die Rangierung eines Güterzuges und die hiezu notwendige Ausfahrt auf ein Hauptgleise anordnete, wodurch ein Zusammenstoß mit einem in den Bahnhof eben von Sattenz einfahrenden Güterzug und schwere Verletzungen des Dienstpersonals herbeigeführt wurden.

Bei der am 24. d. M. vor dem Kreisgericht Leitmeritz neuerlich stattgehabten Hauptverhandlung verantwortete sich der von Dr. Klag aus Wien verteidigte Lokomotivführer Biesche dahin, daß die Befolgung 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 Anfuhr mit seinem Zuge in dieser Station vorzunehmen hatte und erklärte, daß die damit kollidierenden zahlreichen Ein- und Ausfahrten anderer Züge sowie die großen Distanzen des Bahnhofes es dem Verschubleiter unmöglich machen, sich vor jeder Verschiebung zu erkundigen, ob irgendein Zug eintreffe. Auf die Frage, ob man sich nicht verlassen, da alle Züge verspätet seien. So habe sich in der Station Teplitz ein Unstaus herausgebildet, wonach der Lokomotivführer auf das Vorwärtsschieben des Verschubleiters launig bis zur Stellwerkshütte vorfahren und darauf achten müsse, ob ihm nicht vom Stellwerkswächter abgewunken werde. Der Lokomotivführer sei jedoch damals rasch als sonst gesahen. Die becommenen Zeugen Adjunkt Pollat, Assistent Mannl, der ehemalige Verkehrschef v. Sonnenburg, sowie die Sachverständigen Inspektor Viktor Weiser und Oberrevident Wadershäuser bezeichneten nunmehr die Verantwortung des Angeklagten als richtig. Die Sachverständigen erklärten übereinstimmend, daß die Befolgung der Instruktion bei der auf dem Teplitzer Hauptbahnhof herrschenden räumlichen und Verkehrsverhältnissen vielfach unmöglich ist und bezeichneten die der Instruktion zuwiderlaufende Gepflogenheit, welche sich in jahrelanger Praxis eingebürgert hat, unter den gegebenen Verhältnissen sogar als zweckmäßig. Nunmehr blieb dem Staatsanwalt nichts übrig als der Rücktritt vor der Anklage, worauf der Angeklagte vom Gerichtshof unter Vorbehalt des Vizepräsidenten Haas freigesprochen wurde.

Dieser Prozeß ist ein neuerlicher Beweis für die Tatsache, daß ein Arbeiten nach der Instruktion im Eisenbahndienst, insbesondere beim Verschub, in vielen Fällen ausgeschlossen ist. Die Herren von der Generalinspektion und vom Eisenbahnministerium arbeiten die Instruktionen am grünen Tisch aus, ohne sich um die Möglichkeit ihrer praktischen Durchführung zu kümmern. Tagtäglich wird aber auf allen Bahnhöfen von den Beamten auf rascheste Arbeit gedrungen und das Personal gibt sich gutwillig dazu her, weil ja das Arbeiten nach der Instruktion als passiver Widerstand betrachtet wird. Ereignet sich aber ein Unfall, dann wird die Schuld von den vorgeordneten 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 Mängel bei der Aufstellung der Eisenbahngesellschaft hauptsächlich auf Personalmangel zurückzuführen sind. Zum Verschubdienst wird nämlich in der Regel das ohnedies ermüdete Zugbegleitungspersonal der ankommenen Güterzüge verwendet, da das in der Station befindliche Personal hiezu absolut nicht ausreicht. Außerdem entsprechen die Stationsanlagen, die Signale und die Geleiseanlage schon seit vielen Jahren nicht im entferntesten dem dichten Frachtverkehr. Nicht einmal ein Rangierplan befindet sich auf der Bahnhofsseite, 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 unglücklichen Zuständen muß endlich aufgeräumt werden!

Folgen der Sparwirtschaft. In der Station Schwaben der C. E. N. B. werden zur Bedienung des dortselbst befindlichen Stellwerkes ungeschulte Stationsarbeiter verwendet. Die Sicherunganlage selbst ist in der Richtung gegen Teplitz zu eine veraltete und entspricht in seiner Weise dem regen Zugverkehr. Am 5. Dezember 1911 ereignete sich nun in der Station Schwaben 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 beladung 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 75 zu stellen. Dieser Zug sollte einen auf dem Sturzeleise stehenden Wagen nach Teplitz mitnehmen und Hader hatte davon keine Kenntnis, daß der Lokomotivzug diesmal beladung sei. Nachdem er die Lokomotive die Weiche passieren sah, stellte er das Vor- und Einheitsignal auf Halt und als er darauf erblitzte, daß vom Stationsgebäude aus die blockierte Weiche entriegelt wurde, stellte er sofort auch die Weiche V um. In diesem Moment überfuhr gerade der 26. Wagen vorgeordnete Weiche und infolge der zwischen dem ersten und zweiten Abreißpaar erfolgten Umstellung entgleist, wobei er sich zwischen dem Geleise I und dem Sturzeleise bewegte. Er prallte an den auf dem Sturzeleise stehenden Wagen an und wurde umgeworfen. Zugführer Kramer, der gerade die Nummer dieses Wagens aufschreiben wollte und nicht rasch genug zur Seite springen konnte, wurde vom umstürzenden Wagen zerdrückt. Josef Hader wurde nun unter Anklage des Vergehens nach §§ 333 und 337 St.-G. vor das Kreis- als Strafgericht in Leitmeritz gestellt. Im Vorverhörungsverfahren waren bereits Sachverständige einvernommen worden, welche, auf Grund einer Skizze ihr Gutachten abgebend, erklärten, 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, Umstellungen im Stellwerke nur über ganz besonderen Auftrag und unter Aufsicht eines Beamten durch-

zuführen. Im vorliegenden Falle konnte sich die Staatsanwaltschaft nicht auf die Instruktionen berufen, weil Hader nicht geprüft war und auch keine Instruktionen erhalten hatte. Sie stützte aber ihre Anklage hauptsächlich darauf, daß Hader ohne ausdrücklichen Auftrag und ohne Intervention eines Beamten keine Stellung im Stellwerke ändern durfte. 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 l. J. stattfand, hat der Verteidiger Haders, J. H. Dr. Friedrich Eistein, Advokat in Aussig, gegen die Verurteilung des Stationsvorstandes sich ausgesprochen und unter Hinweis auf das Gutachten der Sachverständigen auch durchgesetzt, daß derselbe unbeachtet vernommen wurde, da eine Mitschuld auch trotz 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 diensthabende Beamte schloß die Möglichkeit nicht aus, daß er, wie Hader sich verantwortete, ihm schon früher, vor Einfahrt des Zuges 81, gesagt habe: „Wenn der Zug 81 durch ist, stellen Sie die Weiche für den Zug 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 hatte, er habe Hader davon verständigt, daß der Zug 81 beladung verkehrt, gab über Befragen des Verteidigers nach der Art dieser Verständigung an, daß er dem Hader, als derselbe eine Meldung brachte, beim Hinausgehen zugerufen hätte: „Der Zug 81 verkehrt beladung.“ 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. Eistein, neuerlichen Lokalaugenschein unter Zugziehung 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 Schuldfrage 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 der neuerlichen, am 3. September 1912 stattgefundenen Hauptverhandlung gaben die Sachverständigen den Befund dahin ab, daß die Sicherungsanlage in Schwaben, in der Richtung gegen Teplitz 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 Ueberblick bei Tag nicht möglich sei, um wieviel weniger bei Dunkelheit. Sie erklärten ferner über Befragen des Verteidigers, daß die Behauptung — dieselbe wurde durch einen Zeugen auch bestätigt — eine Umstellung der Weiche sei immer nur in Gegenwart und über besonderen Auftrag des diensthabenden Beamten geschehen, unglauwürdig sei, da der Beamte doch unbedingt zu gleicher Zeit Züge empfangen und expedieren und bei der Weichenstellung sein kann. Auch erklärten sie die Verantwortung Haders, daß er die Verlegung des diensthabenden Beamten: „Wenn der Zug 81 durch ist, stellen Sie die Weiche für Zug 75“ als Auftrag aufgefaßt habe, für richtig da Aufträge an die Stellwerkswächter überall so gegeben werden und Schwaben wohl keine Ausnahme machen wird. Sie erklärten weiter, daß mit Rücksicht auf den einige Minuten später verkehrenden Personenzug Eile unbedingt notat, um den Zug 75, welcher das Einheitsgleise verperrte, 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 der vorgenannten Annahme hätte er nicht anders handeln können, als er gehandelt hat. Der Unfall sei daher auf ein Zusammenwirken von mangelhaften und ungünstigen Umständen zurückzuführen, insbesondere auf die veraltete Anlage und auf das Sparhysterium, indem man, statt, wie es die Instruktion vorschreibt, geprüfte Stellwerkswächter, Stationsarbeiter zu derart verantwortungsvollen Posten verwendet und die Bahnhofsanlage nicht derart beleuchtet, daß ein Ueberblick auch in der Nacht möglich wäre. In der Station Schwaben war nämlich eine einzige Laterne am Perron, während jetzt dieser Ueberblick beseitigt wurde. Auf Grund dieses Gutachtens der Sachverständigen und unter Hinweis darauf, daß die Behauptung selbst niemand als Schuldtragenden hinstellen konnte, beantragte der Verteidiger Freispruch seines Klienten, wobei er insbesondere darauf hinwies, daß laut Gutachten der Sachverständigen, wenn jemand eine Schuld zuschreiben ist, sie unbedingt nicht Hader allein, sondern sämtliche damals im und unter Hinweis darauf, daß die Bahnbewertung selbst träge, welche genügende Vorkehrungen für die Sicherheit der Anlagen zu treffen unterlassen hat. Man dürfe nicht unter den arglistig Schuldtragenden gerade den am wenigsten gebildeten, ungeschulten Menschen herausgreifen und ihn, der über die nötige Bildung zur eingehenden Verantwortung nicht verfügt, als allein Schuldtragenden hinstellen. Der Gerichtshof schloß sich den Ausführungen des Verteidigers an und sprach Hader von dem ihm zur Last gelegten Vergehen frei. Leider war Hader nicht Mitglied des Rechtschutzvereines und so muß er die Kosten seiner Verteidigung selbst tragen. Es ergibt sich daraus wieder für die Eisenbahner die Notwendigkeit, einem Rechtschutzvereine anzugehören, da sie nicht wissen können wann und wie der Fall eintritt, in dem sie eines Anwaltes bedürfen.

## Streiflichter.

**Hauptmann und Eisenbahner.** Am 25. Sept. 1912 kam Herr Robert Freiherr v. Lützendorf, Hauptmann des 1. I. Eisenbahnpregiments, mit zwei mit schweren Koffern beladenen „Weisendekeln“ und einem vierbeinigen Reisebegleiter im Westbühl des Südbahnhofes in Wien an. Die zwei militärischen Gepädräger setzten den Hund vorsichtig auf eine dort befindliche leere Bank und nahmen, nachdem sie von dem Hund zum Gehen eingeladen wurden, in respektabler Entfernung ebenfalls auf dieser Bank Platz. Kurze Zeit darauf kamen einige Gepädräger und wollten auf dieser, speziell nur für Gepädräger dienlich zugewiesenen Bank, ihre Plätze einnehmen. Zu diesem Zwecke wurde den beiden Offiziersdienern von den Gepädrägern Harzgelegt, daß diese Bank eine dienstliche Bestimmung habe und nur von Gepädrägern besetzt werden darf. Die beiden Offiziersdiener räumten bereitwillig die Bank, sogar der Hund war so kienenswürdig und froh ohne jede weitere Bitte unter die Bank.

Als der Hauptmann, der in Zivil war, nach einiger Zeit zu seinem Trok zurückkehrte und die Bank von Gepä-

trägern besetzt fand, schauzte er die Lehren an: „Damit die Herren Offiziere, diese Kerle, Platz zum Gehen haben... Ich werde euch schon helfen.“ Darauf schrie sich der freiherrliche Hundebesitzer die Nummern der Gepädräger auf und schrieb ins Beschwerdebuch der Station folgende Anzeige:

Heute den 25. d. M. bin ich mit zwei Gepädrägern, zwei Offiziersdienern und einem jungen Hasehund um 10 Uhr 15 Minuten vormittags am Südbahnhof eingefahren und habe eine hübsche Sitzbank im Innenraum, rechts der Eingangstüre, besetzen lassen. Als ich nach einiger Zeit (11 Uhr vormittags) zurückkehrte, erfuhr ich, daß der Gepädräger Nr. 3 meine Büschen, Koffer und den Hund weggeschafft hat. Die Bank war von den Gepädrägern Nr. 45, 39, 42 und 34 vollbesetzt während meine Leute daneben sitzen mußten und der übrigens wertvolle Hund unter der Bank am Steinboden lauerte.

Ich ersuche dringendst, diesem Janitscharenunwesen von Seiten der roten Gepädrägergilde entgegenzutreten zu wollen, da man ja auch nicht immer mit militärischer Bewachung den Südbahnhof betreten kann.

Wien, 25. September 1912.

Robert Freiherr v. Lützendorf m. p.  
Hauptmann, Kommandant im Eisenbahnregiment Kornburg.

Bei der Eintragung ins Beschwerdebuch sagte Hauptmann v. Lützendorf: „Mein Hund ist mir lieber, wie die ganze Gepädrägergilde.“ Wir können zwar nicht beurteilen, wie innig das Herzschändnis zwischen dem reinrassigen und wertvollen Wolfshund 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 taftvoll, dem Wunsche der Gepädräger in der höflichsten Hundeform nachzukommen. Uebrigens dürfte auch der beständige Verkehr des Reinrasslers mit den diversen Offiziersbüschen befehlend auf das Hundsvieh einwirken, da der Herr Hund weder die Gepädräger anknurte noch irgendwelche reinrassigen Eintragungen ins Beschwerdebuch machte. Die noblen Umgangsformen des adeligen Herrn Hauptmanns lassen aber wohl einen Schluß darauf zu, in welchem Ton der Herr mit seinen militärischen Untergebenen verkehren mag.

**Die Verbote des Affords.** Wiewohl man sich auch an der leitenden Stelle im Eisenbahnministerium zu der Ansammlung bekannte, daß man der Arbeiterschaft der Werkstätten der I. I. Staatsbahnen nicht gewaltam ein Afford- oder Prämiensystem aufdrängen dürfe, wird doch in einzelnen Werkstätten der Versuch gemacht, dem Afford den Weg unter allen Umständen zu ebnen und ihn durch Sinterklüren 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 Tischlerpartieführer, Herrmann Werner, der St. Pölter Werkstätte, wurde mit der Drohung, seine Weigerung im Afford zu arbeiten, werde als Dienstverweigerung betrachtet werden, gezwungen, eine Partie Affordrahmen im Afford herzustellen. Da man hierbei wohl auch die für den gesamten Arbeitsprozeß notwendige Arbeitsdauer ermitteln wollte, hatte Werner das Holz auch selbst vom Materialort ohne Hilfe zu holen und selbst auch selbst zuzuschneiden. Um ihn zur höchstmöglichen Arbeitsintensität anzukalten, wurde er unter ständige Beaufsichtigung gestellt. Die ganze Sache betrieb der Abteilungsvorstand Wsche, der ein an und für sich schon höchst arbeiterfeindlicher Mensch ist. Beim Holzschneiden an der Zirkularsäge stieß Werner ein schwerer Unfall zu. Er sah sich wieder beobachtet und dies lenkte seine Gedanken von der Arbeit ab. Er wollte einen Stoffen, 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, mußte ein Ende von der Zirkularsäge erfasst worden 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 Zirkularsäge hantieren, 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 Zirkularsäge abgestellt. Aber das Bewußtsein, von lauernden Augen argwöhnisch beobachtet zu werden, läßt ihn auf den Arbeitsprozeß gerichteten Gedankengang des Arbeiters veranlaßt diesen unwillkürlich, hastiger zu arbeiten, ein kleines Versehen — und das Unglück ist geschehen und der Afford hat wiederum ein Opfer gefordert.

Was sich hier in St. Pölten abspielte, ist eine Folge jener planmäßigen Bestrebungen zur Einführung des Affords oder eines Prämiensystems. In einzelnen Werkstätten sind probeweise Verschubprämien eingeführt und in dem Exposé, das der Finanzminister Baleski zur Vorlage des Budgets für das Jahr 1913 hielt, verspricht er eine Erhöhung der Rentabilität der Staatsbahnen durch Einführung von Prämien, worüber wohl die Tagespresse im allgemeinen nicht berichtet, 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 I. I. 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 Professionistenverein stehen, der die Einführung von Prämien herbeiwünscht.

Während es alle Bedienstetenkategorien, die Nebengebühren beziehen, anstreben, ihre Nebengebühren in definitiven Lohn umgewandelt zu erhalten, strebt der Professionistenverein nach Nebengebühren für Werkstättenarbeiter in der Form von Prämien, womit trotz der Einfügigkeit dieses Vereines auf das Werkstättenpersonal den Absichten des Herrn Litrov gedient wird, der nichts unbenußt läßt, für seine Pläne Zug zu fassen. In dem Zeitpunkt, in dem das gesamte Werkstättenpersonal sich seiner Laut zu erwehren hat, ist die Haltung des Professionistenvereines eine besonders hinterhältige und verätherische. Es ist gewiß, daß eine Besserentlohnung des Werkstättenpersonals durchgesetzt werden muß, aber sie soll nicht mit dem Preis zerfleischer Glieder und gebrochener Arbeiterlöhne bezahlt werden. Der Unfall des



Werkmannes Werner soll uns da als warnendes Zeichen dienen.

Die Befandlung, die die Arbeiter der 1. 1. Staatsbahnen in der letzten Zeit erfahren haben, läßt das Schlimmste für den Fall erwarten, als es der Staatsbahnverwaltung gelingen würde, das Entlohnungssystem in den Staatsbahnverhältnissen abzuändern. Die Art, nach welcher man den Werkmann Werner zur Affordarbeit verhielt, Werner mußte die diktierte Affordarbeit leisten, ohne auch nur den Affordpreis zu kennen, macht das Recht der Arbeiter, durch die Arbeiterausschüsse auf die Bestimmung des Arbeitsvertrages Einfluß nehmen zu können, illusorisch. Das Diktat eines Abteilungs-Vorstandes, von der Qualität Aschers, hinter dem allerdings andere Mächte stehen dürften, hebt alle Normen und alle Vereinbarungen auf. Aus gemachten Zusicherungen werden im Sandumwühlen durch die Verfügung eines Beamten Wortbrüche, der bei jedem Verantwortlichkeitsgefühl ist, und der sich der Tragweite derartigen Anordnungen nicht bewußt ist.

Das Eisenbahnministerium wird gut daran tun, schleunigst und unzweideutig zu zeigen, ob es sich mit den Anordnungen Aschers identifiziert. Versteht dieser weiter auf seinem Dienstposten, dann ist dargelegt, daß er in höherem Auftrag gefordert hat. Dem Werkmann Werner ist dann zu den vielen Prüfungen, die man demselben in der letzten Zeit auferlegte, eine neue hinzugefügt und es wird Vorkereilungen treffen, gegen jede drohende Gefahr gerüstet zu sein.

Zur 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 gegriffen hat, so ist ersicht, daß die rapid steigende Deuerung aller Bedarfsartikel weit überholt; die verbesserte Dienststellung ist aber dadurch weitgemacht worden, daß durch Auflösung von Dienstposten und Zusammenziehung der Arbeiter auf wenige Stellen einerseits und durch die Verkehrsteigerung 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 Abhilfe geradezu schreien.

Vor allem ist es die Nachschichtzulage, die dem Wächterpersonal ohne Unterschied vollzählig gebührt. Während bereits alle übrigen Nachdienst versehenen Bediensteten diese Zulage haben und während seit Jahrzehnten für jeden Linienbediensteten selbstverständlich ist, daß Arbeitsstunden in der Nacht bedeutend besser, ja sogar doppelt bezahlt werden müssen, wollen es unsere hohen und höchsten Eisenbahnverwaltungen noch immer nicht einsehen, daß auch der Wächter, wenn er Nachdienst verrichtet, hierbei Hunger verspürt und infolgedessen gezwungen ist, um mindestens eine Maßzeit mehr in 24 Stunden einzunehmen als ein anderer, der die Nacht im Bette verbringt. Jedenfalls zeugt es von einer außergewöhnlich bornierten Herzlosigkeit, gerade die Vermisten unter dem Dienstpersonal von dieser so selbstverständlichen Zulage auszuschließen.

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

Eine gleich wichtige Forderung ist die um Einführung freier Tage monatlich bei 18/18- oder 18/18stündigen Diensten; die allgemeine Einführung des 12/24stündigen Dienstes überhaupt sowie die Vermehrung der Urlaube. Wie der Dienst heute beschaffen ist — und er wird durch die stete Steigerung des Verkehrs immer aufreißender — 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 verakt intensive, daß die Einschlebung 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 allen Begriffen einer zweckentsprechenden Bekleidung hohen stehenden nackten Pelze. Es ist ganz ausgeschlossen, mit einem solchen Kleidungsstück, bei dem Gestalt, den es von sich gibt, und bei dessen widerlicher Form unter Leute zu gehen. Man ist dem allgemeinen Gespött ausgesetzt. Ein so bekleideter Wächter steht tatsächlich einem ungarischen oder slowakischen Viehhirten ähnlicher als einem Wächter der Eisenbahn. Es werden von den Wächtern mit Recht an Stelle dieser Pelze überzogene geforderte. Dieser gehören auch die speziellen Uniformwünsche: Die der Streckenbediener um einen Tuchrock und der Haltestellenbediener um die Uniform analog den Konduktoren bei Personenzügen. Der Tuchrock wird für die Streckenbediener gefordert, weil diese für Frühjahr und Herbst kein Kleidungsstück haben, das der Witterung entspricht. Der Wetterwächter 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 Nachschaltungen, Verschäbungen irgend eines Bahninventars z. von einem Mann in schäblicher Uniform — notabene, wenn er gar den nackten Pelz an hat — antischandeln zu lassen. Der Respekt vor einer solchen Amtsperson ist von vornherein schon beim Teufel. Während sonst jedes größere Geschäftshaus ihren Kunden damit zu imponieren sucht, schon librierter Diener am Eingang zu postieren, kleiden die Bahnverwaltungen ihre Haltestellenwächter mit Uniformen niedriger Sorte.

Auch die Titeländerung der Wächter und Blocksignaldienste bleibt trotz der verschiedenen, aber gänzlich unhaltbaren Gegenargumente des Eisenbahnministeriums und der einzelnen Bahnverwaltungen berechtigt. Wenn zum Beispiel der Titel „Wächter“ zur Zeit der ersten Bahnbedienungsstelle in den damaligen Begriffen entsprach, so ist derselbe im gegenwärtigen Jahrhundert schon längst nicht mehr zeitgemäß. Als damals diese sogenannten „Bahnwächter“ auf der Strecke nach ihrer optischen Signale (rotgestrichene Ährbe) hoch- und niedergezogen, um dem Lokomotivführer anzuzeigen, ob die Strecke frei sei oder nicht, hat vielleicht auch der Titel „Wächter“ etwas Berechtigung gehabt. Man konnte schließlich sagen, daß dieser Mann seine optischen Signale — später auch die Signaleisen — zu bewachen hatte, damit sie nicht entfernt werden oder damit nicht Unfug getrieben wird. Seitdem hat sich um Bahnbedienungs eine große Veränderung vollzogen. Die Zugfolge auf der Strecke hat heute nicht mehr der „Wächter“ zu regeln. Diese vollzieht sich heute auf dem weit überwiegenden Teil der Bahnstrecken automatisch, durch die elektrisch eingerichteten Streckenblöcke oder durch Zugmeldeposten, wo ebenfalls die Zugfolge telephonisch 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 Zugfolge zu regeln. Er ist demnach, dem Sinne

seines Aufschichtdienstes entsprechend, logischerweise kein Block- oder Zugmeldeposten, sondern Block- oder Zugmelde-auffseher. Er hat nichts zu bewachen, da ihm kein Unbefugter weder ein Signal falsch stellen, noch entfernen kann. Ganz widersinnig aber von jeher ist der Titel der „Wächter“ und „Schrankenwärter“. Hat denn der Wächterwächter darüber zu wachen, daß ihm keine Weiche gestohlen wird? Darüber nicht! Er hat vielmehr, sei es in kleinen oder großen Stationen, wo Flüge zusammengefloßt oder ausstrahlt werden, stets die Weichen- oder Signaleisen zu stellen und die richtige Stellung der Weiche zu beaufsichtigen. Er ist deshalb Weichen-auffseher. Es spricht demgemäß auch seine Funktion von seiner Bewachung, sondern von Bedienung und Beaufsichtigung. Ebenso haben die Schrankenwärter nicht darüber zu wachen, daß ihnen der Schranken nicht weggetragen wird, sondern sie haben darauf zu sehen, daß niemand die Uebersehung passiert, wenn ein Zug zu erwarten ist und dementsprechend die Schranken rechtzeitig zu schließen. Auch sie sind Aufschichtorgane, daher Schranken-auffseher. Die Beaufsichtigung der Bahnstrecken obliegt heute den „Streckenbedienern“ oder „ambulanten Wächlern“. Wenn ein Ueberschichtler diese Titel hört, wird er nie herausfinden, welcher Dienst eigentlich diesen Leuten zusteht. Da sie die Beaufsichtigung der Geseiselanlagen, Brücken, Verschnitten z. als ihre Dienstleistung zugewiesen haben, ist wohl kein Titel der Dienstverrichtung entsprechend, als daß man sie Streckenauffseher nennt. Außerdem ist es eine ganze Anzahl dem Dienst der „Wächter“ verwandter Berufe, die durchwegs den Titel „Wächter“ führen. So der Finanzwächter, Stromwächter, Wasserversorgungsauffseher und sogar Gefangenenwächter, von dem man tatsächlich sagen kann, er hat die Gefangenen zu überwachen, damit sie nicht entkommen. Und doch heißt auch er „Wächter“. Es ist deshalb nach keiner Richtung einzusehen, warum das Eisenbahnministerium und die einzelnen Bahnverwaltungen gerade an dem Titel „Wächter“ so kleben und hoffen wir auch, daß dieser total veraltete Standpunkt in dieser Frage bald aufgegeben wird.

Übermals die Zustände im Heizhaus Pragerhof. Es scheint, daß der letzte Artikel, welcher im „Eisenbahner“ erschienen ist, die Herren nicht geübert hat, und wir sind darum gezwungen, mit noch etwas Material aufzutreten. Der Herr Heizhauschef Leis und sein humaner Stellvertreter, Assistent Kircher, scheinen mit der Ausnützung des Personals einen Rekord schlagen zu wollen. Wo und auf welche Weise, wollen wir hier beleuchten. Es gibt hier Kohlen- und Tagelohnarbeiter sowie auch Aufschichtler; die meisten Kohlen- und Tagelohnarbeiter 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 Nr. 104 verdient, 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 hinaufgeben!“ Für jeden Arbeiter wäre dies eine große Strafe; das wissen die Herren sehr gut und daß sie ihn durch diese Drohung die Leute zur bereit langen Dienstleistung. Nun bringt ein solcher Mann fast 24 Stunden Dienst aufammen, mitunter noch mehr. Daß der betreffende Lokomotivführer, dem so ein ausgemerkter Mann als Heizer zugeteilt wird, keine Verantwortung übernehmen kann, braucht wohl nicht erst erwähnt zu werden. Die Herren, die einen solchen Mann zu einem solchen Dienste verwenden, müssen sich den Heizerdienst als eine Spielerei vorstellen; denn wenn sie sich die Gefahren des Dienstes vorstellen möchten, wäre eine solche Dienstverteilung unmöglich. Ein Arbeiter, der um 6 Uhr früh zu seiner Partie kam, wurde als Heizer eingeteilt. Er kam vom Heizerdienst um 8 Uhr abends zurück, und bis er mit der Reinigung und dem Stoppfächsen fertig war, war es schon 1/10 Uhr. Nun ging er eine Stunde weit nach Hause, bei schlechter Witterung 1 1/2 Stunden; er kam da er den nächsten Tag erst um 7 Uhr früh wieder zur Partie; dies sah Herr Leis, und er schickte 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 über Dienst und Ruhezeit auf einer ersichtlichen Stelle angebracht, damit selbe 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 Ausbeute dann nicht mehr so unbedeutend betreiben als jetzt. Ein Fall, der einzig dastehen sollte oder dürfte, ist folgender: Ein Arbeiter meldete sich beim Bahnarzt krank und war sieben Tage im Krankenstand. Als er sich dann gesund meldete und zur Arbeit erschien, wurde ihm von Herrn Leis gesagt, daß er kein Ankerlohn erhalten wird, da er sich nicht bei Herrn Leis in der Kasse krank gemeldet habe. Wenn er ein Krankengeld haben will, muß er ein Gesuch einreichen. Der Mann, der das Gesuch einreichte, erfuhr in einigen Tagen, daß er ein zweites Gesuch vorlegen müsse, was aber der Arbeiter nicht mehr tat, da er schon voraus gesehen hat, daß dies nichts helfe. Wie so manches nichts hilft. Bittet ein Arbeiter um einen Strafnachschuß, so bekommt er zur Antwort: „Ich kenne eine Dittin nicht mehr.“ Wir wollen noch Herrn Leis betreffen des Krankengeldes dieses Arbeiters fragen, wer eigentlich der Maßgebende für die Gewährung des Krankengeldes ist: der Herr Bahnarzt oder der Herr Leis? Wenn letzterer, verziehen die Arbeiter auf einen Krankenstand bei der Substanz und sie werden sich den Beitritt zur Arbeiterkassenkasse erzwingen, wo sie ihr Krankengeld ohne Wiltgesuch erhalten. Ertlich, was ihnen gebührt. Interessant ist auch die viel besprochene Strohpfadgeschichte. Der Fortschritt der Zeit macht sich überall stark bemerkbar und so auch in der Lokomotivführerkassette in Pragerhof. Dort wurden die Strohpfade von den Besten entfernt und die Drahtseile ersetzt. Nun wurde den Kohlenarbeitern gesagt, das mit Einverständnis des Betriebsinspektors. Graz die Strohpfade verkauft werden; wer einen kaufen will, soll sich melden, das Stück koste 2 Kr. Als der Tag des Verkaufes kam, konnten sich die Arbeiter die Strohpfade anschauen. Ein Arbeiter suchte sich einen noch ziemlich guten Strohpfad aus, welcher 2 Kr. wert gewesen wäre. Als dies Herr Leis sah, sagte er: „Diesen Strohpfad werde ich mir behalten“ und befahl den Arbeitern, den Strohpfad in seine Wohnung zu tragen und ließ für denselben einen alten Strohpfad bringen, für den aber keiner von den Arbeitern 2 Kr. fergeden wollte. Schließlich verkaufte Herr Leis denselben einem Arbeiter, der später wegen Mangel an Arbeit entlassen wurde, um den außergewöhnlichen Ehrenpreis von 1 Kr. Nun wollen wir noch einige Einzelheiten hier schildern. Sehr glücklich ist hier ein Kasseleidiener, welcher nebst dem Zusammenräumen der Kasse, dem Ausgeben von Geld und dem Putzen von Laternen, auch Spanholz für häusliche Zwecke machen sowie bei der gnädigen Frau das Geschirr waschen, Spülwa- oder wegräumen, Feuer ausmachen und andere Wädhchen für alles Arbeiten verrichten muß. Er muß im Keller Holz schneiden und im Carlen arbeiten, und wir hätten über dessen Verrichtungen noch so manches zu erzählen, aber wir wollen uns heute nicht weiter damit befassen. Das Verhalten des humanen Stellvertreters, des Herrn Assistenten Kircher

gegenüber dem im Taglohn stehenden Personal läßt manches zu wünschen übrig. Herr Kircher beandlet dieses Personal gemäß seiner Bildung wie Hunde, aber nicht, wie es sich für einen Vorgesetzten geziemt. Es lat sich folgender Fall zugehörigen: Kircher rief einen Heizmeister zu sich; als dieser nicht gleich hörte und später kam und frag, was los sei, bekam er zur Antwort: „Du mir jagt man „Bitte schön“, ich bin kein Kohlenaufleger.“ Der Heizmeister, welcher sich nicht weiter schikanieren lassen wollte, ließ den Herrn stehen und ging zu seiner Arbeit; auf das hin geriet der Herr Kircher so in Aufregung, daß er denselben sofort vom Heizmeisterdienst abzog und zum Auspußerdienst verwendete und dem Auspußer die Heizmeisterstelle übergab. Wir wollen nun fragen, ob der Herr Kircher auch schon so ein Recht hat, die Leute vom Dienste abzugeben und ob er diesen auch einen schlechteren Dienst geben kann? Oder ist der Herr Leis für so was da? Ferner möchten wir fragen, ob der Herr Kircher bei der Gemeinheit seiner Ausdrücke die Untereignungsprüfung angelegt hat? Oder glaubt er, daß der Mensch erst bei einem „Bitte schön“ anfängt? Wenn es aber diesem faulen Herrn unter dem Gebirg und unter der Wagnische, wie er sich häufig ausdrückt, nicht paßt, dann soll er sich um einen anderen Posten umschauen, wo er mit seinem Gefindel und seiner Wagnische in Verührung kommt. Sollten diese Zeiten nicht eine Weile, wenn bei diesen Herren bringen, dann wären wir gezwungen, mit anderem Material aufzutreten oder andere Wege einzuschlagen, damit solche Ungeheuerlichkeiten ein Ende nehmen. Was das Lokomotivpersonal anbelangt, gibt es manches zu wünschen. Der Herr Leis will angeblich mit allen ganz unparitätisch handeln. Wir finden aber von einer solchen Handlungsweise nichts. Wir kennen den Herrn Leis auf jein unparitätisches Handeln in folgendem Fall bezeugen: Am 17. September 1912 veranstaltete der Deutsche Krisenklubverein in Pragerhof einen „Völkischen Abend“ mit Gefangenen. Da der kriegsmann Kobal beim Gefangenenverein ausliefendes Mitglied ist, konnte er selbstverständlich nicht fehlen; da wurden alle Gehele in Bewegung gesetzt, daß der Weichenwächter seine Tour frei bekam. Kommt aber ein Genosse 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 freigegeben. Nehmen Sie sich 24 Stunden Urlaub. Wir glauben, daß, wenn auch der andere nicht singen kann, man ihn gerade zu eine Tour freigegeben kann, wenn er zu einer notwendigen Verrichtung Zeit benötigt, wie einem Reichswehrmilitär. Das gleiche verneinen die Führer, daß bei Erstellung oder Aenderung eines Turnus nicht der jüngste Anwärter, welcher im Turnus steht, zu befragen ist, der dann gleich einen Turnus macht und den Führer verlegt, so daß die Führer von Herrn Leis vollständig ignoriert werden, sondern daß in erster Linie die ältesten Führer darüber zu befragen sind. Bemerkenswert ist es auch, daß sich beide Herren, Leis und Kircher, dann gern nach den Vorschriften halten, wenn sie in mancher Handlungsweise des Personals einen Vorstoß gegen die Vorschriften erblicken. Die Folge davon ist, daß schon manchmal Anzeigen gegen das Personal gemacht wurden, die sich dann als nicht genug stichhaltig erwiesen. Das Personal vom Heizhaus Pragerhof konnte darüber so manchen Fall anführen und ebenso das Kanizsauer Personal. So beandletete Herr Kircher einen Wagnischer Führer, der bei der Kasse vorbeifuhr und dessen Maschine leer lief, so daß die Kohlen etwas ausgeparten, daß er die Kasse nicht nachziehe. Einen anderen Führer wieder, daß er die Geschwindigkeit nicht einhalte. Auf der Lokomotive Serie 24 und 29 sind keine Geschwindigkeitsmesser vorhanden, so daß der Führer, der mit einer solchen Serie fährt, seinen Geschwindigkeitsmesser in den Füßen haben muß. Die Anzeigen beweisen, welche Sachkenntnis Herr Kircher besitzt. Einen besonders weichen Punkt bildet im Heizhaus Pragerhof die Urlaubsgeschichte. Es sind dabei fünf Parteien und ein disponibler Anwärter. Ist nun einer von den Turnusführern krank, so fährt der Dispositionale für denselben Braucht einer einen Urlaub, so wird derselbe mit folgender Begründung verweigert: Der Führer N. ist krank und einen Substituten kann oder darf ich nicht ver-langen. So ist man bemüht, den kranken Kollegen zu bitten, er möge sich gesund melden oder man muß auf den Urlaub verzichten. Ein weicher Punkt ist weiter die Verrechnung des Urlaubes. Ein Führer hat zum Beispiel von 10 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachts samt der Ausruhezzeit Dienst gemacht, so daß ihm bis zu seinem Dienst, das wäre bis 2 Uhr nachmittags, die Ruhezeit von neun Stunden gebührt. Er muß sich, wenn er seinen Urlaub antritt, die ihm gebührende 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 ausbleibt. Das ist seine unparitätische Handlungsweise, mit der er sich immer gern rühmt. Schließlich wollen wir noch dem Herrn Assistenten Pfeiffer auf diesem Wege sagen, daß er die Anrempelungen gegenüber dem Lokomotivpersonal aufgeben soll, er soll sich lieber seine Häufchen ausschütten, 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 30 des „Eisenbahner“ vom 20. Oktober 1912 wird über die Zustände im Heizhaus Hütteldorf geschrieben. In der Expositur Heiligenstadt des Heizhauses Hütteldorf erscheinen jedoch die Zustände in einem nicht viel besseren Lichte. Als Leiter dieser Expositur fungiert Herr Oberkommissar Frid, dem der Ruf eines modernen und gerechten Mannes vorausgeht. Auch Herr Frid dürfte von dieser Nase des Inspektionsorgans wegen der schmutzigen Lokomotiven etwas erhalten haben, denn er versuchte, daß in Zukunft in Heiligenstadt kein Lokomotivführer mehr eine bleibende Lokomotive haben wird, sondern daß die längste Dauer einer solchen nur sechs Monate betragen soll, das heißt, daß der Lokomotivführer keine Lokomotive, sobald an dieser die fahrbahrgabe Revision vorgenommen wird, sie nicht mehr erhält, sondern eine von den Stelmachern. 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 Verfügung nur eine Schikane für das Personal. Das Lokomotivpersonal war stets bestrebt, die jedem Drucker beigegebene Lokomotive in eigenem Interesse diensttauglich zu erhalten, es hängt daher mit der Ausdauer an den Instandhaltungsarbeiten. Selbst in den Zugintervallen, wo doch keine Bezahlung erfolgt, hängt das Personal an der Lokomotive, um diese betriebsfähig zu erhalten. Ob das Personal in Zukunft jene Fähigkeit aufbringen wird, ist fraglich.

Das Endresultat wird sein, daß alle Lokomotiven sogenannte „Totenwagen“ werden, wodurch die glatte Abwicklung des Verkehrs bestimmt leiden wird.

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



Schriften. Er ist der Herr! Wir wollen nicht, daß Herr Frid sich nach dem Wunsch in unserem Nachhinein richten soll, sondern wir wollen die L. f. Staatsbahndirektion auf das sonderbare Treiben dieses Herrn aufmerksam machen.

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

**St. Pölten.** Ein Stationsaufseher wurde anlässlich des Eucharistischen Kongresses von St. Pölten innerhalb des Direktionsbezirktes Wien versetzt. Derselbe brachte in Erfahrung, daß seine Berufskollegen für den aufstrebenden Dienst anlässlich des besagten Kongresses eine Remuneration (per Mann 30 Kr.) erhalten haben. Nun glaubte auch der überaus ausdrücklichen Wunsch des Herrn Inspektors Jeleny auf seinem Posten wegen des forcierten Dienstes während der Tagung des Kongresses und einige Tage nach demselben zurückgehaltene Telegraphist, daß auch er einen Anspruch auf eine Gratifikation habe und brachte in der höflichsten Form diese Bitte seinem ehemaligen Chef, Herrn Inspektor Jeleny, vor. Derselbe erklärte kurz: „Der nicht bei mir ist, bekommt nichts.“ Aborigens, 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 verweisen hat, das Eldorado des allgerechten Herrn Inspektors Jeleny zu verlassen. Kommentar — überflüssig.

**Amsstetten.** Das Personal der Station Amsstetten atmete erleichtert auf, als es vor ein paar Monaten die Gewissheit erhielt, daß es vor dem Inspektor Wrazek befreit werde, da dieser gewaltige Sparmeister den blauen Vögel erhielt.

Das Personal hatte unter der Sparwut Wrazeks so viel gelitten, daß es zweifellos gerechtfertigt ist, wenn die Mehrzahl der Bediensteten offen ihrer Freude darüber Ausdruck verlieh, daß Herr Oberpostdirektor Zielbauer, bisheriger Vorstandstellvertreter, mit der provisorischen Leitung der Station betraut wurde, da dieser Herr sich den Auf ein Vorgesetzten bisher bewährt hatte, bei dem man wenigstens unter Umständen sein Recht finden konnte. „Doch mit des Geschickes Schrecken ist kein ewiger Bund zu schließen und das Unglück schreitet schnell“ sagt der Dichter, und das traf in Amsstetten zu. Kaum war Wrazek von der Wildschär verschwunden, tauchte ein neuer Despot in der Person des Herrn Adjunkten v. Pofanner auf. Dieser blaustätige Herr scheint zu glauben, daß ein Vorstandstellvertreter nur dazu da ist, um das Personal als selbst seiner Willkür zu unterwerfen. Wir können absofut nicht begreifen, wie sich Herr Vorstand Zielbauer dazu hergeben kann, alle Produkte des Bedienstetenalles, die in dem Bezirk dieses freierwilligen Arbeiterlandes zur Reife gelangen, durch seine Unterdrückung zu bestreiten.

Abgesehen davon, daß Herr v. Pofanner 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 Einberufungen nur das was der betreffende Bedienstete sagt, zu Protokoll zu bringen hat und daß er sich alle weiteren Bemerkungen ersparen 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 kann aus einem solchen Mentore die blauen Augen, die der Herr Adjunkt vor kurzem einem Konduktur antrug, davontragen? Lassen wir dahingestellt.

Weiters rufen wir Ihnen, Herr Adjunkt, daß Sie bei Ihren nächsten Amtshandlungen nicht den Bediensteten mit Strafen und Anzeigen drohen, wenn Sie nicht nachweisen können, daß dieselben geschlafen haben. Sie müssen eben den Bediensteten selbst mit gutem Beispiel vorangehen, wenn Sie schon kramen sein wollen, gerade Sie, Herr Pofanner, nehmen, wenn Sie Verkehrsbedienst am Güterbahnhof machen, den Divan ziemlich stark in Anspruch. Oder sollen die Verkehrler in den zur Verfügung gestellten Unterfluräumen „abst“ sitzen, wenn sie einmal eine 15 bis 20 Minuten lange Pause haben und die Wächter als Vorposten vor den Unterfluräumen aufstellen? Was die beim Eigendienst beschäftigten Magazinarbeiter betrifft, so können wir nur sagen, daß schon eine ganz anständige Dosis von Gefühlslosigkeit dazu gehört, gegen solche ausgearbeitete Menschen, die um tagen 24 durch volle 24 Stunden diesen schweren Dienst leisten müssen, in dieser Weise vorzugehen, wie Sie es sich zurechtgelegt haben.

Es ist überhaupt schon in einem ziemlich Umfange unter den Eisenbahnern bekannt, daß man Amsstetten als eine Strafstation betrachtet. Besonders das im Tagelohn stehende Personal kann ein Liedchen singen. Nicht nur, daß man Arbeiter durch Jahre hin beim Verkauf und Weidenwächterdienst sowie beim Transitur und Wagenführerdienst verwendet, daß man diesen Leuten die gleiche Verantwortung auflegt wie dem gewöhnlichen definitiven Diener, trotzdem sie nicht einmal mit den für ihren Dienst erforderlichen Instruktionen betraut werden, nicht nur, daß man diesen Leuten keine Aussicht auf ein Vorwärtkommen bietet, daß man ihnen vielmehr 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 Standos- und Verkehrsmittelekspert ausfertigen läßt, was in anderen größeren Stationen der Wagenbeamte macht und wovon die Instruktion XXXV ausdrücklich vorschreibt, daß diese Arbeit nur von einem mit dem Wagenführer vollkommen vertrauten Organ gemacht werden darf? Oder ist es keine qualifizierte Verwendung, wenn man einen Oberbauarbeiter als Oberverführer Dienst machen läßt, wie es heuer der Fall Sieberer so drastisch gezeigt hat? Der Tagelohnbedienstete darf eben seinen Dienst leisten, er darf sich für Fehler strafen lassen, er darf seine Knochen zermalmen lassen, aber wenn es einmal eine Remuneration zu verteilen gibt, wie es anlässlich des Eucharistischen Kongresses war, da übergeht man die Tagelohnbediensteten, die gerade bei starkem Verkehr die größte Verantwortung für seine Sicherheit tragen müssen. Oder haben die Blocksignalbediensteten nicht ebenfalls zur tagelohnmäßigen Abwicklung des Verkehrs beitragen müssen, als die zwei Platzmeister und die Verschieber. Warum haben die anderen zwei Platzmeister und die bei denselben Verschiebepartien verwendeten Arbeiter nichts bekommen? Das sind Zustände, die zum Himmel stinken, das sehen 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 ausgenutzt sind, das sehen und konstatieren diese Herrschaften. Die mit wenigen Ausnahmen in ihrem ganzen Leben noch nicht so viel positive, nützbringende Arbeit geleistet haben, als so in ihren Augen überflüssiger in einer Woche leisten muß. Wir hoffen, daß diese Zeiten dazu beitragen werden, daß Remedur geschaffen werde: sollte es nicht der Fall sein, so werden wir mit weiterem Material jederzeit am Platze sein. Auch allen aber, die Ihr unter diesen desolaten Zuständen zu leiden haßt, auch rufen wir zu: Gehen in die Organisation bis auf den letzten Mann! Eure Vorgesetzten achten euch nur dann, wenn sie sehen, daß Ihr zur Vernunft gekommen seid und bereit seid, für eure Rechte zu kämpfen.

**Brud an der Leitha.** Man liest und hört viel von Vorständen, die sich durch besondere Art des Regierens auszeichnen; allenthalben meint man schon, daß das ein System der L. f. Staatsbahnen wäre und daß nur der besagte 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 Magazinarbeitern, welche Platzdienst machen müssen, den ihnen gebührenden Uniformpelz mit der Motivierung: „Sie haben ja kein Magazin; wissen Sie, es gebührt Ihnen kein Pelz.“ Für die Auffassung der Naturalstoffe hat er den ersten Dienstag im Monat bestimmt. Wenn es nun ihm an den von ihm selbst bestimmten Tag nicht gefällt, Kohle 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 Kohle warten oder etwa gar so lange, bis er zur Kohlenaussgabe gut aufgelegt ist. Ein Bediensteter brauchte für seinen Lohn, welcher nach Wien in die Schule fährt, einen Interimschein als Legitimation, weil diese bei der Prolongierung war. Die Antwort dieses aparen Vorstandes lautete: „Na, da müssen Sie halt für den Buben die ganze Fahrt zahlen!“. — Es gibt jedoch auch Arbeiter, die sich die Behandlungsdiese Vorstandes nicht gefallen lassen. Ein solcher hatte unlängst dreitägig gekündigt. Darauf ließ der Vorstand den Postenführer 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 er seine Bediensteten nicht mit „Herr“ anspricht. Er sieht nämlich in jedem Bediensteten einen Hund, den er schlagen und behandeln kann, wie er gerade will. Der Vorstand von Brud an der Leitha ist also eine Perle, eine echte Perle des Vorstandsstaates der L. f. Staatsbahnen!

**Villach.** (Protektion auf der Staatsbahn.) Wie hierorts die nationale Korruption fortwährend ihre Sumpfbüthen treibt, muß jeden anständigen Menschen anfehlen. 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 aufzuzählen, weshalb wir uns vorläufig nur mit einem dieser nationalen Protektionen befassen wollen. Es ist geradezu unglaublich, wie nachsichtig und blind sich ein Teil der maßgebenden Faktoren stellt, denen die Überwachung des Verkehrs obliegt, wenn es sich um einen nationalen Heißsporn handelt. So hat es Konduktur Burger ausschließlich diesem Umstand zu verdanken, wenn er bis heute noch als Zugführer auf Kosten der Verkehrssicherheit seinen Dienst versieht. Mangelte 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 Internationalen ist dies alles keine Vorbedingung für den so verantwortungsvollen Dienst. Da genügt es eben, daß sich derselbe nach jeder Dienstleistung mit einer Denunziation beim unparteiischen Herrn Inspektor Jeleny einstellt, um damit seine Fähigkeit zu beweisen und der L. f. Staatsbahn doch auch etwas nützlich zu sein. Die Leistungen, die Burger als Zugführer aufzuweisen hat, gehen ins Nichts. Das Einmaleins ist demselben ein gängliches spanisches Dorf und es ist nur Zufall, wenn derselbe eine richtige Ziffer im Stundenpaß ansetzt. Ist es doch schon vorgekommen, daß derselbe im Stundenpaß mehr Tara als Brutto ausgeworfen hat und auf dieser Grundlage auch die Bruttotonnen für den Maschinenführer berechnet. Nun, die Maschinenführer können sich trösten, solche Rechenscheiter fallen des Öfteren auch wieder zugunsten derselben aus. Ein Beispiel hierfür: Lind-Villach-St. 2 zwei Kilometer; der Zug mit 540 Tonnen belastet ergibt nach burgerischer Rechnung für beide der gleichen Serie angehörenden Maschinen 3500 Bruttotonnenkilometer. Nach der vorgeführten Illustration erscheint Burger — wie eben verlautet — in jeder Beziehung wie geschaffen, die Funktion eines Instruktors für die von den Nazi veranstalteten Prüfungsurufe zu übernehmen. Es fragt sich nur, wie lange die L. f. Staatsbahndirektion für solche Zustände nationaler Korruption die Verantwortung trägt? Oder ist man auch an dieser Stelle gesonnen, auf Kosten der Verkehrssicherheit dieses System sich weiter entwickeln zu lassen? Was sagt Herr Hofrat Orsheim zu dieser haarsträubenden nationalen Freundschaft?

**Sachsenfeld.** In dieser Station wird das Zugpersonal bei Zug 1871 überflüssig ausgenutzt. Täglich gibt es dort Zuladungen von 4 bis 6 Waggons, die über Auftrag des Herrn Stationsleiters Kunzid vom Zugpersonal durchgeführt werden müssen. Anstatt, daß die zu verladenden Güter von den in der Station Sachsenfeld beschäftigten Magazinarbeitern in einem bereitgestellten Orts- oder Zuladewagen für die Station Gili untergebracht werden, muß diese zeitraubende Arbeit von der Zugpartie geleistet werden. Die Instruktion schreibt doch vor, daß bei größerer Anzahl von Gütern Stations- beziehungsweise Umładewagen 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 Hopfenernte im Hopfengarten des Stationsmeisters Kunzid beschäftigt wird. Derselbe Zustand in puncto überflüssiger Arbeit spielt sich täglich bei der Verschiebmanipulation ab. Durch die oft widerwärtigsten Anordnungen des Kunzid werden viele „Plutzer“ beim Verschieb gemacht. Ist der Verschieb zu Ende, dann erst bemerkt der Stationsleiter, welchen ungeheuren Schiefel er betreffs des Verschiebes angestellt hat und eine neuerliche Verschiebung muß die Fehler und „Plutzer“ einigermaßen weitmachen. Die Folge dieser widersinnigen Anordnungen sind massenhafte Verspätungen. Um diese Verspätungen wieder herinzubringen, muß das Zugpersonal in den anderen Stationen hängen und jagen. Der gleiche Künstler in Verschiebpositionen ist der Stationsleiter Ivan Tabdar in der Nachbarstation St. Peter im Sarnthal. Dem jungen Herrn Tabdar sind seine falschen Anordnungen zu vergehen, da er sich bemühen will, genauere Kenntnisse über die Verschiebmanipulation in nächster Zeit sich anzueignen. Für Herrn Kunzid wäre es am besten, wenn die L. f. Staatsbahndirektion Villach diesen Mann auf einen Posten versetzen möchte, wo er mit dem Personal in seiner Weise mehr zu schaffen hat. Dadurch wäre nicht nur den Bediensteten, sondern auch der L. f. Bahnverwaltung — hollen.

**Landed in Tirol.** Vor kurzer Zeit ereignete sich auf der Strecke Landed-Plans ein Zusammenstoß zwischen dem Güterzug 170 und einem Bahnhofs. Schuldtragend an diesem Unfall war der Ausflugsstationsmeister Fabian in Plans, der auf Befragen des Bahnmeisters die Strecke für „frei“ erklärte, da er auf den Zug 170 vergessen hatte. Bei der Protokollübernahme bemühte sich der Verkehrsbeamte Adjunkt Velppe in Landed die Schuld auf den Bahnhofsführer zu überwälzen. Ueber diesen Zusammenstoß äußerte sich Adjunkt Velppe zu mehreren Bahnbediensteten: „Wenn solche Sachen vorkommen, sind eigentlich die Wächter schuld. Die Wächter sind stinkfaule Kerle, die viel zu faul sind, um den vorgeschriebenen Dienst vorschriftsmäßig zu leisten, stinken von Aufmisch, sind ungebildete Leute. Umsonst will nicht jeder Bauer ein Wächter werden, denn da bekommt er dann einen hohen Gehalt und hat bereits keine Arbeit dafür zu leisten“ u. s. w. Gut gebrüllt, Herr Velppe. Durch diese Schimpfereien vor mehreren Zeugen haben Sie offenbar den Beweis erbracht, wie

Sie die Wächter behandeln und beurteilen. Und wie Sie, Herr Velppe, die Wächter im Privatgespräch beurteilen, so behandeln Sie die Untergebenen 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 Landed wie Plans in der ordnungsmäßigen Weise angefleht, 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 Ausflugsstationsmeister in Plans auf Zug 170 vergeblich. Wer in diesem Falle die dienstlichen Vorschriften außer acht gelassen hat, dürfte allen, nur nicht Herrn Velppe bekannt sein.

**Gilli-Unterdranburg.** Von dort wird uns geschrieben: Die Oberbauarbeiter werden von den Herren Stationsleitern und Bahnmeistern auf alle mögliche Art und Weise schikaniert. Selbst die Frauen der Bediensteten werden von den Vorgesetzten zu privaten Hausarbeiten 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 ablehnt, einen schweren Stand. Beschwerden, welche in dieser Angelegenheit bei Herrn Streckenchef März vorgebracht werden, sind ohne jede Wirkung. Hier wäre es Sache der L. f. Staatsbahndirektion, derartige Ungerechtigkeiten ein für allemal abzuschaffen.

**Ufing.** (Vom Karawankentunnel.) Hier im Karawankentunnel treibt ein junger Bahndiener namens Virchbauer sein Unwesen. Besonders die Wächter haben von Virchbauer sehr viel zu leiden. Der Mensch hat im Eisenbahnendienst noch viel zu lernen, aber in der Noheit zeichnet er sich vorzüglich aus. Gemeinheiten, die er begangen hat, haben wiederholt zu protokollierten Einvernahmen geführt, und da ihm die L. f. Bahnverwaltungssektion und der Bahnmeister zur Seite stehen, ist er stets mit heiler Haut davon gekommen. Man hoffte, der Bursche wird sich nach der letzten Einvernahme bessern, aber das Gegenteil war der Fall. Er wird immer rücksichtsloser und unerträglicher. Anstatt der Dienstordnung gemäß mit den Mitbediensteten verträglich zu verkehren und sie in der Dienstausübung zu unterstützen, frohelt und belästigt er die Bediensteten und denunziert weiter. Man sagt: Wer Vetter auf dem Kopf hat, soll nicht an die Sonne gehen. Dieses Sprichwort scheint Virchbauer nicht zu kennen, obwohl gegen ihn genug vorliegt. Wir führen nur einige seiner Meisterstücke an.

Am 13. Mai l. J. war Virchbauer mit seiner Partie im Karawankentunnel beim Kilometer 53½ mit Wagen von Unterflurplatten beschäftigt. Dort hat er drei Schwellen hintereinander ohne Schrauben und Keile stehen gelassen. Am Nachmittage desselben Tages hat sodann der Wächter Schönsleben diesen Anstand vorgefunden.

Am 17. Mai l. J. hat Bahndiener Virchbauer beim Kilometer 53¼ im Karawankentunnel eine Arbeit durchgeführt, wo er eine ziemlich lange Strecke in sehr betriebsgefährlichem Zustand verließ. Es fehlte dort eine ganze Menge Schrauben, in einem Schienenstrang sogar 20. Solcher Mängel gibt es bei ihm in Fülle. Daß sich aber dieser Mann noch untersteht, andere Mitbedienstete wegen geringfügiger Kleinigkeiten und in seiner Unkenntnis der Vorschriften unschuldigerweise zu denunzieren, zeigt ihn im richtigen Licht. Wir haben nichts dagegen, wenn wirkliche Missetände angezeigt werden, aber es soll nicht so geschehen, wie es unlängst der Fall war, wo Virchbauer gegen den Wächter Schönsleben eine Anzeige erstattete, die mit der Instruktion für den Tunneldienst in direktem Widerspruch steht. Wir organisierten Eisenbahner können uns solche Gemeinheiten von niemand gefallen lassen, und wenn Virchbauer sein Benehmen nicht bald ändert, werden wir ihn noch eines Besseren belehren müssen.

## Versammlungsberichte.

### Konferenz der Wächter und Blocksignalbediensteten Nordwestböhmens.

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

Bei den Wächtern und Blocksignalbediensteten ist es hauptsächlich die Nachdienstzulage eine alte und von der Organisation wiederholt argierte Forderung, deren Durchführung durch die Ablehnung des genannten Antrages bedenklich in die Ferne gerückt worden ist. Vorwiegend aus diesem Grunde traten die Wächter und Blocksignalbediensteten von Nordwestböhmern am Sonntag den 27. Oktober im Arbeiterheim „Volk's alle“ in Bodenbach zu einer Konferenz zusammen, um neuerdings zu ihren Forderungen beziehungsweise deren Verschärfung seitens der Eisenbahnverwaltung, Stellung zu nehmen.

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

Das Referat erstattete Genosse Paul Weichenwächter, l. f. Staatsbahn, Bodenbach. Er führte aus: Es ist wohl nicht notwendig, die Verdrängung des Bezuges aus Nachdienstzulage durch das gesamte Wächterpersonal noch des längeren und breiteren zu begründen, indem dies wiederholt dargelegt worden ist, und auch vom Parlament anerkannt wurde. Bei der Einführung der Nachdienstzulage hat das l. f. Eisenbahnministerium das Wächterpersonal vom Bezug derselben mit der Begründung ausgeschlossen, daß die Wächter kurze Zeit vorher in die III. Dienergruppe 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 Eisenbahnverwaltung 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 Erholungsurlauben, bei der Uniform und in verschiedener anderer Beziehung. Man soll uns doch endlich voll und ganz als Diener der III. Kategorie behandeln. Entbehrte schon damals das Argument der „Einreihung“ als Ausschließungsgrund vom Bezug der Nachdienstzulage jeder Grundlage, so mußte ein weiteres Beharren der Eisenbahnverwaltung auf diesem Standpunkt, heute nach vier Jahren, geradezu als eine Verhöhnung unserer Kategorie angesehen werden. Wir halten treue Solidarität mit unseren übrigen Berufskollegen, indem wir allorts für den Ausbau unserer Organisation sorgen werden und bestehen auf der unbedingten Durchführung unserer auf den Reichskonferenzen aufgestellten durch unsere



Vertreter in den Personalkommissionen eingebrachten Forderungen. (Beifall.)

An der nun folgenden Debatte beteiligten sich die Delegierten: Wolf (Leitner), Kropal (Schredenstein), Pante (Kreiß), Gennlich (Weißkirch), Schiller (Bodenbach), Kronich (Auffig), Ribisch (Brü) und Grünzner (Bodenbach). Sämtliche Redner schlossen sich im wesentlichen den Ausführungen des Referenten an. Genosse Pante fasste in einem kurzen Schlusswort das Ergebnis der Verhandlungen zusammen und stellte fest, daß alle Wächter, ob Strecken- oder Weichenwächter oder Blocksignaldienste, an der Durchsetzung der aufgestellten Forderungen interessiert sind und daher auch weiterhin in voller Solidarität dafür einzustehen werden. Damit waren die Punkte 1 und 2 der Tagesordnung, welche zusammengezogen worden waren, erledigt.

Genosse Gennlich teilte mit, daß auf der Strecke Wien-Köfnitz vor einigen Tagen ein Wächter infolge eines längeren Krankheitszustandes ein Opfer seines Berufes wurde. Die Konferenz gibt ihrem Beileid durch Erheben von den Ehrenfund.

Ueber Punkt 3, Organisation und Taktik, erbat Genosse Grünzner ein ausführliches schriftliches Referat. 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 peninsulare Organisationsform sei von untergeordneter Bedeutung. Dieser Teil und mit ihm die Masse der Indifferenten, von den Gegnern, die in bürgerlicher Ideologie erzogen werden, nicht zu reden, sind es, die bei jeglichen Kämpfen die Taktik nicht zu verstehen vermögen und unsere Macht immer zu überschätzen 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 Parteioorganisation der Eisenbahner notwendig. Erst wenn nach dieser Richtung hin jeder seine Pflicht erfüllt, steht zu erwarten, daß wir als jener Machtfaktor im öffentlichen Leben von den Herrschenden angesehen werden, als der wir vermöge unserer großen Zahl und der Bedeutung unserer Arbeit für Staat und Gesellschaft ein Recht haben, angesehen zu werden. (Beifall.)

An der Debatte beteiligte sich auch Genosse Kronich, der als markantes Beispiel für die Notwendigkeit einer politischen Organisation die englischen Verhältnisse zitierte. Nach einem kurzen Schlusswort des Genossen Grünzner, gelangte 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 Vorenthaltung der bereits im Vorjahr vom Parlament als berechtigt anerkannte Nachdienstzulage und fordert deren unbedingte Durchführung.

Ebenso fordert die Konferenz die Durchführung aller noch ausstehenden, vom Abgeordnetenhaus ebenfalls zur Kenntnis genommenen Forderungen.

Im übrigen hält die Konferenz an den auf den Reichskonferenzen der Wächter aufgestellten Forderungen und gefassten Beschlüssen fest und erklärt, mit allen Kräften dahin zu wirken, daß die Interessen der Eisenbahner wirklich und in erheblicher Weise berücksichtigende 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 Haltung das volle Vertrauen aus.

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

### Der Kampf um die Erbauung der Personalthäuser für die Eisenbahner.

Salzburg, 5. November.

In zwei Parallelversammlungen, die am Montag den 4. d. M. stattfanden — das Werkstätten- und Heizhauspersonal hatte sich im Hotel „Bahnhof“, das übrige Personal im Gasthof „zur Post“ eingefunden — kam der neue Interventionsversuch gewisser Eliten gegen die Erbauung der Personalthäuser für die Eisenbahner Salzburgs zur Sprache. Man muß füglich staunen 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 Wohnungssteigerung ins Unermessliche gestiegen, die Angelegenheit ist dringender als je — aber von den Personalthäusern ist noch nichts zu sehen. Versammlungen, Besuche, Interventionen 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 Beweise dienen muß — falls es noch eines solchen bedarf — daß ihre bewährte Geduld bald zu Ende ist. Die beiden Referenten, Herrmann Josef Breitenfelder und Oberkondukteur Johann Moriz hatten die Aufgabe übernommen, den Versammelten ein klares Bild der ganzen Sachlage 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 Personalthäuser. Das Komitee hat seinen Schritt ununterbrochen gehalten, um die dringliche Angelegenheit zu fördern, bis ein fertiges Projekt vorlag, so daß alle Hoffnung vorhanden war, an die Realisierung schreiten zu können. In letzter Stunde kamen dem Aktionskomitee die dunklen Modifikationen gewisser Kreise zur Kenntnis, die benutzten 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 Akten der langwierigen Verhandlungen, der Zeit wurde bis längstens 1909 in Aussicht gestellt, bis heute ist davon leider nichts zu sehen. Nicht öfters als viermal wurde in der Angelegenheit im Eisenbahnministerium, zweimal im Finanzministerium und einmal bei der Staatsbahndirektion vorgebracht! (Bewegung.) Kaum der Verwirklichung nahegerückt, tauchen neue Schwierigkeiten auf, kaum ist der Amtschimmel in ein rasches Tempo gebracht worden, haben freche und übermütige Schlingel der Eisenbahner ihre Hand im Spiel! Die Herren Hausbesitzer

„interferieren“ und — wofür ein zufälliges Zusammenreffen! — die Staatsbahndirektion fragt an, ob die Personalthäuser noch notwendig sind (Gelächter). Die Feinde der Arbeiter vertuschen es ausgezeichnet zu intervenieren, besser gesagt, zu unterminieren. Die unfaßliche Mühe und Arbeit des Komitees durch viele Jahre soll durch eine Klotze von Häuserproben vernichtet werden. Es muß auf das energischste gegen diese Verschleppungsaktion protestiert werden, zumal die Erbauung der Häuser heute die dringendste Angelegenheit für die Eisenbahner ist (Beifall). Die Erläuterungen des Bürgermeisters Ort gelegentlich seiner Beerdigung, den Bestrebungen zur Erbauung von Personal- und Arbeiterhäusern die tatkräftigste Unterstützung zu leisten, dürften wohl maßgebend sein für die Tatsache, daß die Personalthäuser eine dringende Notwendigkeit nach wie vor sind. (Sehr richtig!) Der Staatsbahndirektion muß heute mit schärfster Deutlichkeit klargestellt werden, daß die Eisenbahner absolut nicht gewillt sind, sich an der Nase herumführen zu lassen! (Demonstrativer Beifall.)

Die folgende vorgelegte Resolution lautet:

„Die am 4. November 1912 im Hotel „Bahnhof“ und im Gasthof „zur Post“ versammelten Staatsbahnbediensteten aller Kategorien sowie deren Frauen protestieren energisch gegen den neuen Verschleppungsversuch in Sachen des Personalthäuserbaues. Sie drücken jenen Faktoren, die ihre Hand dazu bieten, daß den Staatsbahnen die so oft fälschlich versprochene Erfüllung ihres dringendsten Wunsches hinausgeschoben, ja eventuell sogar hintertrieben werden soll, ihre tiefste Mißachtung aus.“

Die Versammelten konstatieren mit Befremden und wachsendem Mißmut, daß seitens der Staatsbahndirektion nichts unternommen wurde, den ausgetretenen Gerüchten von neuerlichen Gefährdungen des Projekts entgegenzutreten, die lange Sorge und steigende Erregung des Personals zu bannen.

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

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

Nachmals erhebt das Personal, vertrauensvoll auf die seitens zweier Minister und seitens der vorgesetzten Staatsbahndirektion gemachten Versicherungen, seine Stimme, um die Notwendigkeit der endlichen Erbauung der Personalthäuser 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, Eiminger, Lajzer, Moriz und Wommes vorgeschlagen und einstimmig gewählt. Sie hatte die Aufgabe übernommen, die oben gefasste Resolution dem Beauftragten zu überreichen, welches die Übermittlung an die Staatsbahndirektion und an das Eisenbahnministerium veranlassen soll.

Als die beiden Versammlungen, deren Schluß gleichzeitig erfolgte, zu Ende waren, formierte sich ein langer Zug, dem sich auch die zahlreiche erschienenen Eisenbahnerfrauen angeschlossen, an der Spitze die gewählte Deputation. Der Zug nahm seinen Weg zum Beauftragten 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 Entschliebung überreichten, erschollen aus der Mitte der Wartenden stürmische Rufe: „Heraus mit den Personalthäusern!“, „Wir wollen billige Wohnungen!“, „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 Entschliebung zur Kenntnis genommen habe und sie an die bezeichneten Instanzen leiten werde. Breitenfelder ermahnte die Versammelten, sich neuerlich in Geduld zu fassen und auszuharren, bis der Kampf siegreich beendet sein werde. (Stürmischer Beifall.)

Die Demonstranten zogen hierauf ab. Es sieht zu hoffen, daß diese würdige und machtvolle Kundgebung ihren Zweck nicht verfehlen wird. An wünschenswerter Deutlichkeit hat es diesmal nicht gefehlt, möge es den unterdrückten Vorder- und Hintermännern klar werden, daß ihr Gattenspiel nun zu Ende ist.

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

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

**Währing.** 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 Verschleppung der Unfallversicherung für Eisenbahnbedienstete Ausdruck verliehen und an die Abgeordneten das Ersuchen gestellt haben, mit allen Mitteln dahin zu wirken, daß die erworbenen Rechte auf Bezug einer Rente auch bei Konkurrenz der Unfallrente gewahrt bleiben.

**Währing.** Am 3. November fand in Teufel 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 entwickelte Genosse Dusek die traurige Lage des arbeitenden Volkes, welche durch die stets steigende Forderung aller Lebenshaltungskosten verschärft wird und gipfelte in scharfen Worten das Verhalten der bürgerlichen Parteien, besonders der Christlichsozialen und Deutschnationalen im Parlament, die alle Anträge der sozialdemokratischen Abgeordneten einfach niederstimmten. Bemerkenswert ist, daß auch der christlichsozialer Abgeordnete Parzer, 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.

**Dröbling.** 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 Tomisch referierte. An der Versammlung nahmen auch Angehörige anderer Verläufe teil.

**Pödenbach.** Am 8. Oktober fand in der „Postkammer“ eine sehr zahlreich besuchte Versammlung statt, in welcher Genosse Dusek aus Wien über die Sozialversicherung im sehr aufmerksam und beifällig aufgenommenes Referat erstattete. Zum zweiten Punkt referierte Genosse Janak Schneider über Fahrbegünstigungen. Seine Ausführungen gaben Anlaß zu einer längeren Debatte, an der sich Genosse Grünzner, Schiller, Schneider und Dusek beteiligten, die zu dem Beschluß führten, eine Deputation zu wählen, die vorzusprechen soll, um die Rechte der Bediensteten zu wahren.

**Reichenberg.** In Reichenberg, Trautmann und Auffig 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.

**Dröbling.** Die Einzugsabende mit Diskussion finden jeden 2. und 16. im Monat um 1/7 Uhr abends statt. Fällt der 2. oder 16. auf einen Sonntag, so wird die Veranstaltung am nächstfolgenden Montag abgehalten.

**Turrau.** Sonntag den 17. November l. J. um 8 Uhr abends Mitgliederversammlung im Vereinslokal in Thrazenitz.

Die Mitglieder, die Beiträge schulden, werden ersucht, 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 nachzuzahlen, da nach einem länger als zweimonatigen Rückstand der Bezug des Fachblattes ohneweiter eingestellt wird. Im übrigen verweisen wir auf die §§ 8 und 9 unseres Vereinsstatuts. Damit die restierenden Mitglieder nicht um ihre erworbenen Rechte und Ansprüche kommen, ersuchen wir nochmals um baldige Begleichung der schuldigen Beiträge.

**Josefsstadt-Paromet.** An Stelle des nach Schredenstein verstorbenen Genossen Benzen Zbarsch wurde Genosse Franz Klieger, Platzmeister in Paromet, Cechova 253, zum Ortsgruppenleiter gewählt. Als Substituten für die Strecke wurde Genosse Josef Wölter, Kondukteur, bestellt. Als Substituten für die Station Smiritz wurde Genosse Franz Hofmann, Oberbauarbeiter, für die Station Böhmisch-Stanis Genosse Josef Springer, Magazinsaufseher, als Substituten bestimmt.

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

### Vorsicht bei Entfettungskuren!

Unzählige Mittel werden zu Entfettungskuren angeboten. Größtenteils sind es Laxiermittel, die mit der Zeit den Darm schwächen und schwere Verdauungsstörungen herbeiführen. Selbst berühmte Brunnenkuren bergen diese Gefahr in sich. Andere Mittel enthalten oft sonstige Stoffe, welche die Gesundheit gefährden, zum Beispiel Schilddrüsenextrakte, Thyroponin u. s. w.

Auch Diäten (die ja, wie auch die Laxierkuren nur verkappte Hungerkuren und als solche zu verwerfen sind) können viel Schaden anrichten, zumal wenn die betreffende Person geistig angestrengt arbeiten muß.

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

Bei den meisten Körperbauten ist aber das Herz schon derart geschwächt 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 Blutcirculation gestört und dieser Umstand hat eine Fülle der unangenehmsten und langwierigsten Leiden zur Folge, zum Beispiel Stauungs- und Stoffwechselkrankheiten, wie Gicht, Rheumatismus, Zuckerkrankheit, Herz- und Leberleiden, Hämorrhoiden, Neigung zu Schlagflüssen, Ausfallschläge, Asthma, Verdauungsstörungen u. a. m.

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

Die unschädliche Beseitigung der Korporulenz ist also im vollsten Sinne des Wortes eine Lebensfrage.

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

Die Ursache der Korporulenz ist stets eine unvollkommene 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 transportieren, desto normaler die Ausnutzung der Nahrung, desto leistungsfähiger, freier der Organismus und desto weniger Anlage zur Korporulenz.

Von diesem Standpunkt aus gelangte Professor Doktor v. Gaunting, G. m. b. H. Berlin 35, Postfach A 709, zur Herstellung des bewährten Entfettungsmittels „Vitalito“.

Zahlreiche begeisterte Anerkennungen von Ärzten und Laien gehen dort täglich ein. Die meisten hatten schon andere Präparate erfolglos probiert, aber für „Vitalito“ fand alle in ihrem Leben eine zum Beispiel schreibt Herr Dr. Boström: „Meine Frau hat bei regelmäßiger Lebensweise innerhalb 14 Tagen 2 Kilogramm abgenommen, was ein äußerst günstiger Erfolg ist.“

**Brag-Weinberge, 20. Dezember 1911. Dr. Boström.** Meine Frau hat binnen 14 Tagen abermals 2 Kilogramm abgenommen.

**Brag-Weinberge, 10. Jänner 1912. Dr. Boström.** Man braucht, um Vitalito zu verschicken zu können, kein Geld auszugeben. Professor Dr. v. Gaunting G. m. b. H. hat sich erbötet, an jeden, der auf einer Korrespondenzkarte Namen und Adresse mitteilt, ganz kostenlos eine Probepackung dieses vorzüglichen Mittels zu senden.

Vitalito wird in Pastillenform hergestellt, ist angenehm, leicht und ohne daß es jemand bemerkt, einzunehmen und garantiert unschädlich.

Man schreibe aber sofort, heute noch, denn wenn man bedenkt, daß notorisch jeder Korpolente einige Jahrzehnte seines Lebens einbüßt, so behauptet man nicht zuviel, wenn man sagt, daß jede Woche, die man hingehen läßt, ohne etwas gegen die Korporulenz zu tun, eine Verkürzung des Lebens um mehrere Tage bedeutet.

### Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 30. Oktober 1912. Ausprüche mit den Rechtsanwältinnen Herren Dr. Traub und Dr. Ehrlich über Rechtsangelegenheiten. — Bericht über die Verhandlungen im Sozialversicherungs-ausschuß. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

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







