



Wahlspruch:
Was wir begehrn von der Zukunft Fernen:
Doch Brot und Arbeit uns gerüsten stehn,
Doch unsere Kinder in der Schule lerneu
Und unsere Freunde nicht mehr betteln gehn.
G. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Schedlonto 38.415.

Der Eisenbahner

Zentralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonne und Feiertage von 10 Uhr
vormittags bis $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 28

20. Jahrg.

In den nächsten Tagen erscheint:

Das Koalitionsrecht der Eisenbahner im österreichischen Strafgesetzentwurf.

Eine kritische Erläuterung
von

Franz Lill.

Die Broschüre bildet eine leichtfassliche Einführung in die Bestimmungen des neuen österreichischen Strafgesetzentwurfes, soweit diese auf die Eisenbahner Bezug haben, und zeigt die Gefahren auf, die den Verbesserungsbemühungen der Eisenbahner durch das geplante Gesetz drohen. Das Büchlein ist daher für die Agitation und zur Verbreitung unter den Eisenbahner bestimmt. Preis per Einzelexemplar 20 Heller. Bei Abnahme von mindestens 20 Stück entsprechender Rabatt.

Zu beziehen entweder direkt durch die Druck- und Verlagsanstalt Carl u. Louis Schwabe, Wien V, Kärtnerstrasse 24 oder durch die Redaktion unseres Blattes.

oder minder mit tausend Fäden mit den vielseitigen sozialen Interessen verknüpft und können von den wirtschaftlichen Notwendigkeiten, wie sie sich aus dem Leben ergeben, nicht getrennt werden. „Jedes Gesetz“, sagt der große deutsche Strafrechtslehrer v. Lütz, „ist Interessenschutz“, was konsequenterweise schon bei jedem Versuch, ein bestehendes Recht zu reformieren, zu Widersprüchen und Interessenkonflikten führen muß.

In der Tat wird der wirtschaftliche Interessenkontrast auch bei dem gegenwärtigen Reformwerk in der finstilistigsten Weise bemerkbar. Zunächst hat beispielsozialerweise die Arbeiterschaft ein wohlverstandenes Interesse daran, daß eine Reform des Strafgesetzes nicht unternommen werde, ohne daß darin unser bisheriges Koalitionsrecht in einer Weise ausgestaltet wird, die auf die entsprechende Bewegungsfreiheit bei den unvermeidlichen wirtschaftlichen Kämpfen der Gegenwart gebührende Rücksicht nimmt. Unsere ganze Koalitionsfreiheit besteht bekanntlich heute nur darin, daß durch die im Jahre 1870 bewirkte Beleidigung der Koalitionsverbote, durch welche Verabredungen zum Zweck der Erringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen, durch Niederlegen der Arbeit, an den „Rabellführern“ bestraft wurden, das Recht, organisierte Lohnkämpfe zu führen, garantiert worden ist. Sonst aber entzieht das Gesetz solchen Verabredungen jede Rechtsgarantie. Aber immerhin, die österreichischen Arbeiter haben das Recht auf Koalition, wenngleich die Vereinigung der österreichischen Arbeitgeber in einer Denkschrift im Jahre 1906 die Behauptung aufstellten, daß es ein eigentliches Koalitionsrecht nicht gibt, sondern daß „die Tatsache der Koalition nur geduldet sei“.

Aber gerade aus der Tatsache, daß die Arbeitgeber und die an ihrer Spitze marschierenden Schärfmacher das Koalitionsrecht schlankweg leugnen möchten, wird es ersichtlich, welche Wünsche in diesen Kreisen gehabt werden. Bisher freilich hat man es nur in zahlreichen Fällen vermocht, im Wege der Rechtsauslegung Bresche in das Koalitionsrecht zu legen und die Arbeiter in ihrer gewährleisteten Rechtsausübung polizeilich zu schikanieren. Die ganze bisherige Geschichte der Gewerkschaftsbewegung und der Lohnkämpfe bietet dafür zahlreiche Beispiele und Dr. Ingwer hat die juristisch geordneten Dokumente dafür in seiner Schrift „Das Koalitionsrecht der Arbeiter“ in dankenswerter Weise der Öffentlichkeit übermittelt.

Der prononzierte Interessenstandpunkt, den die Unternehmer in Bezug auf das Koalitionsrecht einnehmen, hat sie daher auch die letzten Jahre her nicht ruhen lassen. Bei jeder Gelegenheit, auf jedem Arbeitgebertag und in Hunderten von Zeitungsartikeln hat man das Vamento gehört, daß die Herren über die allzu große Bewegungsfreiheit der Arbeiter einstimmten, und die Forderung an die Regierung, durch einen gesetzgeberischen Akt einzutreten, war eigentlich zu einer ständigen Einrichtung der Unternehmerorganisationen geworden. Dass die Regierung in der Tat auch geneigt war, diesen Wünschen entgegenzukommen, bezeugte die Verschlechterung, die in dem im Herbst 1909 veröffentlichten Vorentwurf zur Reform des Strafgesetzes in Bezug auf das geltende Koalitionsrecht enthalten war. Während nach dem geltenden Koalitionsrecht nur der strafbar wird, der um das Zustandekommen von Verabredungen zu bewirken, die den Zweck haben, günstigere Lohn- und Arbeitsbedingungen durchzusetzen, Mittel der Einschüchterung oder Gewalt anwendet, sprach der § 3 des Vorentwurfes nur schlechtweg von Mitteln der Einschüchterung zu dem Zweck, einen Arbeitgeber oder Arbeitnehmer an der Ausführung seines freien Entschlusses zu hindern, Arbeit zu geben oder Arbeit zu nehmen. Damit wären natür-

lich auch alle aus anderen Motiven als die zur Durchsetzung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen geführten Streiks getroffen worden. Und nachdem gerade mit dem Fortschreiten der gewerkschaftlichen Organisationen auch solche Kämpfe, wie etwa die, die um die Anerkennung der Organisation geführt werden müssen, immer zahlreicher werden, war es klar, daß mit dieser geänderten Gesetzesgestaltung einem Hauptwunsch der Arbeitgeber Rechnung getragen werden sollte. Der Protest, der aber schon damals aus den gewerkschaftlichen Kreisen gegen diese offensichtliche Verschlechterung des Koalitionsrechtes laut wurde, scheint aber der Regierung doch rechtzeitig die Überzeugung beigebracht zu haben, daß die Arbeiterschaft nicht gesonnen ist, ohne schärfsten Widerstand bestehende Rechte preiszugeben, und sie nahm in den nun dem Herrenhaus vorliegenden fertigen Gesetzentwurfen, von dieser geplanten Änderung Abstand. Wer ganz über eine Verschlechterung kommt die Regierung auch in dem neuen Entwurf nicht hinweg. In dem § 3 des Entwurfes heißt es nämlich: Wer einen Arbeitgeber oder einen Arbeitnehmer an der Ausführung seines freien Entschlusses, Arbeit zu geben oder zu nehmen, durch ein Mittel der Einschüchterung oder Gewalt zu verhindern sucht, um das Zustandekommen, die Verbreitung oder die zwangsläufige Durchführung einer der im § 2 bezeichneten Verabredungen zu bewirken, wird von dem Gericht mit Haft bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu tausend Kronen bestraft.

Nachdem in der gelten den Bestimmung des § 3 eine Strafe für das bezeichnete Delikt „von acht Tagen bis zu drei Monaten“ angedroht wird, ist es klar, daß in Zukunft eine Strafverhörfung Platz greifen soll, ohne daß scheinbar das Gesetz eine besondere Änderung erhält. Denn es fände sich schärfsterdings keine zureichende Erklärung dafür, weshalb an Stelle der Worte „mit Arrest von drei Tagen bis zu drei Monaten“, die Worte mit Haft bis zu drei Monaten gesetzt werden sollen, wenn nicht der Zweck der wäre, den Richter zu einer höheren Strafbemessung zu veranlassen. Man sieht also, daß die Regierung auf einen ausgiebigeren Schutz der Streikbrecher bedacht ist, was sicherlich eine Konzession an die Wünsche der Unternehmer darstellt.

Dass die Regierung in dem Teil ihres Strafgesetzentwurfes, der sich auf das Koalitionsrecht bezieht, die verschlechternde Bestimmung fallen ließ, wonach Übertretungen des § 3 bei allen Streiks begangen werden können, hat vor allem in den Kreisen der Unternehmer argen Schmerz verursacht. Und so kommt denn auch in einem Blatt, das sich sonst vor lauter Objektivität damit begnügt, ertragreiche Inseratenplantage seines Besitzers zu sein, im „Neuen Wiener Tagblatt“ dieses Unbehagen über das Einschweigen der Regierung recht deutlich zum Ausdruck. In einem Artikel, den dort der Konzulent der Brünner Handels- und Gewerbesammler, Herr Dr. Alfred Oberländer, über die Wünsche der Arbeitgeber zum neuen Strafgesetzentwurf veröffentlicht, wird zunächst darüber geflagt, daß im gegenwärtigen Strafgesetz die „Freiheit des Arbeitsvertrages“ viel zu wenig rechtlichen Schutz genieße. Diesen Schutz vermißt nun der Advokat der Brünner Schärfmacherföderation auch im neuen Entwurf, und zwar, wie er sagt, aus folgenden Gründen:

„Artikel 13 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch übernimmt die Bestimmungen des Koalitionsgeges vom 7. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 48, ohne Abänderung. Nach diesem Gesetz ist die Anwendung von Mitteln der Einschüchterung oder Gewalt, um einen Arbeitgeber oder Arbeitnehmer an der Ausführung seines freien Entschlusses, Arbeit zu geben oder Arbeit zu nehmen, zu hindern, nur in den Fällen eines sogenannten Obstruktion, das heißt wenn die Erzielung besserer Arbeitsbedingungen

*) Siehe auch den Artikel „Der neue Strafgesetzentwurf und die Eisenbahner“ in Nr. 23 des „Eisenbahner“.

oder die Verschlechterung der bestehenden Gegenstand des Kampfes ist. Auf Fälle des Mahtstreiks, in denen es sich um Anerkennung von Organisationen, Vertrauensmännern, Entlassung mißliebiger Vorgesetzter, Wiedereinstellung entlassener Arbeiter u. s. w. handelt, beziehen sich die Normen des Koalitionsrechtes nicht. Nun wird aber die letzterwähnte Kategorie des Streiks im Gefolge der fortschreitenden Organisierung sowohl der Arbeiter als auch der Unternehmer immer häufiger und die dargelegte Lücke des Koalitionsgezes immer fühlbarer. In dem im Jahre 1909 publizierten Vorentwurf zu einem österreichischen Strafgesetzbuch wurde denn auch die Strafandrohung des Artikels 13 derart gefaßt, daß sie sowohl beim Lohnstreik als auch beim Mahtstreik Platz greift. Überdies wurde sie von der Voraussetzung der Koalition ganz losgelöst, so daß auch dort, wo Verabredungen gar nicht vorlagen, Schutz gegen Angriffe auf die Freiheit des Arbeitsvertrages gewahrt wurde. Die geplante Abänderung des Koalitionsgezes wurde von sozialdemokratischer Seite mit der Behauptung lebhaft befämpft, daß die Tertierung des Vorentwurfes die Koalitionsfreiheit gefährde. Eine objektive Prüfung zeigt indes, daß dieser Vorwurf den Tatsachen nicht entspricht. Die Fassung des Vorentwurfes tritt dem Zusammenschluß der Arbeiter in keiner Weise entgegen, sondern will nur der Erscheinung ein Ende machen, daß die Koalitionsfreiheit in Koalitionszwang ausartet. Es war daher für die Regierung wohl ein sachlicher Grund vorhanden, die Fassung des Vorentwurfes wieder aufzugeben.

Man weiß, wenn die Anwälte der Arbeitgeber vom Schutz der „Freiheit des Arbeitsvertrages“ reden, was da gemeint ist. Und die heuchlerische Versicherung, daß dem „Zusammenschluß der Arbeiter in keiner Weise entgegengetreten werden soll“, gleichzeitig mit dem Appell an die Regierung vorgebracht, sie möge den Schutz für die Streikbrecher verschärfen, zeigt schon vollends, welche Sehnsucht in den Herzen unserer Scharfmacher schlummert. Denn welchen anderen Sinn soll die geforderte Unwendbarkeit des § 3 des Koalitionsgezes unfehlbar auf alle Lohnkämpfe haben, als den, die sogenannten „Arbeitswilligen“ für faktoant zu erklären? Dass es Fälle gibt, wo die Beleidigung eines Streikbrechers auch von einem noch so dienstbereiten Gericht nicht als Übertretung des Koalitionsgezes geahndet werden kann, das ist die „Lücke im Gesetz“, und es gibt augenblicklich gar keine dringlichere Aufgabe für die Gesetzgebung, als diese „Lücke zu verstopfen“. Dann erst ist die „Freiheit des Arbeitsvertrages“, wie sie sich in einem Arbeitgeberhirn malt, genügend gesichert. Aber freilich beweist uns ein anderes, ebenfalls aus Scharfmacherkreisen stammendes Schriftstück, daß die „Lücke im Gesetz“, die endlich einmal zu verstopfen Herr Dr. Oberländer die Regierung animiert, augenscheinlich schon heute im Wege der richterlichen Spruchpraxis recht genügend ausgefüllt wird. Denn fast zur selben Zeit, wo die Brünner Unternehmerkorporation ihren Wunsch-

zettel zur Strafgesetzesreform präsentierte, versendet auch die bekannte „Vereinigung der Arbeitgeber Österreichs“ ein Schriftstück, in welchem alle industriellen und gewerblichen Vereine und Genossenschaften angegangen werden, sich einer „Sturm- und Massenpetition“ anzuschließen, die im Herbst an den Ministerpräsidenten direkt überreicht werden soll, um die in Bezug auf ein zu schaffendes Gesetz zum Schutz der Arbeitswilligen schon oft geäußerten Wünsche endlich einmal durchzusetzen. Und in diesem an sich gar nicht überraschenden Schriftstück wird gleich einleitend das freimüttige und sicherlich bemerkenswerte Geständnis gemacht:

„Die von uns im Jahre 1908 begonnene Agitation befußt Erwirkung eines Gesetzes zum Schutz der Arbeitswilligen hatte bisher nach zwei Seiten einen, wenn auch bescheidenen, so doch erfreulichen Erfolg aufzuweisen. Derselbe besteht erstmals darin, daß die Behörden in der Handhabung der bestehenden Gesetze, gegen die Übergriffe (?) und Gewalttätigkeiten (?) streikender Arbeiter strenger vorgehen, und zweitens darin, daß die Forderung nach einem solchen Gesetz Gemeingut aller Arbeitgeber, aller industriellen und gewerblichen Vereine und Genossenschaften geworden ist.“

Danach wird man also gewiß die Unparteilichkeit und die nach dem Gesetz gebotene Objektivität unserer Behörden gewiß richtig einschätzen können, wenn von der ausgesprochenen und nie zufriedenen Scharfmacherorganisation mit einer gewissen Selbstzufriedenheit zugestanden wird, daß der Erfolg ihres Wirkens darin besteht, daß die Behörden mit größerer Strenge gegen streikende Arbeiter vorgehen, daß also den „Arbeitswilligen“ der Schutz in ausgiebiger Weise zugestanden wird. Aber natürlich, die Herren wollen von der wandelbaren Reditsprechung allein nicht abhängen. Ein Gesetz, das der verfluchten Streiterei ganz energisch an den Leib rückt, ist immerhin besser, als so ein Richter, der schließlich doch nicht unter allen Umständen darauf hören muß, woher der Wind der Reaktion weht. Und so verlangt auch Herr Dr. Oberländer nicht nur die Wiederherstellung des Koalitionsparagraphen nach dem Vorentwurf des Strafgesetzes, sondern wünscht auch eine scharfe Bestimmung gegen den Boykott.

Dass der Boykott heute in den wirtschaftlichen Kämpfen eine wichtige Rolle spielt, ist sicher. Über seine Berechtigung zu streiten, ist auch sicherlich nicht nach sittlichen oder ethischen Motiven zu entscheiden. Er gehört nun einmal in das Arsenal unserer immer schärfster werdenden Wirtschaftskämpfe, und sein Verbot durch ein Strafgesetz zu fordern, heißt dem Arbeiter eine der Möglichkeiten nehmen seine Koalitionsfreiheit praktisch auszunützen. Über einen Betrieb, wo gestreikt wird, oder sonstige Zustände herrschen, die es erheischen, die Öffentlichkeit anzuregen, muß die Sperrerei verhängt werden können, und zwar in der publizistischen Öffentlichkeit, denn sonst ist das Recht auf Koalition von vornherein

eine bloße Fiktion, weil gerade die Wirkung, die daraus hervorgehen soll, versagt. Die Unternehmer, die, wie man weiß, den Boykott in ihren Kreisen bis zum wirtschaftlichen Krieg ausüben, wenn einer von ihnen getroffen werden soll, werden natürlich durch ein Verbot kaum getroffen werden, da ihre im Geheimen vor sich gehenden Abmachungen der Kartelle und Syndikate kaum darunter leiden dürften.

Es ist also klar, daß die Arbeitgeber und ihre beoldeten Organe nichts anderes als ein Lassengesetz gegen die Arbeiter verlangen. Ihre ganzen bisherigen Bemühungen in der Öffentlichkeit, in den Versammlungen und in der Presse, haben es mit aller Deutlichkeit bewiesen. Und wir werden es jetzt in der Agitation für und gegen das neue Strafgesetz mit aller Schärfe erhartet finden, daß der Wunsch nach einem Anti-Streikgesetz immer lebendiger wird. Das ist für die Arbeiter die ernsteste Mahnung, auf der Hut zu sein, um geschlossen das drohende Attentat auf ihre wirtschaftliche Existenz abzuwehren!

Fr. L-L.

Die Genossenschaftsverbände der Arbeiterkonsumenten*).

V.

In unserem letzten Artikel haben wir den Weg gewiesen, den die Eisenbahner gehen müssen, wenn ihre Lebensmittelmagazine wertvolle Gebilde zur Hebung ihrer Lebenslage werden sollen.

Die Baghaften und Kleingläubigen, denen alles Neue unerreichbar vorkommt, werden auch diesmal ihren Bedenken und Seufzern freien Lauf gelassen haben. Solche Kollegen können natürlich keine Bahnbrecher neuer Ideen oder Mithelfer neuer Einrichtungen sein. Sie bilden den Ballast, verbreiten Angst und wirken überall hemmend auf den Gang der Dinge ein. Und trotzdem stiftet sie auch gutes: Sie bilden sozusagen das Gegengewicht für die blinden Vorwärtsstürmer, die unabehren und ungeprüft, zu meist aus egoistischen Gründen, für alles eintreten. Durch die Gegenargumente wird die Vorsicht, das Verantwortungsgefühl geschärft und jeder Hinweis doppelt und zehnfach auf seine Richtigkeit geprüft. Dadurch werden mancherlei Gefahren abgelenkt und die neuen Einrichtungen werden von vornherein auf eine solide und feste Grundlage gesetzt. Ist das Werk nun gelungen und leistungsfähig, dann werden die Zimmerängstlichen und Zweifler die besten Agitatoren für die Sache. Wer hat an dem Zustandekommen unserer Organisation nicht gezwifelt? Wer hielt das allgemeine, gleiche und direkte Wahlrecht für möglich? Und dennoch sind diese schwierigen und überaus mühslichen Arbeiten verrichtet worden, weil sie verrichtet werden müssen. Durch Erkenntnis, Aufklärung, Einigkeit und guten Willen kann das Schwerste vollbracht werden. Wir Eisenbahner müssen ernstlich darangehen, unsere vier Untugenden, den Rastengeist, den Egois-

*) Siehe „Eisenbahner“ Nr. 24, 25, 26 und 27.

so sehen wir sofort, daß die Tiere, die Gewohnheiten gegenseitiger Hilfe annehmen, zweifellos die Passendsten sind. Es bestehen für sie die meisten Möglichkeiten, zu überleben, und sie erlangen in den betreffenden Klassen die höchste Entwicklung der Intelligenz und körperlichen Organisation. Wenn wir die zahllosen Tatsachen, womit diese Ansicht gestützt werden könnte, in Betracht ziehen, so können wir ruhig sagen, daß gegenseitige Hilfe ebenso ein Gesetz in der Tierwelt ist als gegenseitiger Kampf; jene aber als Entwicklungsfaktor höchstwahrscheinlich eine weit größere Bedeutung hat, insofern sie die Entfaltung solcher Gewohnheiten und Eigentümlichkeiten begünstigt, die die Erhaltung und Weiterentwicklung der Arten, zusammen mit dem größten Wohlstand und Lebensgenuss für den einzelnen beim geringsten Kraftaufwand, sichern.

„Es wird nicht mehr Krieg geführt, als unumgänglich notwendig ist.“ „Der Kampf aller gegen alle ist nicht das Naturgesetz.“ „Wir sehen, . . . daß das Gesellschaftsleben in der Tierwelt keine Ausnahme ist; es ist die Regel.“ „Das Gesellschaftsleben setzt die schwächlichsten Insekten, Vögel und Säugetiere instand, den schrecklichen Vögeln und Raubtieren Widerstand zu leisten oder sich vor ihnen zu schützen, es verbraucht langes Leben, es setzt die Art instand, ihre Nachkommen mit möglichst geringem Kraftaufwand aufzuziehen und ihre Zahl ungeachtet sehr langsam einander folgender Geburten zu behaupten; es befähigt die Herdentiere, sich auf der Suche nach neuen Wohnungen auf die Wanderschaft zu begeben. Daher behaupten wir, obwohl wir völlig zugeben, daß Kraft, Schnelligkeit, Schußfertigkeit, List und Ausdauer im Ertragen von Hunger und Kälte, die von Darwin und Wallace angeführt werden, lauter Eigenschaften sind, die das Individuum oder die Art in bestimmten Fällen zu den geeigneten machen, daß in allen Fällen die Geselligkeit der größte Vorteil im Kampf ums Dasein ist. Solche Arten, die sie freiwillig oder gezwungen aufgeben, sind zum Niedergang verurteilt, während solche Tiere, die es am besten verstehen, sich zusammenzuschließen, die größten Aussichten dabei, zu überleben und sich weiter zu entwenden, auch wenn sie weniger als andere mit jeder von den Eigenschaften (mit Ausnahme der intellektuellen Fähigkeiten) bezahlt sind, die Darwin und Wallace aufzählen. Die höchsten Wirbeltiere und besonders die Menschen sind der beste Beweis für diese Behauptung. Was die Gabe des Intellekts angeht, so wird jeder Darwinist, ebenso wie er und Darwin erklärt, daß er die mächtigste Waffe im Kampf ums Dasein und der mächtigste Faktor zu fernerer Entwicklung ist, augeben, daß die Intelligenz eine eminent soziale Eigenschaft ist. Sprache, Nachahmung und gehäufte Erfahrung sind lauter Elemente der wachsenden Intelligenz, deren das unsziale Tier be-

Feuilleton.

Streit und Solidarität.

Die Lehren des großen Naturforschers Darwin sind von einem Teil seiner Schüler verknüpft worden. Als Darwin sein knappes Schlagwort vom „Kampf ums Dasein“ prägte, hat er durchaus nicht an einen beständigen Kampf der Lebewesen, Körper gegen Körper, gedacht. In Deutschland war es eine Zeitslang besonders der sonst verdienstvolle Professor Hödel in Jena, der die Lehren Darwins gegen den Sozialismus ins Feld führte. Er stellte die Unterdrückung der Schwächeren und „Ungeeigneteren“, als die die Arbeiterklasse hingestellt wurden, durch die Stärkeren und „Passendsten“, natürlich die Kapitalisten aller Rentengrade, als naturgemäß und im Interesse der Kulturentwicklung gelegen hin. Und als vor einigen Jahren das Andenken Darwins geehrt wurde, konnte man immer noch, besonders in der ausgesprochenen Unternehmerpresse, ähnliche Ausführungen über den „Gegensatz“ zwischen Darwinismus und Sozialismus lesen.

Gegen die falsche Darstellung und die falsche Anwendung der Lehre Darwins wendet sich der bekannte russische Freiheitskämpfer und Naturforscher Peter Krapotkin in seinem sehr lebenswerten Buch: „Gegenseitige Hilfe in der Tier- und Menschenwelt“ (Verlag Th. Thomas, Leipzig, Preis 2 M.).

„Es ging mit Darwins Theorie“, sagt Krapotkin, „wie es allen Theorien geht, die sich irgendwie auf menschliche Einrichtungen beziehen. Anstatt sie seinen eigenen Winken entsprechend zu erweitern, haben sie seine Nachfolger noch enger gemacht. . . . Sie gelangen schließlich dazu, sich das Reich der Tiere als eine Welt fortwährenden Kampfes zwischen halbverhungerten Individuen vorzustellen, jedes nach des andern Blut durstend. Die moderne Literatur widerholt von dem Kriegsruf: „Weh den Besiegten!“ — als ob das das letzte Wort moderner Biologie wäre. . . Und in der Tat, wenn wir Huxley nehmen, der sicherlich als einer der wichtigsten Erklärer der Entwicklungstheorie gilt — lehrt er uns nicht in einer Schrift über den „Kampf ums Dasein und seine Bedeutung für den Menschen“, daß

„vom Gesichtspunkt der Moralisten die Tierwelt ungefähr auf demselben Niveau ist wie der Gladiatorenkampf. Die Kämpfer werden gut genährt und zum Kampf losgelassen, wobei der Stärkste, Lebendste und Gerechte leben bleibt, um noch am nächsten Tag zu kämpfen. Der Zuschauer braucht seinen Daumen nicht zu senken, denn kein Pardon wird gegeben.“

Krapotkin fand dagegen bei seinen Reisen und Forschungen, daß „spärliche Verteilung von Lebewesen auf weitem Raum, Unterförderung und nicht Überfüllung eine hindernde Rolle bei der Entwicklung der Arten spielen. Auf der anderen Seite, wo ich auch immer das Tierleben in reicher Fülle auf engem Raum beobachtete, wie zum Beispiel auf den Seen, wo unzählige Arten und Millionen von Individuen zusammenfanden, um ihre Nachkommen aufzuziehen; wie in den Kolonien der Nagetiere; wie bei den Wanderungen von Vögeln, die zu jener Zeit in wahrhaft amerikanischem Maßstab dem Ural entlang erfolgten; wie namentlich bei einer Wanderung von Damwilden, die ich am Amur beobachten konnte und während deren Laufende dieser intelligenten Tiere von einem unermesslichen Gebiete sich sammelten, um dem drohenden Schneeschmelzen und den Amur an seiner schmalsten Stelle zu überstehen — bei all diesen Szenen des Tierlebens, die sich vor meinen Augen abspielten, sah ich gegenseitige Hilfe und gegenseitige Unterstützung sich in einem Maß betätigen, daß ich in ihnen einen Faktor von größter Wichtigkeit für die Erhaltung des Lebens und jeder Spezies sowie ihrer Fortentwicklung zu ahnen begann.“

Endlich sah ich bei den halbwilden Kindern und Pferden, überall bei den wilden Widerläufern, bei den Eichhörnchen und in zahlreichen anderen Fällen, daß wo Tiere infolge der oben erwähnten Ursachen mit Mangel an Futter zu kämpfen hatten, der gesamte Teil der Spezies, der von dem Unglück betroffen war, aus der Prüfung derartig gebrochen an Kraft und Gesundheit hervorgeht, daß keine fortschrittliche Entwicklung der Art auf solche Perioden heftigen Kampfes zurückgeführt werden kann.“

Krapotkin erklärt, daß Huxleys Auffassung der Natur ebensoviel Anspruch darauf habe, als eine wissenschaftliche Beweisführung angesehen zu werden, wie die entgegengesetzte Auffassung Rousseaus, der in der Natur nur Liebe, Friede und Harmonie erblickte, in die der Mensch erst Verstörung hineinträgt. Rousseau hatte den Irrtum begangen, den Schnabel- und Krallelkampf außer acht zu lassen, und Huxley beging den entgegengesetzten Irrtum.“ Es wird als ebenso falsch erklärt, „in der Natur nichts als ein Schlachtfeld zu sehen“, wie „nichts als Harmonie und Friede“. Die Gedanken Rousseaus erkennt man ja auch in dem Schillerwort: „Die Welt ist vollkommen überall, wo der Mensch nicht hinkommt mit seiner Qual.“ Der russische Forscher hält „Geselligkeit ebenso für ein Naturgesetz wie gegenwärtiger Kampf“ und er schreibt weiter: „Wenn wir . . . die Natur fragen: „Wer sind die Passendsten, sie, die fortwährend miteinander Krieg führen oder sie, die einander unterstützen“,

mus, das Misstrauen und die Unlust zur Arbeit auszurotten und an deren Stelle den festen Willen, die Gemeinschaftsdee, den Fleiß und die Solidarität pflanzen, mit denen wir allein nennenswerte wirtschaftliche Erfolge erzielen werden. Eine neue Einrichtung darf nicht von vornherein als eine Melskuh betrachtet werden, aus der man möglichst viel herauszuhinden will, ohne dafür etwas geleistet zu haben.

"Ich bekomme die Waren beim Kaufmann um denselben Preis und brauche den Konsumverein nicht", so hört man des öfteren Kollegen gedankenlos reden. Dass die Genossenschaft im Ort erst preisbildend auf den Kaufmann einwirkt, will er nicht wissen; er verlangt, dass der Konsumverein gleich nach der Gründung ihm goldene Nüsse für schlechtes Kupfer liefere. Dass alles Neue einige Zeit braucht, bis es eine wertvolle Einrichtung wird, weiß heute jedermann; nur bei seiner eigenen Institution will man die Erfahrung nicht gelten lassen und übt nicht die geringste Geduld. Vergessen wir nicht, dass an der gegenwärtigen Genossenschaftsbewegung mit ihnen noch immer anhaftenden Mängeln ganze Generationen daran gearbeitet haben, bis sie das geworden, worauf wir weiter bauen und verbessern müssen. Generationen werden weiter arbeiten müssen, bis die Genossenschaften das werden, was wir von ihnen erhoffen und verlangen. Denken wir ein wenig nach, was die Genossenschaftsbewegung in der Zeit vor Robert Owen und nach Owen war, und wir werden die grandiose Entwicklung begreifen. Welche gewaltige Veränderungen haben die Anfänger, die berühmten Pioniere von Royston nicht hervorgebracht? Es folgten nach ihnen neue Genossenschaften, Großeinkaufsgesellschaften und die Eigenproduktion. Gegenwärtig wird in England die Allgemeine Volksgenossenschaft propagiert, in der die einzelnen bestehenden Konsumvereine aufgehen sollen. Wie lange wird es dauern und das im Traume erhoffte Universalkaufhaus wird zur Wirklichkeit geworden sein. Wir Eisenbahner propagieren zum erstenmal den Verband mit einer Einkaufsstelle. In der Heimat der Genossenschaften, in England, ist der Genossenschaftsverband zur zweiten Macht im Reiche geworden. Mit Bittern und Bangen sieht die Bourgeoisie von Jahr zu Jahr die stetige Entwicklung in wahnsinniger Angst. Der britische Genossenschaftszentralverband umfasst 1526 Districtsverbände, in denen alles, was man braucht, zu bekommen ist. Mehr als drei Millionen Leute sind Genossenfamilien, die einen Umsatz von 2.786.402.376 Millionen Kronen erzeugen. Die Genossenschaftsanteile betragen per 1911 883.222.320 Millionen Kronen, der Bruttogewinn für dasselbe Jahr 311.172.456 Millionen Kronen. Seit Dezennien sind sie zur Eigenproduktion übergegangen. Der Verband besitzt drei große Textilfabriken, in denen die Stoffe für die Mitglieder erzeugt werden, 2 Brauereien, 5 Buchdruckereien, 2 Buchbindereien, 70 Brot- und Gebäckfabriken, 6 Wurstwaren-, Konserben- und Leigwarenfabriken, die zwei größten Seifenfabriken im Reiche, eine Fabrik für chemische Artikel, 3 Apotheken, 7 Dampfmühlen, 3 große Lagerhäuser, eine Tabak- und Zigarrenfabrik, 3 große Tischlereien mit Möbelhallen. Dass sämtliche

Kleidungsstücke sowie Leder in eigener Regie erzeugt werden, ist selbstverständlich. Hunderte Tsch Wälder, Wiesen, Felder und Baugründe sowie große Wirtschaftsgebäude sind sein Eigen. Der Verband besitzt außerdem seine eigenen Tee- und Tabakplantagen in den Kolonien und ist gegenwärtig daran, zwei große Zuckerfabriken zu errichten. Mit 13 großen Schiffen werden die selbstgezeugten und angelauften Rohstoffe aus den Kolonien und fremden Erdteilen in das Mutterland zur Verarbeitung eingeführt. Eigene Meierhöfe liefern Milch und Butter für die Mitglieder. Eine Zentralbank mit drei Filialen versorgt den Geldmarkt, den Giro- und Kassendienst. Außerdem hat der Verband seit 15 Jahren über 300 Cottagehäuser für seine Mitglieder erbaut.

Wenn man Ueingeübten diese jederzeit nachprüfbaren Tatsachen erzählt, so wird in ihnen die Meinung entstehen, dass man eine Serie der Utopien von Bellamy oder Jules Verne vorliest. "Das ist unmöglich!" wird der Unkundige ausrufen. Wie könnten die Arbeiter dies alles schaffen?

All dies, lieber Eisenbahner, ist durch Fleiß, Arbeit, Gemeinsinn entstanden. Hunderte tüchtige Köpfe, Tausende von fleißigen Händen, die voll des Vertrauens waren, haben in einem Jahrhundert dies geschaffen. Würden die britischen Arbeiter sich der Vermehrung des Kastengeistes, der Arbeitsunlust und dem ewigen Nörgeln hingeben haben, so könnten sie heute nicht mit Stolz auf diese Weltwunder zurückblicken und der gesamten Arbeiterschaft als Vorbild dienen. Aber nicht bloß England, auch die belgischen Arbeiter haben Staunenswertes auf genossenschaftlichem Gebiet geleistet. Die Islandinavischen Länder eifern diesem Beispiel mit Erfolg nach. Unsere Genossen draußen im Deutschen Reich rüsten nach Kräften, um mit den Briten in einer Linie zu stehen. Innerhalb einer fabelhaft kurzen Zeit hat der Zentralverband 1100 Verbandsvereine mit einer Million Mitglieder in sich eingeschlossen, die einen Umsatz von 300 Millionen Mark erzielten und Spareinlagen von 320 Millionen Mark besitzen.

Die neugegründete Großeinkaufshalle hatte im Jahre 1910 schon einen Umsatz von 89 Millionen Mark erzielt. Dass die deutschen Genossen schon zur Eigenproduktion übergegangen sind, beweist der Besitz der großen Seifen- und chemischen Fabrik, der Brauereien, der Leigwarenfabriken und der Mühlenreien im großen Stil. Zur Vermittlung und Anlage von Kapitalien haben sie gleichfalls eine eigene Bank aktiviert, der jetzt eine große, das ganze Reich umfassende Lebens- und Rentenversicherung angeschlossen wird. Auf Grund der bekannten Verwaltungstechnik der deutschen Genossen werden wir bald Rühmliches auf diesem Gebiet hören. Aber auch die österreichischen Genossen waren nicht müßig. Seit ungefähr zehn Jahren stampften sie förmlich ein bewundernswürdiges Genossenschaftsleben aus dem Boden. Im Zentralverband der Arbeiter-Konsumgenossenschaften waren bis 1910 512 Verbandsvereine mit 250.000 Mitgliedern angeschlossen. In den Berichtsjahren 1909/10 wurde ein Umsatz von 142.305.277 Kr. erzielt. Der Bruttogewinn betrug für dieselbe Zeit

raubt ist. Daher finden wir an der Spitze jeder Tierklasse die Ameise, die Papageien und die Affen, die alle die größte Geselligkeit mit der höchsten Verstandsentwicklung vereinigen. Die geeigneten — die, die im Kampf gegen alle widrigen Umstände am besten gerüstet sind — sind also die geselligen Tiere, und Geselligkeit erscheint als der Hauptfaktor der Entwicklung, sowohl direkt dadurch, dass das Wohlergehen der Art mit möglichst geringem Kraftaufwand gesichert wird, wie indirekt dadurch, dass die Entwicklung des Verstandes begünstigt wird."

Für seine Auffassung über die Bedeutung der Solidarität bringt Krapotkin ein ungeheures Material bei. Er schildert das Leben der Tiere, der Wilden und der Kulturmenschen. Sein Buch über die gegenseitige Hilfe ist ein hohes Lied der Solidarität und der — beim Menschen — bewussten Organisation. "Streitet nicht!" — so schlicht Krapotkin sein Kapitel über das Gesellschaftsleben bei den Tieren. "Streit und Konkurrenz ist der Art immer schädlich, und ihr habt reichlich die Mittel, sie zu vermeiden!" Das ist die Tendenz der Natur, die nicht immer völlig verwirkt wird, aber immer wirksam ist. Das ist die Parole, die aus dem Busch, dem Wald, dem Fluß, dem Ozean zu uns kommt. "Daher vereinigt euch — über gegenseitige Hilfe! Das ist das sicherste Mittel, um all und jedem die größte Solidarität, die beste Garantie der Existenz und des Fortschritts zu geben körperlich, geistig und moralisch." Das ist es, was die Natur uns lehrt, und das ist es, was alle die Tiere, die die höchste Stufe in ihren Klassen erreicht haben, getan haben. Das ist es auch, was der Mensch — der primitivste Mensch getan hat, und darum hat der Mensch die Stufe erreicht, auf der wir jetzt stehen."

Bei seiner Schildderung des Gemeinschaftslebens bei den Naturvölkern wendet sich Krapotkin auch wieder gegen Hugley, der die primitiven Menschen als eine Art Tiger oder Löwe darstellte habe, "die aller ethischen Vorstellungen bar seien, den Kampf ums Dasein bis zum bittersten Ende durchführten und ein Leben *beständigen rücksichtslosen Kampfes* führten. Dann werden die »Verschwörungen«, die »Brüderchaften«, die »Freundschaften«, die in den Städten auftaufen, geschildert, »die in einer gemeinsamen Idee verbunden waren und führten sich einem neuen Leben gegenseitigen Beistands und der Freiheit zuwandten. Und es gelang ihnen so gut, dass sie in drei oder vierhundert Jahren das Ansehen Europas völlig umgewandelt hatten. Sie hatten das Land mit schönen, prächtigen Gebäuden erfüllt, die dem Geiste freier Vereinigungen freier Männer Ausdruck gaben und denen in ihrer Schönheit und Ausdrucks-

6,595.847 Kr., der an die Mitglieder verteilt wurde. Der Verband besitzt eine Großeinkaufsgesellschaft, die gleichfalls einen nicht zu unterschätzenden Erfolg aufzuweisen hat. Zur Eigenproduktion stehen zur Verfügung: 14 Bäckereien, 6 Schuhwaren-, 2 Gut-, 3 Kleiderproduktionsgenossenschaften, 1 Tischler-, 1 Schusterproduktionsgenossenschaft, 2 Mühlen, 1 Secherei, 1 Molkerei usw. Außerdem stehen noch 1 Brauhaus und eine Buchbinderei usw. zur Verfügung. Der Verband hat eine eigene Lebens- und Renten-, eine Feuer- und Einbruchversicherung ins Leben gerufen. Zur Verbreitung der genossenschaftlichen Idee unterhält der Verband fünf Zeitungen, und zwar: den "Konsumverein", "Potravni spolek", "Rorovj", "Zepolenie" und das Familienblatt "Der Pionier", das allein eine Auflage von 78.000 Exemplaren hat. Nebstdem erscheint in vierteljährigen Abschnitten in festen die genossenschaftliche Rundschau, "Der Konsumverein". Unsere Lebensmittelmagazine sollten für jeden Funktionär je ein Exemplar der Zeitschrift sowie der Broschüren abonnieren und für die Weiterverbreitung Sorge tragen. Der neue Verband der Lebensmittelmagazine sollte sofort in ein Gegenleidungsverhältnis mit dem Verband der Allgemeinen Arbeiter-Konsumvereine treten, um jede Situation am Weltmarkt und in der Marktlage besser ausnutzen zu können und anderseits den Anschlag, welcher durch das neue Gesetz auf die Konsumvereinigungen gemacht werden soll, einmütig abzuwehren. Wollen etwa die Eisenbahner ruhig zuschauen, wie die Regierung und ihre Helfershelfer eines der wichtigsten Hilfsmittel im Emancipationskampf der Arbeiter zertrümmern? Sollen wir etwa das gleiche tun, wie es die Betriebskassenfassen vor zwei Jahren taten und die Hände in den Schoß legten, als der Verband der Kassenfassen Österreichs gegen die unverschämte Spitalskostenerhöhung protestierte? Die Betriebskassenfassen zahlten ohne jeden Einspruch die Erhöhung und machten hiervon die Aktion des Verbandes unmöglich. Würden die Betriebskassenfassen einem Verband angehören, so könnten dort solche unerhörte Dinge nicht vorkommen. Einer zweiten solch beschämenden Tat dürfen wir uns nicht aussetzen! Wir Eisenbahner werden oft und nicht mit Unrecht als Meister in der Organisation und als die intelligentesten Proletarier hingestellt. Aber im Punkte der Genossenschaftsbewegung haben wir total versagt und fühlen dieses Versäumnis täglich im Einkaufskorb. Wir haben förmlich den großen gigantischen Zug, der sich am ganzen Kontinent als Weltmacht entwickelt und international gegliedert ist, verschlafen. Darum müssen wir die Schlafenden wecken, bevor es zu spät ist. Zu jeder Zeit, zu jeder Stunde und an jedem Ort muss die Agitation für die Verbreitung der genossenschaftlichen Idee einsetzen und mit zäher Ausdauer durchgeführt werden. Wir wollen, können und dürfen auf diesem Gebiet, ohne Schaden zu leiden, nicht zurückbleiben. Unsere Personal-Kommissonsmitglieder und Arbeiterausschüsse müssen diese Frage insolange auf die Tagesordnung setzen, bis eine glückliche Lösung erfolgt. Seht doch, wie die Agrarier, der Kleinhandel, das Gewerbe überall Ge-

Bergarbeiter, die, nachdem sie viele Wochen lang selbst arbeitslos gewesen waren, sowie sie die Arbeit wieder aufnahmen, per Woche 4 M. in den Streifonds zahlten; von der Bergarbeiterwitwe, die während des Weltkrieges in Yorkshire 1898 die Ersparnisse ihres Mannes zum Streifonds beisteuerte; von dem leichten Laib Brot, der immer mit den Nachbarn geteilt wurde; von den Bergarbeitern in Radstod, die größere Gärten bei ihren Häusern hatten und 400 Bergarbeiter in Bristol einluden, ihren Anteil Kohl und Kartoffeln zu nehmen u. s. w."

Und ähnlich von der politischen Bewegung:

"Jeder erfahrene Politiker weiß, dass alle großen politischen Bewegungen um große und oft entfernte Ziele gingen und dass die unter ihnen die stärksten waren, die die unerhörigste Begeisterung hervorriefen. Alle großen historischen Bewegungen haben diesen Charakter gehabt und für unsre eigene Generation ist es der Sozialismus. »Begahlte Agitatoren«, das ist ohne Zweifel der Lieblingsrefrain derer, die nichts von ihm wissen. Die Wahrheit aber ist, dass — um nur von dem zu sprechen, was ich aus persönlicher Kenntnis weiß — wenn ich in den letzten vierundzwanzig Jahren ein Tagebuch geführt und darin all die Hingabe und Aufopferung gebucht hätte, die ich in der sozialistischen Bewegung erlebt habe, der Leser eines solchen Tagebuchs das Wort »Heroismus« fortwährend auf den Lippen hätte. Aber die Männer, von denen ich gesprochen hätte, waren keine Helden; es waren Durchschnittsmenschen, die von einer großen Idee entflammt waren. Jede sozialistische Zeitung — und es gibt Hunderte in Europa allein — hat dieselbe Geschichte von jahrelanger Aufopferung ohne Hoffnung auf Entschädigung und in der überwältigenden Mehrheit der Fälle sogar ohne persönlichen Ehrgeiz. Ich habe Familien gesehen, die nicht wußten, wovon sie morgen leben sollten, der Mann in der ganzen kleinen Stadt wegen seiner Mitarbeit an der Zeitung boykottiert und die Frau erhielt die Familie durch Nähn, und diese Situation dauerte jahrelang, bis sich die Familie ohne ein Wort des Vorwurfs zurückzog, etwa mit den Worten: »Macht ihr weiter, wir können nicht mehr.« Ich habe Männer gesehen, die die Schwudschaft hatten und es wußten, und sich doch in Schnee und Nebel herumtrieben, um Versammlungen vorzubereiten, die ein paar Wochen vor ihrem Tode noch in Versammlungen sprachen und erst dann ins Spital gingen, etwa mit den Worten: »Freunde, mit mir ist's aus; die Arzte sagen, ich habe nur noch ein paar Wochen zu leben. Sagt den Geistlichen, ich werde mich freuen, wenn sie mich besuchen kommen.« Ich habe Tatsachen gesehen, wo man von »Idealisierung« sprachen würde, wenn ich an dieser Stelle davon berichten wollte, und selbst die Namen dieser Männer, die jenseits eines engen

nossenschaften gründen, die eigentlich warenversteuernde Kartelle sind. Sie beziehen sogar für diese neue Art der Plünderung des konsumierenden Publikums Subventionen aus Steuergeldern vom Staat und Land. Der Staat hat zu wiederholten Malen vertrachte Bauern- und Gewerbegenossenschaften, zuletzt die in Kärnten, mit Steuergeldern wieder lebensfähig gemacht. Dagegen wollen die f. f. Bureaukraten als Exekutivorgane der Ausbeuter und Ausplünderer die Arbeiter-Konsumvereine drangsaliert und im Namen des "heiligen Profits" niederringen. Die Lebensmittelmagazine sollen in Gnaden weiter vegetieren, aber beileibe nur so, daß sie dem Krämergeist nicht schaden.

Manchmal kann sogar die Regierung, wenn es ihr in den Kram paßt, vernünftige Ansichten über die genossenschaftliche Tätigkeit zum besten geben. Wer erinnert sich nicht an die Interpellationsbeantwortung des Landesverteidigungsministers Georgi im Parlament am 21. November 1911, als die Abgeordneten Schürff und Genossen einen Protest gegen die Gründung eines Wirtschaftsvereines für Offiziere und Militärbeamte einbrachte? Mit welcher Entschiedenheit hat der Minister das Recht der Offiziere auf genossenschaftliche "Selbsthilfe" verteidigt. "Es geht nicht an", so sagte der Minister, "daß die Regierung derartigen Institutionen, die einen privaten Charakter tragen und geeignet sind, die Lebenslage zu erleichtern, in den Weg trete. Die Offiziere können die Leuerung nicht wie die anderen Stände auf zweite Personen abwälzen, sie leiden sehr darunter und können nur durch Zusammenschluß eine Erleichterung ihrer Lebensführung erreichen."

Was den Offizieren recht ist, muß den Eisenbahner billig sein. Auch wir können die furchtbaren Preissteigerungen nicht auf andere überwälzen. Aber in unserem Falle hat noch niemals der Eisenbahnminister solch goldene Worte gesprochen. Im Gegenteil: Er hüte sich und weicht diesen Fragen an kompetenten Orten aus.

Weil wir höheren Orts keinen Schutz finden und keinen finden können, so müssen wir uns durch die Genossenschaften selbst schützen.

Darum, Eisenbahner! Auf zur Agitation, auf zum Kampf! Ausdauer, Mut und Kraft wird auch bei uns zum Ziele führen. Der Worte sind jetzt genug gewechselt — lasst endlich Taten sprechen. R. M.

Sozialpolitik des Eucharistischen Kongresses.

Nichts widerlegt die ewig wiederholte Behauptung unserer Klerikalen, daß es sich ihnen bei Veranstaltung des Eucharistischen Kongresses nur um Verleistung und Verinnerlichung des religiösen Lebens gehandelt habe, so gründlich wie das Programm, wie die Verhandlungen des Kongresses. Gewiß, die pomposen Neuerlichkeiten, die eben den Kern der ganzen Veranstaltung bildeten, waren ganz danach angetan, dem Kongreß "religiösen" Charakter zu verleihen, denn äußere Prachtentfaltung ist ja die Methode zur Festhaltung von Unentschlossenen, Zweifelnden, Wankenden. Und der Versuch, alle diese Leute zu

Freundeskreises kaum bekannt sind, werden bald vergessen sein, wenn auch die Freunde nicht mehr am Leben sind. In der Tat weiß ich selbst nicht, was am meisten zu bewundern ist: die unbegrenzte Hingabe dieser wenigen oder die Gesamtsumme kleiner Alte der Hingabe von Seiten der großen Masse."

"Sie können sich keinen Begriff machen", so wurde Krapotkin von der Aerztin eines Armenviertels erzählt, "wie sehr sie einander helfen. Wenn eine Frau für das Kind, das sie erwartet, nichts in Verantwortung hat oder nichts haben kann — und wie oft kommt das vor! — dann bringen alle Nachbarinnen etwas für das Neugeborene. Eine Nachbarin sorgt immer für die Kinder, und andere sehen immer schnell nach der Wirtschaft, solange die Mutter zu Bett liegt." Krapotkin setzt hinzu: "Das ist ein allgemeiner Brauch. Mit tausenderlei Kleinigkeiten unterstützen die Mütter einander und sorgen für Kinder, die nicht ihre eigenen sind. Einige Erziehung — ob gut oder schlecht, mögen sie selbst entscheiden — ist erforderlich, damit eine Dame der reicherem Klassen imstande ist, an einem frierenden und hungernden Kind auf der Straße vorbeizugehen, ohne es zu bemerken. Aber die Mütter der ärmeren Klassen haben keine solche Erziehung. Sie können den Anblick eines hungrigen Kindes nicht aushalten; sie müssen ihm etwas zu essen geben und sie tun es."

"In der Betätigung gegenseitiger Hilfe," so klingt Krapotkin's Buch aus, "die wir bis in die ersten Anfänge der Entwicklung verfolgen können, für den wir also den positiven und unzweifelhaften Ursprung unserer Moralvorstellungen; und wir können behaupten, daß in dem ethischen Fortschritt des Menschen der gegenseitige Beistand — nicht gegenseitiger Kampf — den Hauptanteil gehabt hat. In seiner umfassenden Betätigung — auch in neuerer Zeit — erblicken wir die beste Wirtschaft für eine noch stolzere Entwicklung des Menschengeschlechts."

Das Buch Krapotkins ist dem arbeitenden Volke in seinem Befreiungskampf eine gute Waffe, einmal gegen die teilnahmslosen Gleichgültigen und gegen die Zweifelnden, dann aber auch gegen die kapitalistische "Wissenschaft", die ja immer noch alles Verdienst an der Kulturdurchbildung den hervorragenden Einzelhelden in Politik und Wirtschaft, den Fürsten und Industrieproleten, aufscheibt, während die große Masse nur als Ballast, höchstens als "Rohstoff" für die "Helden" gewertet wird. Freilich fehlt Krapotkin die Einsicht in die Ursachen der Klassenkämpfe, er hilft sich dann mit irgendwelchen "Ideen", aber der Fehler stört nicht sehr. Muß in unserer Zeit der große Klassenkampf zwischen dem kapitalistischen arbeitenden Volke und den Rentenberechtigten" ausgefochten werden, so wollen wir aber doch in der Arbeiterklasse und in ihren Organisationen die Pflicht der Solidarität und der gegenseitigen Hilfeleistung üben und allen unnötigen Streit vermeiden. Dabei werden wir gut fahren.

fesseln, das dürfte wohl die gewünschte Verinnerlichung des religiösen Lebens sein.

Über der Kongreß, jener Teil der Veranstaltungen der schwarzen Woche, der der Art eines Kongresses noch am meisten ähnelt, bestand aus Reden, die nur zum geringsten Teil der Religion, viel mehr aber praktischen Fragen des täglichen Lebens gewidmet waren. Auch die Sozialpolitik fand liebvolle Aufnahme in das Programm, denn — so kalkulierte man — auf diesem Gebiet ließe sich noch verschiedenes für "Verinnerlichung des religiösen Lebens" machen. Schließlich gibt es ja jetzt schon, vor der Verinnerlichung, eine immerhin stattliche Zahl christlicher Arbeiter, für die man ja im Programm auch Platz machen muß. In Österreich allein soll es Ende 1911 30 der christlichen Zentralkommission angeschlossene Organisationen mit 45.320 Mitgliedern geben haben, neben den 27.000 tschechischen separatistischen Klerikalen. In Deutschland handelt es sich um beinahe eine halbe Million. Und in den anderen Ländern gibt es diese Seuche auch schon. Sollen die Klerikalen diese Stütze ihrer Macht schlecht behandeln lassen?

Schon seit langer Zeit ist die Sozialpolitik ein Sport, den man, wie jeden anderen, zur eigenen Stärkung betreibt. Der wichtigste Beweis dabei, daß den Arbeitern durch die klerikale Sozialpolitik irgendwie und dauernd geholfen werden könnte, ist allerdings bis jetzt noch nicht gelungen. Und er wird auch nie gelingen. Das religiöse Empfinden hat mit den Aufgaben und Kämpfen des modernen Lebens so wenig Zusammenhang, daß es gar nicht denkbar ist, daß die klerikale Sozialpolitik, aufgebaut auf dem brutalen Grundsatz: Wer knecht ist, soll knecht bleiben, also auf dem Grundsatz der widerstandslosen Duldung jeder Unterdrückung, dem Arbeiter Erfolg sein könnte für den aus eigener Kraft geführten Kampf um Hebung des Lebensniveaus der Arbeiterklasse.

Nichtsdestoweniger hat man die schwarze Woche in Wien wiederum dazu benutzt, mit der klerikalen Sozialpolitik Staat zu machen. Den Auftakt gab das Breve Papst Pius X., die kurze Begrüßungsschrift, die der Papst dem Kongreß durch seine Abgelegten zustellen ließ. "Aber ganz gewiß ziemt es denjenigen, welche dieses Sakrament der Liebe würdig verehren, im allgemeinen nicht, auf ihren eigenen Nutzen nur so sehr bedacht zu sein, daß sie das Heil der vielen, vielen vernachlässigten, die entweder Unwissenheit oder unbedachtes Dahinleben oder auch Widerwillen von der Vereinigung mit diesem göttlichen Mahl fernhält. Jene mögen nur sehen, wie gefährlich die menschliche Gesellschaft erkrankt ist...." In dieser päpstlichen Aufforderung offenbart sich die ganze sozialreaktionäre Auffassung Pius X., welch Unterschied zwischen den immerhin modernen Worten der Enzyklika über die Arbeiterfrage von Leo XIII., die ja doch auch dem praktischen Leben zugewendet waren, und diesen frömmelnden Redensarten!

Und genau auf diesen Ton waren auch die übrigen sozialpolitischen Vorträge gestimmt. Wen kann es überraschen, wenn unter solchen Umständen allen Ernstes häufigeres Kommunizieren als Voraussetzung besseren Wohlergehens hingestellt wurde? So hat man es auch in verschiedenen nationalen Sektionen fertiggebracht, die Gründung von Eucharistischen Ligen für verschiedene Arbeiterkategorien zu empfehlen. Die französische Sektion hat des langen und breiten über die Erfolge der Eucharistischen Liga der Eisenbahner erzählt. Ob das Grübeln über das eucharistische Geheimnis, ob die Sorge um Einhaltung des Termins der Kommunion wesentlich zur Hebung der Sicherheit des Verkehrs beigetragen hat, darüber wurde kein Wort gesagt. Und ob die Liga imstande war, die Notwendigkeit eines Eisenbahnerstreiks zu beseitigen, darüber hat man sich ausgeschwiegen. Auch Belgien soll bereits solche Ligen haben. Und es müßte alles täuschen, wenn nun nicht auch in den anderen Ländern derartige Gründungen auftauchen würden. Welch wunderbare Aspekte eröffnen sich da den Arbeiterfeinden! Da kann das Opium, mit dem man die Arbeiterchaft einschlafen will, doch sie an ihren Klassenkampf vergeisse, erst recht so wirksam sein. Eucharistische Liga statt Gewerkschaftsorganisationen: solch ein Tausch wäre gewiß ein ungeheure Vorteil für die — Ausbeuter. Und dies trotzdem das päpstliche Breve wieder einmal — den Armen predigt, man möge doch die vergänglichen Güter in Erwartung der unvergänglichen verachten. Ein Sektionsredner jammerte darüber, daß der menschliche Egoismus — so zart hat er die Worte kapitalistische Profitmacherei umschrieben — über menschliche Leichen hinwegschreite, wodurch die Herrschaft der Königin der Tugenden, der Liebe, unmöglich gemacht werde. Und das nach Jahrhundertelanger Herrschaft der Religion mit ihrer Eucharistie; trotzdem aber hat man die Eucharistie, das tiefste religiöse Geheimnis, als Mittel zur Lösung der sozialen Frage empfohlen. Der sozialen Frage im allgemeinen und der Teilsfragen im besonderen.

Ein adeliges Weib verlas in der Frauensektion einen ihr von ihrem geistlichen "Vater" aufgeschriebenen Vortrag "über die heilige Eucharistie als Vorn der Kraft für soziale Arbeit", womit doch angegeben werden sollte, daß die Eucharistie diese Verwendbarkeit besitzt. In der slowenischen Sektion hat sogar ein Kanonikus über die soziale Bedeutung der Eucharistie gesprochen, also diese Bedeutung gewiß festgestellt. Das muß doch eine mächtige Befruchtung der wissenschaftlichen Arbeiten auf diesem Gebiet geben. Spezialisten sollten sogar die Verwendbarkeit der eucharistischen sozialpolitischen Grundsätze auf verschiedenen Teilen der sozialen Frage erweisen. Es könnte für sie nichts Leichteres geben. Da hat einer die Sonntagsruhe eucharistisch bekämpft. Er sagte, daß, wenn der Arbeiter den Sonntag nicht durch Verehrung der Eucharistie heilige, dies kein Tag des Herrn, aber auch kein Tag des Arbeiters sei. Also — soll man wohl die Sonntagsruhe der Arbeiter abschaffen. Das ist eucharistische Sozialpolitik.

Ein anderer Redner fand, die beste Lösung der sozialen Frage im Sinne der eucharistischen Sozialpolitik sei die Schaffung von Herbergen, wo man auch christliche Wohltätigkeit pflegen kann. In der italienischen Sektion erbarnte man sich der armen Auswanderer. Das ist eine — nicht bloß für Italien — brennende Frage. Die eucharistische Sozialpolitik weiß sie mit Leichtigkeit zu lösen, nicht durch Besserung der heimatlichen Verhältnisse, nicht durch Schaffung von Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten,

nicht durch Schutz der Auswanderer in der Fremde, sondern durch Ermöglichung häufiger Kommunionen und durch Verteilung von Broschüren über geistliche Exerzitien. Man sieht, daß es nichts Einfacheres geben kann als es die sozialpolitischen Rezepte der Eucharisten sind. In der tschechischen Sektion schenkte man den Wanderarbeitern einige Aufmerksamkeit. Nicht, daß man nachgedacht hätte, wie man diese Leute vor preußischer Verfolgungssucht schützen könnte, es handelte sich um weit mehrere Ziele. Die nach Deutschland wandernden tschechischen Bergarbeiter und Bauarbeiter verfassten nur zu leicht den modernen Gewerkschaften und beteiligen sich dann brav an ihren wirtschaftlichen Kämpfen. Da muß Abhilfe geschaffen werden, und zwar durch eucharistische Ligen, durch klerikale Wanderarbeitervereine. Man löst die soziale Frage durch Hindernis des wirtschaftlichen Kampfes der Arbeiter und durch Abwesenheit ihrer Aufmerksamkeit von dem Zammer dieser Welt auf die Bracht und Glückseligkeiten der erdichten, jener Welt".

Eine Zusammenfassung aber der ganzen eucharistischen Sozialpolitik sollte wohl der Vortrag darstellen, den über himmlisches und irdisches Brot ein Domprediger aus Münster, namens Donders, hielt. Die Kirche weiß, meinte der wackere Domprediger, wie so bitterlich der Hunger ist, und weil sie das weiß, lehrt sie die Menschen beten: unser täglich Brot gib uns heute! Man kommt also sehr billig über das bittere Weh hinweg: man empfiehlt Gebete. Ob die Hungernden dadurch satt werden, darüber gibt man sich keinen Sorgen hin. Im Gegenteil, Herr Donders will den Arbeitern einreden, daß, wo die Grundsätze der alten Heilandsreligion gelten und befolgt werden, da das irdische Brot nicht ausgehen könne. Warum dann wohl die christlichen Arbeiter auch an Streiks teilnehmen? Haben auch sie schon die Grundsätze der alten Heilandsreligion verlassen oder hat sich bei ihnen die Behauptung des Herrn Donders nicht bewahrheitet?

Herr Donders berief sich auf die bekannte Enzyklika Leo XIII. über die Arbeiterfrage, die angeblich für die im Namen der sozialen Gerechtigkeit von der Religion aufgestellte Aufforderung an die Arbeitgeber: jedem das seine, die Gewissen wieder geschärft habe. Ja, hat denn die Religion nicht vermocht, für die Befolgerung dieses bedeutenden Grundsatzes dauernde Vorsorge zu schaffen? Oder gilt auch diese Aufforderung nur für die Ausgebeuteten? Drei Jahrzehnte sind seit der päpstlichen Mahnung, daß es wider göttliches und menschliches Gesetz geht, Notleidende zu drücken und um des eigenen Vorteiles willen auszubeuten. Warum hat Herr Donders nicht untersucht, ob die päpstliche Mahnung auch nur ein wenig genügt hat? Hätte er das getan, hätte er sich überzeugt, daß eine Sozialpolitik, die in Bibel- und anderen schönen Sprüchlein besteht, keine Sozialpolitik, sondern eine Irreführung der Arbeiter ist. Und diese alte Wahrheit hat der Eucharistische Kongreß für die klerikale Sozialpolitik aus neu bestätigt. So feierlich und so klar trat die ganze Inhaltslosigkeit der klerikalen Sozialpolitik noch nie zutage wie bei der schwarzen Woche zu Wien. Und darin liegt ihre große Bedeutung für die Arbeiterklasse, die Bedeutung, daß die Arbeiterschaft nun neuerdings belehrt wurde, daß nur organisierter Klassenkampf ihr zu ihrem Rechte verhelfen kann.

Abgeordneter Heine vor den nordböhmischen Eisenbahnern.

Bodenbach a. E., am 26. September 1912.

Die Deutschnationalen sprengen ihre eigene Versammlung, um der Züchtigung zu entfliehen.

Herr Baurat Heine, der 3000 Kr.-Abgeordnete der Scharfmacher und seine Trabanten vermeinten einen Haupttreffer gemacht zu haben, als sie eine öffentliche Vereinsversammlung über den 17 Millionen-Antrag gerade für jenen Tag im "Deutschen Haus" in Bodenbach anberaumt hatten, wo Abgeordneter Genosse Leuthner aus Wien über die Schändlichkeiten der Wehrreform und der Nationalverbändler in Tschechien sprach. Man glaubte, am 24. September werde die Kraft der sozialdemokratischen Partei nicht auslangen, beide Versammlungen zu beherrschen, irrte sich aber dabei sehr gründlich. Beide Versammlungen waren massenhaft besucht von Sozialdemokraten. Wir hatten die erdrückende Mehrheit vom Anbeginn. Als man Lunte roch, eilten die Männer des Reichsbundes von Haus zu Haus, um nationale Statisten und Krawallmacher aufzutreiben und in der Tat waren die bekannten Geistesgrößen Bodenbachs und darüber hinaus, Blaha, Neisse, Schneiders u. s. w. stramm am Platz und jubelten Heine zu, demselben Heine, den zum Beispiel Blaha und Benzel, als sie bei der Reichsratswahl noch für Siegel agitierten, einen Regierungsmann in Lübeck schimpften. Auch der Ehrenmann Höcke aus Pfaffendorf, der die bekannte Affäre des Dienstmädchens in der Station Lanneberg auf dem Gewissen hat, war als Retter Heine zur Stelle, selbst von Schreckenstein war der deutschnahe Eisenbahnbeamte Habich, bekannt durch mehrfache Verurteilungen wegen Verleumdung von Sozialdemokraten, herbeigeeilt. Ja, sogar in Tschechien waren Hoteliers und dergleichen zu dieser Eisenbahnerversammlung geladen worden und sicher ist, daß eine größere Anzahl freider nationaler Schreihälse alles nur keine Eisenbahner waren. Alle Mühe war umsonst, auch die ziemlich stark vertretenen Beamten und die "farblosen", in Wirklichkeit meistens Deutschnationalen Professionisten vermochten nicht, Heine vor der Geißelung durch Genossen Seiger, der aus Teplitz gekommen war, zu bewahren. Als ihnen die Hebe gar zu hageldicht fielen, wußten sie sich keinen anderen Rat, als die Versammlung zu sprengen! Am liebsten hätte man die Sozialdemokraten nicht erst eingelassen, das mag auch die ur-

sprüngliche Absicht gewesen sein, als man ihnen um halb 8 Uhr beim Einlaß Schwierigkeiten bereitete, aber die Geschichte ging eben schon einmal schief. Gewitterstimmung lag bereits über der äußerst stark besuchten Versammlung, als sie namens der zwei einberufenden Vereine (Beamtenverein und Reichsbund) Herr Scheitschne eröffnete. Wohl mehr der Rat gehorchend als dem eigenen Triebe, erklärte er auf Anfrage des Genossen Grünnauer, daß „volle“ Redefreiheit herrschen werde, doch bedurfte es einiger Mühe, es dahinzubringen, daß an Stelle zweier nach Heine bereits fürsorglich vorgemerkt nationalen Redner Genosse Seliger treten könnte, ein dritter verzichtete nicht aufs Wort. Er erwies den Professionisten damit einen schlechten Dienst, da er sie in seiner Rede geradezu als Faulenzer und Schwindler hinstellte, die sich von der Arbeit drücken. Die aufgestellten Ordner Heidler u. s. w. haben zur Aufrechterhaltung der Ruhe verteuft wenig beigetragen, eher das Gegenteil. Heine wurde seitens seiner Freunde laut begrüßt, aber ihr Beifall war nichts gegen den Jubelsturm, der bei Seliger's Namen erklang. Die Versammlung nahm folgenden Verlauf:

Zunächst sprach Abgeordneter Heine. Unter fortwährenden provokatorischen Aussfällen gegen die Sozialdemokratie polemisierte er gegen die Reden in der Teilschen Eisenbahnerversammlung, in der, wie erinnerlich, die Genossen Bill und Abgeordneter Seliger sprachen, und die ihm schwer im Magen zu liegen schien, sprach von bewußten Lügen ob seiner Beförderung zum f. f. Baurat, um dann des längeren und breiteren über die Ereignisse im Parlament bezüglich der Eisenbahnerforderungen in seiner Art und Weise zu berichten, den Sozialdemokraten Demagogie und ähnliches vorwerfend, ja gegenüber dem Abgeordneten Tomischl direkt behauptend, er hätte die Eisenbahner um einen Buppenstiel verlaufen. Heine habe im Vorzimmer eines Ministerialrates erlaucht (!), wie Tomischl gesagt habe, der Beamte soll einen zweijährigen Vorrückungsdienst bewilligen, dann kommt er (Tomischl) nie mehr ins Ministerium, außerdem habe sich ein sozialdemokratischer Verein der Unterbeamten (den Namen wußte Heine natürlich nicht!) mit der individuellen Ernennung begnügt. Diese mit schmierigen Wohlwollen „zum erstenmal“ vorgebrachten „Enttäuschungen“ Heines entfesselten auf nationaler Seite, wo das gedankenlose Verleumunden schon im Blut sitzt, närrische Freude, auf sozialdemokratischer dagegen Protestrufe und Heiterkeit. Wie „genau“ es Herr Heine mit der Wahrheit nimmt, zeigt schon die eine geistreiche Behauptung, in Frankreich seien die Sozialdemokraten am Nudert! Daß er die Wehrreform über den grünen Klee lobte, alle Schuld an dem Scheitern der Aktionen für die Eisenbahner auf andere schob, die Gefahr des § 14 an die Wand malte und sich zum Schluß als uneigennützigen warmen Freund seiner Kameraden (der Eisenbahner!) hinstellte, braucht bei seiner demagogischen Gewandheit nicht Wunder zu nehmen. Die politisch wenig oder gar nicht geschulten Indifferenzen und sein blaugelber Troß heilten zu seiner Rede nach Leibeskräften.

Nachdem der Professionist Hörtl die Leiden der Werkstättenarbeiter kurz geschildert hatte und sich beklagte, daß sie die Stiefländer der Bahn seien (wohl aus eigener Schuld, weil sie sich separieren und allein zu schwach sind), erhielt unterlaßhafter Beifall Abgeordneter Genosse Seliger das Wort. In einer äußerst gesichteten Rede zerstörte er schmunzlig eine Phrase Heines um die andere, ihm alle Ausreden entwindend, so daß sich ein jeder halbwegs urteilsfähige Mensch über die Qualitäten Heines und seines Nationalverbandes klar sein mußte. Bezüglich des Abwements Heines stellte Seliger fest, daß es nach sozialdemokratischen Begriffen nicht korrekt sei, in der Zeit, wo ein Staatsbeamter ein Mandat ausübt, mit steigendem Gehalt zu avancieren (Protektorat des nationalen Beamten), weil sonst leicht der Verdacht entstehen könnte, der Abgeordnete sei in der Regierung gekauft. (Lebhafte Beifall.) Der Fall des Abgeordneten Kraly sollte doch abhängend genug wirken. (Zustimmung.) Niemals haben Sozialdemokratie eine mit ihrem Einverständnis verfaßte Resolution lächerlich gemacht, wohl aber später die Kundgebungen jener Parteien, die vorher die Eisenbahner im Stich ließen. (Zustimmung.) Glauben Sie, fragt Kraly, daß die Regierung eine Partei ernst nimmt, die den 17 Millionen Antrag niederschlägt und eine halbe Stunde später eine Aufforderung zugunsten dieser selben Forderungen ergehen läßt? (Lebhafte Beifall.) Dann erhebt Genosse Seliger dem in parlamentarischen Fragen mitunter auffallend schwachen Herrn Baurat eine ganz nützliche Belehrung über die Bedeutung des Budgets und Provisoriums und setzt ihm auseinander, daß als Folgen eines der Regierung nicht genehmten Beschlusses eintreten könnten: Die Demission des Kabinetts oder die Auflösung des Parlaments. Das ist konstitutionelle Gefangenheit in allen Gesetzgebungsversammlungen. Heine: „Wir sind noch nicht so weit.“ Seliger: „Aber, Herr Kollega, dann ist es Pflicht, es soweit zu bringen!“ (Heiterkeit und Beifall.) Man muß die Regierung erziehen, indem die Mehrheit des Parlaments ihren Willen durchsetzt. (Zustimmung.) Das Parlament hatte durch einstimmigen Beschuß sein Wort den Eisenbahner verpfändet, es war seine Ehrensache, es einzulösen (brausender Beifall), das hat aber die Mehrheit, der Nationalverband, nicht getan. (Stürmische Pfiffe.)

Nun die „Gefahr“ des § 14! Wenn die Regierung den § 14 anwendet, weil das Abgeordnetenhaus eine vollstümliche Forderung beschließt, wenn sie den einstimmigen Willen des Parlaments mißachtet, dann würde sie mit einer Auflösung des Hauses dem § 14 den allergefährlichsten Dienst erweisen, weil dann das Parlament das gesamte Volk hinter sich hätte. (Zustimmung.) Wenn die bürgerlichen Parteien den Kampf gegen den § 14 führen wollten, hätte es keine bessere Gelegenheit gegeben, eine Anwendung zu provozieren, als wie eben in diesem Falle. (Richtig!) Nun hat die Regierung gar nicht mit dem § 14 gedroht! (Hörtl!) Herr Heine wird niemand einreden, jetzt, wo die Regierung vor der Neuerwaffnung der Artillerie, dem Ausbau der Marine steht, wo sie die noch fällige Anleihe von 180 Millionen Kronen nicht gepunktet bekommt, den § 14 anzuwenden, denn dann ist Krieg sie wieder an Kanonen noch Geld. (Beifall.) Ja, Herr Heine, wenn der Antrag Tomischl nur Gesunken war, warum hat sich die Regierung so sehr bemüht, ihn aus der Welt zu schaffen? (Heiterkeit.) Heine: Hat sie nicht. Seliger: So, haben nicht die Christlichsozialen etwa zehn Tage vor der Abstimmung beschlossen gehabt, für den Antrag Tomischl zu stimmen und haben nicht, dem Beispiel der Christlichsozialen folgend, die Nationalverbänder ebenso beschlossen? Heine: Das ist nicht wahr! Seliger: Aber erlauben Sie mir, Sie werden doch nicht die Communiques ihres Verbandsvorstandes

Lügen zeihen? (Heiterkeit.) Solche Tatsachen wegzuleugnen, ist nicht möglich. Das sind keine Laufgeschichten (Stürmischer Beifall), sondern Beweise, schwarz auf weiß! (Beifall.) Die Regierung hat in der Tat mit den Christlichsozialen und den Nationalverbändern unterhandelt, und die Frucht davon war der Verrat an den Eisenbahner. (Pfiffe.)

Herr Heine meint, die Regierung habe auch andere Resolutionen missachtet. Was ist aber dagegen geschehen? Der seitlich verstorbenen sozialdemokratische Abgeordnete Silberer hat den Antrag gestellt, der Regierung wegen der Nichtbeachtung von Gesetzen beschließen (Burau: Sacharivert!) die Missbilligung auszudrücken. Wer hat gegen diesen Antrag gestimmt? Der Nationalverband! (Zahlreiche Pfiffe.) Es wundert mich wirklich nicht, wenn die Regierung über nationalverbändlerische Resolutionen lächelt, kann ihr doch nichts geschehen. (Zustimmung.) Die speziellen „österreichischen Verhältnisse“ seien, sagt Heine, schuld an dem Ganzen. Nein, das sind die bürgerlichen Parteien, die nicht den Mut haben, gegen die Regierung aufzutreten, die Mehrheit, die sich alles gesessen läßt. (So ist es!) An Gelegenheit, auch in Zukunft wieder die Probe aufs Exempel zu machen, werde es nicht fehlen. Gegenüber Heine betont Genosse Seliger, daß gerade eine Beamtenregierung, die keine rechte Mehrheit hinter sich habe, weniger widerstandsfähig ist, als eine andere. (Zustimmung.) Was verpflichtet denn die Nationalverbänder, unentwegt für die Beamtenregierung einzutreten? (Burau.) Da Heine das Abgeordnetenhaus als „Vude“ bezeichnete, meinte Seliger ironisch, er wisse nicht, warum die Nationalverbänder gar so große Liebe zu ihr zeigten, es wäre dann doch kein so großes Malheur, wenn sie kaput ginge. (Heiterkeit.) Sie würde von der Regierung ja bald wieder aufgemacht. (Zustimmung.) Uns fehlen mutige bürgerliche Parteien mit steifem Rückgrat, die sagen, drückt die Regierung uns den Daumen aufs Auge, tun wir's ihr ebenso, wir brauchen Parteien, die zuerst für die Volksnotwendigkeiten, für die 17 Millionen Kronen stimmen, dann erst für etwas anderes. (Beifall.) Ich empfehle Ihnen, Herr Heine, es zu versuchen, Ihren Verbundskollegen Radensteine beizubringen. (Heiterkeit.) Wäre diese vorhanden, würde die Regierung recht bald unterliegen. Seliger veripotet hierauf das Wort Heines von der „höheren Weise der Eisenbahnerforderungen“ (durch den ursprünglichen einstimmigen Beschuß des Abgeordnetenhauses) als hohle Phrase. Es reicht direkt zum Hohn, wenn nächster die Nationalverbänder wie elender Blunder zusammenfielen, als sie die 17 Millionen Kronen auf Antrag Tomischl bewilligen sollten. (Lebhafte Pfiffe.)

Genosse Seliger bezeichnete es mit Recht als sehr merkwürdig, von Heine zu hören, die Erfüllung der Eisenbahnerwünsche sei abhängig zu machen von der Erfolgsergebnis der Eisenbahnen! Das habe bisher nur die Regierung zu sagen gewagt. (Stimmt!) Gesicht das, dann belämen die Arbeiter oft keinen Lohn. (Zustimmung.) Die Eisenbahner sind doch nicht verantwortlich zu machen, wenn die Bahnen nicht richtig verwaltet werden! Da Heine gesagt hatte, für die Bewilligung der 17 Millionen Kronen sei noch nicht die richtige Zeit gekommen, fragt Seliger bissig, ob nicht schon im Vorjahr, wo der Staatsangestelltenausschuß sich für die Eisenbahner einsetzte, das der Fall war, sonst wäre es doch elende Demagogie gewesen, damals Hoffnungen zu erwecken. (Beifall.) Über den richtigen Zeitpunkt entscheidet übrigens doch die Mehrheit des Parlaments. (Zustimmung.) Pflicht des Nationalverbandes wäre es gewesen, ihn zu bestimmen. Heine hat doch selbst eine Interpellation vom 5. März 1912 gefertigt, worin die 17 Millionen Kronen urgiert werden! Für Heine war damals der richtige Zeitpunkt gekommen, später aber stimmte er gegen den Antrag Tomischl. (Pfui!) Da sich Heine darüber aufhielt, daß die Sozialdemokratie nicht auch für andere Staatsbedienstete weitere Millionen forderten, meint Seliger schlagend, einer Erweiterung der Forderungen hätten die Sozialdemokratie gar nichts entgegensezt, ja, warum taten das nicht die Nationalverbänder? (Heiterkeit.) Sie sollen nicht nur für 17, sondern gar für 76 Millionen Kronen stimmen. Was für Agitationsmaterial für die Nationalverbänder, wenn sie uns übertrumpft hätten! (Heiterkeit.) Gegen Heine gemendet: Eine schöne Gerechtigkeit, die darin besteht, weil die anderen nichts tragen, es dem einen bedürftigsten auch nicht zu geben, trotz ehrenwürdiger Verpflichtung! (Pfiffe.)

Da Heine und mit ihm sein gedankenloser Anhang viel Geschrei darüber machte, weil die Sozialdemokratie nicht für das Budget stimmte, wohl aber Verbesserungsanträge stellte, belehrt Abgeordneter Seliger die Naiven neuerdings über Parlamentarismus und erinnerte sie daran, daß die Deutschrätsal, Schönerianer und Liberalen früher genau ebenso gehandelt haben, weil die Opposition prinzipiell ein Budget ablehnen müsse, sie könne einer gegnerischen Regierung doch nicht das Vertrauen votieren. (Richtig!) Es sei unglaublich, daß Herr Heine das nicht begreife. Das Budget enthalte doch auch die Ausgaben für den Klerus, für das Militär und andere völkerfeindliche Einrichtungen, für die nur Nationalverbänder stimmen. (Heiterkeit.)

Der Vorsitzende wollte den Redner jetzt partout ums Wort bringen, und sollte Seliger nur weiter reden dürfen, wenn die folgenden Redner Gründer und Schiller zurüdtreten würden. (Stürmischer Widerspruch.) Unterlaßhafter Beifall erläßt Schiller, nicht aufs Wort zu verzichten. Endlich kann Seliger weitersprechen. Die Nazis werden immer nervöser.

Bezüglich der Wehrreform sagt Seliger dem guten Heine ins Gesicht, daß er über sie schlecht informiert sei und beweist ihm das an der Hand von Daten des näheren. Was Italien anbelangt, wären wir froh, dessen Wehrgeyz zu besitzen, das zwei- und einjährige Dienstzeit vorschreibt. (Hörtl!) Wenn Kaiser Wilhelm auf die Vermehrung des österreichisch-ungarischen Heeres gebrängt habe, so möge er auch die elenden wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Reiches vorerst bessern. Die Sozialdemokratie haben die Wehrreform nicht obstruiert (ein Schläger Heines!), und zwar lediglich deshalb nicht, weil sie von den Nationalverbändern eine Verbesserung des Gesetzes erwarteten, wir geben ihnen hiezu durch positive Vorschläge reichlich Gelegenheit. (Sehr richtig!) Aber diese Erwartung war eitel, der Nationalverband hat die schlechte Vorlage samt Haut und Haaren pflichtig getreugeschlachtet. (Pfiffe.) Wenn wir wirklich obstruiert hätten, würde Heine jetzt sagen, die Sozialdemokratie haben Volksverrat geübt und Verbesserungen des Gesetzes vereitelt. (Lebhafte Beifall.) Dann widerlegte Genosse Seliger an der Hand der eigenen Angaben Heines dessen Behauptung, das Geld für die Wehrreform wäre dagegen, für die Eisenbahner aber nicht. Tatsächlich habe nur die Regierung das vorhandene Geld den Eisenbahner nicht geben wollen. (So ist es!), sondern es einfach für die Wehrreform bestimmt. Und der Nationalverband hat diesem Verbrechen zugestimmt. (Pfiffe.) Nicht die Sozialdemokratie haben parteipolitische Demagogie getrieben, sondern die Nationalverbänder, als sie vorerst für die 38 Millionen Kronen eintreten (Zustimmung), um dann nicht einmal 17 Millionen zu bewilligen. Abgeordneter Seliger kam schließlich auf das von Heine durchs Schlüsselloch Erlauchte (Große Heiterkeit) bezüglich Tomischl zu sprechen und meinte satirisch, daß die Regierung schon gewollt habe, die Regierung und die Nationalverbänder wären heute schon heraus gewesen. (Zustimmung.) Als Seliger

die Mitteilung Heines als Märchen bezeichnete, regten sich die nationalen Schreier, unter ihnen der Schulbeamte Raffler ganz besonders, gewaltig auf. Aber Seliger ließ sich nicht irre machen. Er sagte, Heine habe sich bezüglich des „sozialdemokratischen“ Unterbeamtenvereines vom Nachreferenten einen Bären aufbinden lassen und nannte es mit Bezug auf diesen Beamten eine Infamie und hundsgemeine Verleumdung. Bahnunmögliches Loben der Nazis. Man solle nicht achten auf eines Mannes Rede, sondern hören alle Worte; es ist nicht fair vom Abgeordneten Heine, in Abwesenheit Tomischl zu verdächtigen. (Wutgebrüll der Nazis. Behafteter Beifall der Sozialdemokratie.) Noch konnte Seliger unter dem Aufgebot aller Stimmittel erklären, daß Tomischl den Abgeordneten Heine zur Rechenschaft ziehen werde. (Beifall.)

Dann wats aus, er durfte nicht mehr weiterreden. Es herrschte ein riesiger Skandal. Der Vorsitzende betonte endlich unter „ehrlichem“ Bedauern, die Versammlung unter solchen Umständen — es war gegen halb 12 Uhr nachts — schließen zu müssen. Allseitige Bewegung. Daß die Entrüstung der Sozialdemokratie über diesen Anfall der Nationalen, die sich damit aus der Schlinge ziehen wollten, die ihnen um den Hals saß, eine sehr große und natürliche war, läßt sich vorstellen. Schmeicheleien waren es nicht, die Heine und seine Garde zu hören belamen. Das Vernehmen eines Großteils der „gebildeten“ Beamten, die durch Schreien, Singen, Peifen u. s. einen Höllenlärm verursachten, war in der Tat aufreibend. Daß den noblen Herren trotz ihrer Bühnereien nichts geschah, haben sie lediglich der prächtigen Disziplin unserer Genossen zu danken. Ohne Zweifel war die vorzeitige Schließung der Versammlung abgekettet, weil man noch schlimmere Bloßstellungen und ein Misstrauensvotum fürchtete, war doch inzwischen auch Abgeordneter Genosse Leuthner am Kampfplatz erschienen, mit ihm viele Besucher der Teilschen Versammlung. Die Herren Nazi wählten unter solchen Umständen der Tapferkeit besseren Teil und kniffen aus. Sie wollten nachher im Hotel Löpfer eine § 2-Versammlung veranstalten, um die Sozialdemokratie ungestört beschimpfen zu können. (Was auch ausgiebig geschah.) Rosen wird ihnen ihr niederträchtiges Verhalten gewiß nicht bringen. Heine und der Nationalverband sind gerichtet und ihre Charakterisierung bleibt unverwisch in den Gehirnen der übergrößen Mehrheit der Eisenbahner haften. Heine hat das Spiel glänzend verloren. Er ist und bleibt, um mit Blaha zu reden, ein Regierungsmameluck.

Ein Beitrag zur Finanzwirtschaft der I. I. Staatsbahnen.

Mährisch-Ostrau, im September 1912.

Wie gewinnbringend und kaufmännisch die ob ihrer kommerziellen Kenntnisse soviel gepriesenen Staatsbahnenverwaltungen Tausende von Kronen investieren, beleuchten so recht nachfolgende Zeilen.

In der Station Mährisch-Ostrau-Oderfurt wurde im Anfang des Jahres 1909 ein von der sogenannten „16ten Hauptbahn“ abzweigendes Stumpfgleis, an welchem vier Kohlenrutschen eingebaut sind, fertiggestellt.

Die für die Rutschen bestimmten Wagen werden mittels einer „modernen“, im Winter, vor allem bei Schneefall, nie recht funktionierenden Drehscheibe von der „16ten“ auf das Stumpfgleis ausgedreht.

Diese Kohlenrutschen sind für die Vermietung an Privatparteien bestimmt. Birka 35.000 Kr. betragen die Rutschellungskosten dieser Rutschenanlage.

Der Mietpreis per Rutsche und Jahr beträgt 80 (achtzig) Kr.; somit das Ertragnis der ganzen Anlage, das heißt jedoch nur dann, wenn eben alle Rutschen gemietet, und was die Hauptsache ist — auch bezahlt werden — 320 Kr.

Es würde also das in diese „moderne“ Rutschenanlage investierte Kapital von 35.000 Kr. — man lese und staune — 320, sage: dreihundertzwanzig Kronen Gewinn tragen, aber auch nur dann, wenn eben alle Rutschen vermietet wären.

Dem ist aber nicht so!

Seit Beginn der Vermietung dieser Rutschenanlage waren gemietet und benutzt: eine Rutsche durch drei Monate, zwei Rutschen durch ein Jahr und die vierte Rutsche durch 2½ Jahre.

Es beträgt demnach das Ertragnis dieser rentablen Anlage seit ihrer ersten Benützung = 380, sage: dreihundertachtzig Kronen.

Diese investierten 35.000 Kr. trugen daher seit 1909 bis Mitte 1912 = 380 Kr. Zinsen, das heißt = 152 Kr. jährlich, oder 0.43 Prozent des investierten Kapitals.

Doch es kommt noch besser!

Zur Bewachung dieser leeren Rutschen wurde ein stabiler Wächterposten normiert, und hat nun der Dienst verliehende Wächter darauf zu achten, daß niemand die leere Anlage wegträgt.

Wölf Zungen behaupten aber, daß derselbe nichts anderes zu tun habe, als um 7 Uhr früh das zu seiner Bude führende Türrchen aufzusperren, am Abend um 6 Uhr wieder zu schließen, und am Ersten eines jeden Monats seine Gage zu holen.

Ein großes Ereignis und eine Abwechslung ist es für diesen so „wichtigen und unentbehrlichen“ Posten, wenn die Streckenleitung einige Wagen alte Schwellen vor seiner Wächterbude aufzuladen läßt. Dann kann wenigstens derselbe seine Zeit damit totzählen, indem er jede Stunde die Anzahl der aufgeschichteten Schwellen nachzählt. Doch Scher beiseite.

Wächter Vogach, dieser schon seit Moraw und Hornungs Zeiten protegierte und jedermann in Ostrau nur zu gut bekannte Zuträger und Krieger, ist der Glückliche, welcher diesen so furchtbar wichtigen und verantwortlichen Wächterposten innehat. Und dieser Vogach steht heute in der Gehaltstufe von 1800 Kr. und dem Quartiergeld von 400 Kr. Nebstbei bemerklt, ist Vogach

höchsten Instanz, beim Reichsgericht, abgewiesen, mit der Motivierung, daß die Lokomotivführer, wenn sie vereint wären, eine Macht hätten könnten, die dem Staat gefährlich werden könnte. Als man nun das — was ja jeder österreichische Staatsbürger bestätigt — das Koalitionsrecht den Lokomotivführern nahm, beschloß das Lokomotivkomitee die Abhaltung des zweiten Lokomotivführerkongresses. Erinnern Sie sich der lebhaften Debatte auf Grund der Organisationsfrage, wo dann zum Schluß der Anschluß, respektive Beiritt zur Organisation angenommen wurde. Sie werden sich erinnern, wie mit diesem Moment ein anderer Geist in unsere Reihen kam, wie selbstbewußt jeder einzelne war. Aber leider mußte diese momentane Erfahrung noch nichts, die Lokomotivführer hatten eben noch nicht aus den Vorgehenden gelernt, sie mußten noch lernen. Wir sehen dann, daß im Laufe der Jahre eine Konferenz die andere jagte, so fanden Konferenzen statt in Böhmis-Trübau 1900, Nürnberg 1901, Aussig 1901, Stanislau 1902, auch bald da, bald dort Versammlungen stattgefunden haben, die alle zu den Entlohnungsverhältnissen des Lokomotivpersonals Stellung nahmen. Sie alle werden noch wissen, es kam das Jahr 1905, wo das erste mal das Lokomotivpersonal passive Neigung gezeigt hat; von diesem Zeitraum an wurde auch den Organisationen Beachtung geschenkt, unter anderem auch im Jahre 1905 verschiedene, für das Personal wichtige Institutionen geschaffen. Am 10. und 11. Oktober 1906 tagte die Brünner Konferenz, wo sich noch einmal der Geist des Jahres 1898 zeigte, und wurde hier mit großer Majorität der "Verkaufliche Gesetzesentwurf" (der allgemeine Eisenbahner-Gesetzesentwurf), vollständig angenommen. Das Jahr 1907 war es, in welchem für das Lokomotivpersonal bahnbrechend gewirkt werden konnte; auf mehreren Bahnen haben auf Grund gemeinsamen Vorgehens der verschiedenen Kategorien Verbesserungen Platz gefunden und wurde ziemliches geleistet. Auch die variablen Bezüge wurden im Verlauf der Jahre etwas geändert, da im Jahre 1901 die Pauschalierung auf den Lokalbahnen kam (das Fahrtagsgeld); wenn auch in einer Form, die wohl nicht gut war, da es in drei Gruppen eingeteilt, eingeführt wurde und die Kollegen deshalb nicht damit zufrieden waren, da es viel zu niedrig beanschlagt wurde. Im Jahre 1908 wurde auf Grund der damaligen Bewegung, da das Fahrtagsgeld eine Erhöhung erfahren sollte, Stellung zum Kilometergeld genommen, und trotz aller Bitten der Südbahner, endlich eine eingreifende Reform zu schaffen, gegen den Wunsch der Südbahner, die doch damals schon bis zu 50 Prozent Zuschläge zum Kilometergeld gehabt haben, beschlossen, einen 30prozentigen Zuschlag zum Kilometergeld anzunehmen. Im Jahre 1910 haben wir gesehen, daß die 30 Prozent wieder weggenommen und dafür das kombinierte System angenommen wurde. Auch hier bestätigte sich, daß man die Gelegenheit benützte, um von dem einmal Gegebenen wieder wegzunehmen, denn, wo noch bei dem 30prozentigen Zuschlag einige, die höhere Kilometergeld verdient gehabt hatten, etwas durch die 20 Prozent beladen, nahm man ihnen durch das Stunden- geld einen Teil ab, und die nichts beladen, bekamen hier gar nichts, zumindest nicht viel. Die Bahnhverwaltung hat durch diese Einführung nur ein Geschäft gemacht. Wenn Sie meinen Ausführungen gefolgt sind, werden Sie zugeben müssen, daß hier etwas beachtet werden muß. Vor allem war bei den Konferenzen nie ein Antrag, welcher einstimmig angenommen worden wäre. Die Anträge, welche eingebrochen wurden, wurden nur mit geringer Majorität angenommen, was zur Folge hatte, daß man diese Anträge nie ernst nahm. Nun wurde uns erklärt, wir wären schuld daran, wir wären nicht in der Lage, das Gemollte durchzubringen. Ich verweise hier auf die Aussage des Reichsgerichts, daß der Lokomotivführerkonstand stark genug ist, um sich das, was er zum Leben notwendig hat, zu holen. Es mangelt nur an der Einigkeit und nur an dieser hat es bis heute gefehlt. Wir sind heute zusammengetreten, um uns zu beraten. Kollegen, aus der Vergangenheit sollt ihr lernen. Wenn heute Beschlüsse gefaßt werden, so soll es nichts anderes sein, als der Ausdruck des Willens der Gesamtheit; denn in unserer Einstimmigkeit liegt die Macht.

Wenn wir nun zu den Anträgen selbst kommen, so möge festgehalten werden, daß die Anträge so erstellt sind, daß sie nur grundlegende Bestimmungen beinhalten. In der heutigen Konferenz ist nicht Zeit, Kleinigkeiten zu besprechen, sie sollen schön im Heizhaus ausgetragen werden, nicht in einer Konferenz, deren Beschlüsse für die Existenz des Lokomotivführers so weittragend sind. Es waren im Arbeitskomitee nur Lokomotivführer, welche mit vollem Herzen und Sinn bei der Erstellung der Anträge gewirkt haben.

Holgende Anträge wurden nach einer ausführlichen Debatte von der Reichskonferenz beschlossen:

1. Der der Dienst als Lokomotivführer zu Verschendende hat dem Stande der Bau- oder Maschinenschlosser (auch Mechaniker) anzugehören und hat zu erbringen: Den Nachweis eines Besuches einer Bürger- oder Mittelschule (untere Klasse), den Nachweis über den mit gutem Erfolg zurückgelegten Kurs über Wartung von Dampfkesseln oder Dampfmaschinen oder über die Absolvierung einer Gewerbeschule, das Zeugnis einer vollbrachten Lehrzeit und ein einjähriges Verwendungszeugnis als Maschinenschlosser oder Monteur in einer eigenen oder fremden Werkstatt.

2. Die Berufung zum Lokomotivführerdienst (als Lokomotivführeraspirant) erfolgt nach einer gründlichen, den strengen Vorschriften über Sch- und Höhermüden entsprechenden Prüfung und nach der militärfreien Zeit in der Reihe des Weitrittes zur Bahnhofsanstalt, wobei jedoch bei einer beim Militär oder andernorts ausgebrachten Unterbrechung von mehr als drei Monaten, Krankheit oder Krankenurlaube ausgenommen, nicht mehr der Eintritt vor dieser, sondern nach dieser Unterbrechung gerechnet werden darf.

3. Mit dem Beginn seiner Ausbildung hat der zum Lokomotivführerdienst als Lokomotivführeraspirant Berufene das ortsübliche Zollgeld, mindestens aber Kr. 850 (4 Kr.) nebst Fahrgebühren zu erhalten.

4. Nach der im Gesetz vorgesehenen Zeit von sechs Monaten hat der Aspirant nebst der geistlichen Prüfung auch die für unsferen Stand notwendige Intelligenzprüfung, bei welcher letzterer ein von dem Lokomotivpersonal gewählter Lokomotivführer als Beurteiler zu fungieren hat, abzulegen. Im Falle des Nichtbestandes hat sich der Aspirant nach drei Monaten einer Wiederholungsprüfung der nichtbestandenen zu unterziehen und wird, falls er auch diese nicht bestehen sollte, vom Fahrtdienst abgezogen.

5. Die Anstellung als Lokomotivführerausbildung erfolgt nach spätestens zwei Jahren nach der Einberufung zum Fahrtdienst nach der vorerwähnten Reihenfolge mit 1200 Kr. Gehalt und 600 Kr. Quartiergeld.

6. Nach zwei Jahren erfolgt die Ernennung zum Unterbeamten mit dem Titel "Lokomotivführer" mit 1400 Kr. Gehalt und 600 Kr. Quartiergeld und hat sodann eine zweijährige Automatik eingehalten zu werden, wobei ein außergewöhnliches Avancement nicht mehr Platz zu greifen hat.

Die Qualifikation ist abzuschaffen. Der Endgehalt ist auf 8400 Kr. zu erhöhen. Die Automatik würde lauten:

Gruppe A.		
Gehalt	Quartiergeld	Wartezeit
1400	600	550
1600	700	650
1800	700	650
2000	800	750
2200	800	750
2400	900	850

Gruppe B.		
Gehalt	Quartiergeld	Wartezeit
2600	900	850
2800	1100	1050
3000	1100	1050
3200	1200	1150
3400	1200	1150

7. Jeder Lokomotivführer, dem es unter Zugrundelegung eines zweijährigen Avancement nicht möglich ist, bis zur Normaldienstzeit den Höchstgehalt zu erreichen, muß ein fortlaufendes einjähriges Avancement so lange erhalten, bis derselbe die auf seine Dienstjahre entfallende Gehaltsstufe, eventuell den Endgehalt erreicht hat.

8. Eventuelle Systemisierungsjahre sind in das aktive Dienstverhältnis eingurechnen und beim Avancement in Berücksichtigung zu ziehen.

9. Ein Anschluß von der tourlichen Vorrückung kann erst nach Anhörung der Disziplinarkommission erfolgen, welche die Zulässigkeit vom tourlichen Avancement bestimmen muß, und muß dem betreffenden Diener, beziehungsweise Unterbeamten unter Angabe der Gründe und Dauer bekanntgegeben werden. Es darf daher das regelmäßige Avancement weder im Falle einer Krankheit bis zu einem Jahre noch durch ein noch nicht abgeschlossenes Disziplinarverfahren beeinträchtigt werden.

10. Die Disziplinarkommission selbst soll zu gleichen Teilen aus von den Bediensteten derselben Kategorie gewählten und aus den von der Direktion ernannten Mitgliedern zusammengesetzt sein und ist ein aktiver Bediensteter, den sich der zu Disziplinierende selber wählen kann, als Vertreter des Angeklagten der Verhandlung beizuziehen. Bei Stimmengleichheit gilt der Strafantrag als abgelehnt.

11. Falls der Disziplinarkommission auch eine gerichtliche Austragung erfahren hätte, ist im Falle des Einstellens derselben oder im Falle eines Freispruches das Disziplinarverfahren eingestellt und hat jede wie immer geartete Bestrafung zu entfallen.

12. Eine Disziplinarstrafe darf die automatische Vorrückung nicht beeinträchtigen.

13. Ordnungsstrafen sind abzuschaffen, an deren Stelle hat ein geeignetes Ermahnungsverfahren zu treten; ebenso ist auf das Personal in belehrender und erziehender Hinsicht hinzuwirken.

14. Bei Erlässen und Verordnungen seitens der Eisenbahndirektion und der einzelnen Dienststellen sind Strafandrohungen zu vermeiden.

15. Das Quartiergeld ist mit Berücksichtigung des Umstandes, daß mit geringen Ausnahmen das Wohnen in der Provinz ebenso teuer zu stehen kommt als wie in Wien, in nur zwei Quartiergeldgruppen zu teilen und soll die zweite Gruppe um 50 Kr. niedriger als die erste sein. (Siehe Detailaufstellung unter Punkt 6.)

16. Die Einführung der Stationen in die beiden Quartiergeldgruppen hat unter Beiziehung der Personalkommissionsmitglieder sämtlicher Direktionsbezirke und verstaatlichten Privatbahnen zu erfolgen.

17. Zur Erzielung genügender und entsprechender Wohnungen für das Personal sind Wohnhäuser zu erbauen.

(Schluß folgt.)

Bon der Personalkommission der Südbahn.

Auszug aus dem Protokoll, der am Montag den 13. Mai 1912 stattgefunden Veratung der Gruppe der übrigen Dienstzweige der Sektion für Diener.

Außer den Vertretern der Direktion sind anwesend die gewählten Mitglieder der Personalkommission: Karl Vontabi, Kanzleidienner; Johann Buzensky, Magazinsdienner, und die gewählten Erfähmänner: Josef Schwarzeneder, Kanzleidienner; als Experten: Karl Dietrich, Druder.

Der gewählte Erfähmann Karl Dietrich, Druder, wird als Experte zugelassen.

Hierauf wird nachstehende Tagesordnung einstimmig angenommen:

1. Abschaffung der Reinigungsarbeiten bei den Kanzleidienern und Drudern.

2. Ernennung von Kanzleidienern zu Kanzleigehilfen.

3. Forderungen der Druder.

4. Forderungen des Personals der Materialmagazine.

5. Forderung der Kanzleidienner laut Memorandum, welches am 18. März 1912 von der Personalkommission überreicht wurde.

6. Eventuelles.

1. Abschaffung der Reinigungsarbeiten bei den Kanzleidienern und Drudern.

Nach einer längeren Debatte wird festgestellt, daß von den Personalvertretern die generelle Abschaffung der Reinigungsarbeiten verlangt wird. Als Eventualantrag wird vorgebracht, daß die Reinigungsarbeiten auf das zunächst geringe Maß herabgesetzt werden. Ein weiterer Eventualantrag geht dahin, daß wenigstens jene Diener von den Reinigungsarbeiten entbunden werden, welche qualifizierte Arbeiten verrichten. Zu den Reinigungsarbeiten sollen Witwen von Eisenbahnern herangezogen werden.

2. Ernennung von Kanzleidienern zu Kanzleigehilfen.

Der Antrag bezieht sich auf jene Diener, welche qualifizierte Arbeiten leisten. Bei Fa. fälschen hiefür beinahe alle in Vertritt, bei anderen Dienststelle einige. Auf der Strecke leisten beinahe alle Diener qualifizierte Arbeiten.

Die Verteilung sind eher zu berücksichtigen. Der Grundsatz, der bei der Ernennung von Kanzleidienern zu Kanzleigehilfen zugrundegelegt wird, soll zirkularisch verlautbart werden.

Das Protokoll enthält hierzu keine Bemerkung des Vorsitzenden.

3. Die Druder sind nach zwei in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. augebrachten Dien-

jahren zu Unterbeamten zu ernennen und in das Unterbeamten schema einzureihen.

Dr. Grabscheid verliest folgende Entscheidung des Herrn Generaldirektors:

Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden, da sie sachlich nicht gerechtfertigt erscheint und ihre Erfüllung den Grundsätzen einer ökonomischen Verwaltung widerstreicht.

4. Einführung der sechsständigen Arbeitszeit, analog dem Kanzleipersonal.

Dr. Grabscheid verliest folgende Entscheidung des Herrn Generaldirektors:

Die Dienstzeit wird festgesetzt:

a) in der Autographie von 7 bis 2 Uhr; doch ist das Personal verpflichtet, im Bedarfsfalle täglich noch weitere zwei Stunden ohne besondere Entschädigung zu arbeiten. Überstundenentlohnung, und zwar in der bisherigen Höhe (für Unterbeamte 60 Kr. für Diener 50 Kr. per Stunde) hätte demnach erst mit der zehnten Arbeitsstunde zu beginnen;

b) in der Fahrkartendruckerei für das mit dem Fahrkartendruck beschäftigte Personal von 7 bis 2 Uhr, unter Beibehaltung des bisherigen Prämienystems, für das bei den Drudorten beschäftigte Personal von 7 bis 3 Uhr, unter Beibehaltung der bisherigen Überstundenentschädigung von 60 Kr. per Stunde für die Arbeitszeit über acht Stunden."

5. Abschaffung der Überzeitarbeit sowie des Feiertagsdienstes. Überstunden dürfen nur in dringenden Fällen gemacht werden und sind dieselben mit dem Betrag von 1 Kr. per Stunde zu vergüten.

Dr. Grabscheid verliest nachstehende Entscheidung des Herrn Generaldirektors:

Der Feiertagsdienst bleibt in seinem dermaligen Umfang (das ist in der Autographie jeweils für die Hälfte des Personals, und zwar von 8 bis 12 Uhr, in der Fahrkartendruckerei ist je ein Feiertag ganz frei, am nächsten Feiertag arbeitet das ganze Personal von 9 bis 12 Uhr) aufrecht. Eine Pauschalierung der Entlohnung für Überstunden hat nicht zu erfolgen; auch hat es bis auf weiteres bei den bisherigen Einheitsjahren zu verbleiben.

6. Die im Taglohn stehenden Bediensteten sind in die Normierung einzubeziehen und nach einjähriger Verwendung zu definitiven Drudorten zu versetzen.

Dr. Grabscheid verliest nachstehende Entscheidung des Herrn Generaldirektors:

Diesem Verlangen kann nicht entsprochen werden, da es nicht angeht, die Druder anders zu behandeln als die übrigen Diener.

7. Überstunden an Sonn- und Feiertagen sind mit 1.50 zu entlohen.

8. Genehmigung der beiliegenden Arbeitsordnung für Druder und Drudortenarbeiter.

9. Die Druder sollen, wenn sie bei der Maschinen tauglich werden und auf einen anderen Posten kommen, in ihrem Einkommen nicht verändert werden.

10. Die bergerit in Verwendung stehenden Drudortenarbeiter erüben um Überstellung in das Schema A1 der Dienst mit dem Anfangsgehalt von 1000 Kr. und dem Endgehalt von 1800 Kr. sowie um Verleihung des Titels "Kanzleigehilfen".

11. Gewährung von Zulagen an das angestellte Personal der Materialmagazine.

12. Einführung einer zweistündigen Mittagspause wie bei den Beamten des Materialmagazines.

13. Arbeitsabschluß in den Materialmagazinen an Samstagen um 2 Uhr nachmittags.

14. Ernennung der Magazinaufseher bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten.

15. Das Recht, in den Unterbeamtenstand vorzutreten, soll den Bewerbern aller Dienstzweige unter genau zu umschreibenden Bedingungen, und zwar auf Grund der bisherigen Verwendung und einer bestimmten Anzahl zurückgelegter Dienstjahre gewährleistet werden.

16. Die im aktiven Dienstverhältnis stehenden Diener sind allen auswärtigen Bewerbern auf höhere Diener- oder Unterbeamtenposten stets vorzuziehen.

Experter Deutsch meint, Dr. Grabscheid hätte den Herrn Generaldirektor darauf aufmerksam machen sollen, daß bisher 70 H. per Stunde gezahlt wurden.

Dr. Grabscheid wendet ein, daß bisher überhaupt keine Lebensorundung vorgeschrieben war; einzelne Direktionen hätten eine solche gezahlt, andere nicht. Jetzt habe der Generaldirektor entschieden, daß überall eine Entschädigung gezahlt werden solle, und zwar 50 H.

24. Experter Dietrich fragt an, warum die Personalkommissionssmitglieder bisher nicht mit den Personalkommissionssstatuten betreut worden seien.

Dr. Grabscheid meint, daß jetzt nur die alten Statuten übergeben werden könnten, da die neuen erst gedruckt würden. Die Personalkommission würde sofort nach der Drucklegung die neuen Statuten erhalten.

25. Auf die Frage des Personalkommissionssmitgliedes Lutzenski, was mit den in der heutigen Sitzung vorgebrachten Anträgen geschehe und wann die Personalkommission eine Antwort darauf erhalte, erwidert der Generalsekreter Dr. Hermann, die Anträge würden studiert und dann darüber vom Generaldirektor entschieden. Seinerzeit werde die Personalkommission Antwort erhalten.

26. Personalkommissionssmitglied Pontadi fragt an, warum die Autographdrucker in diesem Jahre nur 40 Kr. Uniformpauschale erhielten statt wie früher 60 Kr.

Dr. Grabscheid teilt mit, es habe sich herausgestellt, daß die Autographdrucker bisher infolge eines Irrtums zu Unrecht das den Unterbeamten zustehende Uniformpauschalum erhalten hätten. Es sei daher der Auftrag erteilt worden, das Melutum in jenen Maß auszugahlen, welches den Dienern gebühre. Die Verwaltung werde übrigens untersuchen, ob die Uniform für die Autographdrucker nicht mehr wert und daher das Melutum zu erhöhen wäre.

27. Antwort auf die vorgebrachten Petitionen.

Experter Dietrich bittet um Erteilung der Antwort auf die vorgebrachten Petitionen in etwa zwei bis drei Monaten. Generalsekreter Hermann erklärt jedoch, diesen Termin sei zu kurz, da jede Gruppe der Personalkommission zahlreiche Wünsche ausgesprochen habe.

Die Bitte des Personalkommissionssmitgliedes Schwarzeneder um vorläufige Erlassung der bisherigen Dienstzeit der Fahrdienster der administrativen Direction lehnt Dr. Grabscheid ab, da die Fahrdirektoren die Aufträge des Herrn Generaldirektors durchführen müßten.

Inland.

Eisenbahner von Wien-Landstraße!

Dienstag den 24. d. M. fand im 7. niederösterreichischen Wahlbezirk (Wien-Landstraße 2), die durch den Tod Silberers notwendig gewordene Nachwahl zum Reichsrat statt. Es wurden 16.543 Stimmzettel abgegeben, darunter 958 leer, 33 ungültig. Von den gültigen lauteten auf unseren Genossen Rudolf Müller 6718, auf den Christlichsozialen Julius Prochazka 6072, auf den Deutschradikalen Cornelius Bitter 1503, auf den deutschfreiheitlichen Wahlwerber 585, auf den deutschnationalen 82 und auf den tschechischen Separatisten 543 Stimmen. Es ist daher eine engere Wahl notwendig zwischen dem Sozialdemokraten und dem Christlichsozialen. Die engere Wahl findet am Dienstag den 1. Oktober statt. Eisenbahner! Bewahrt die Legitimationen, die auch für die Stichwahl notwendig sind.

Auf zur Stichwahl, auf zum Sieg!

Abgeordneter Heine als Verleumder.

Es hat gerade noch gefehlt, daß der saubere Herr aus Bodenbach, dessen Wahl sich der Industriellenverband 3600 Kr. kosten ließ, auch noch zum gewöhnlichen Verleumder heruntersinkt. Bei der letzten Eisenbahnerversammlung in Bodenbach, über die wir an anderer Stelle ausführlich berichten, hat nämlich der Herr Baurat, als der zu seiner Verteidigung auswendig gelernte bekannte Birkularartikel bei den verjammelten Eisenbahnhern keinen Eindruck gemacht und mit dem ihm gebührenden Hohnlachen aufgenommen wurde, folgende nette Verleumdung ausgespien. Er sagte nämlich:

"Und nun, meine Herren, will ich Ihnen eine Sache erzählen, die ich bisher verschwiegen habe, die den Abgeordneten Tomischk betrifft. Da werden Sie sehen, daß die Sozialdemokraten mit ihren Anträgen nur flunkern, denn wenn sie bei den Ministern sind, da reden sie ganz anders, da sind sie mit viel weniger zufrieden. Es handelt sich um folgendes: Ich war einmal bei dem Ministerialrat B. im Eisenbahministerium, um die Bewilligung der siebzehn Millionen zu betreiben. Doch der Ministerialrat sagte zu mir: 'Was wollen Sie denn; es war eine Deputation des sozialdemokratischen Unterbeamtenvereines bei mir und hat erklärt: Wir verzichten auf den Hörtenausgleich, wenn Sie uns die individuelle Ernennung geben.' Die Sozialdemokraten mit Herrn Tomischk verzichteten also in aller Form auf einen Teil der 17 Millionen. Als ich ein zweitesmal zu diesem Ministerialrat kam, mußte ich im Vorzimmer warten, weil jemand bei ihm war. Da hörte ich plötzlich durch die Tür die Stimme des Abgeordneten Tomischk, der zu dem Ministerialrat sagte: 'Aber Herr Ministerialrat, geben Sie mir die zweijährigen Borrückungsfristen für die Diener, dann lasse ich mich überhaupt nicht mehr im Ministerium.' Sie sehen, meine Herren, Tomischk verlangte nur vier Millionen von den siebzehn Millionen und war damit zufrieden. Ich aber bleibe ein ehrlicher Vertreter der Eisenbahnerchaft."

Weil also der Herr mit seinen übrigen nationalverbündeten Kumpaten die Sache der Eisenbahner verraten hat, möchte er sich noch überdies durch eine hundertprozentige Verleumdung zum "ehrlichen Vertreter der Eisenbahnerchaft" stemmen lassen. Aber wenn der Ehrenmann auch nur wenigstens seine Lügen, mit denen er sich aus der Klemme zu helfen sucht, nicht gar so urtümlich vorbringen würde.

Oder muß man wirklich den Abgeordneten Heine für so dummkopf halten, daß er, wie er erzählt, wegen den 17 Millionen Kronen zu einem Ministerialrat geht, der natürlich die 17 Millionen nicht bewilligen kann? Fühlt der Herr nicht, wie blamabel es ist, zu behaupten, er habe die 17 Millionen beim Ministerialrat erteilt, während er beim Budget, bei dem diese 17 Millionen verfassungsmäßig angeprochen wurden, dagegen gestimmt hat? Und daß der Herr Abgeordnete und Baurat auf den Gängen vor den Ministerialbüros herum schleicht und, wie er selbst sagt, bei den Schlüssellochern hörcht, ist ja auch recht nett und ehrenvoll. Dazwischen in rätselhafter Verzweiflung vorgebrachte Geschichte, mit der der Bodenbacher Herr sich selbst so gut konterfeiert, natürlich von A bis Z erstanden und erlogen ist, wird man begreifen. Und der Herr Abgeordnete und Baurat soll uns jetzt klagen, wenn wir ihn so lange einen Verleumder nennen, bis er nicht die gegen den Abgeordneten Tomischk gerichteten Anwürfe beweist!

Die Teuerung schreitet weiter!

Während die Großen Österreichs sich dazu hergeben, Dekorationstücke für die klerikale Demonstration beim Eucharistischen Kongress zu sein und durch ihre Anwesenheit das Einverständnis zu bringen, Österreich wieder unter die Kneute Roms zu bringen, schreitet wieder das schwarze Gespenst der Not durchs Land.

Die Teuerung muß immer unerträglicher werden, denn der einzige Weg, den die sozialdemokratischen Anträge im Parlament zeigten, wurde durch die Regierung und ihre feile Majorität verrammelt, und die Folgen dieser Politik machen sich immer empfindlicher bemerkbar. Gewiß, die Teuerung ist eine kapitalistische und fiskalische Erscheinung, aber Notwehren kann der Staat schon aufrichten, damit die Not nicht alle Dämme durchbricht. Wenn die Regierung die Gefahren erkennt, die in der Überspannung der Teuerungspolitik der herrschenden Klasse liegen, so würde sie es als eine dringliche Staatsaufgabe betrachten, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln einzutreten, um Explosionen, wie die Hungersnot des 17. September 1911 in Wien, zu verhüten.

Aber die Regierung betrachtet die steigende Not als die gleichgültigste Sache, obwohl es ihr nicht unbekannt sein kann, daß die Wirkungen des abnormalen kalten Sommers, die in der Vernichtung der Ernten bestehen, die Not zur Katastrophe anwachsen lassen muß.

Was tut sie aber?

Warten! Das ist alles, was die Regierung zu sagen weiß. Warten, geduldig warten — bis 1917! Das ist das Rezept des Herrn v. Heinold der maßlosen Teuerung gegenüber. Dazwischen den Fleischhauern und Selchern ein paar Wahrheiten an den Kopf geworfen hat, macht ihn aber nicht besser als den Sektionschef Dr. Seidler im Ackerbauministerium, der einer Deputation von Frauen gegenüber sich folgendermaßen äußerte:

Die Regierung ist momentan nicht in der Lage, rasch wirkende Vorkehrungen zu treffen, weil einerseits eine Aktion, dahingehend, die Ausfuhr von Rindvieh aus Österreich nach Deutschland aufzuheben oder auch nur einzuschränken, infolge der abgeschlossenen Handelsverträge mit Deutschland unmöglich sei und andererseits die Einfuhr überseeischen Fleisches infolge der seineszeit getroffenen und viel erörterten Abmachungen mit Ungarn unmöglich wäre. Es ist jedoch zu hoffen, daß das nicht voll ausgenügte Kontingent der Einfuhr rumänischen Viehes durch vermehrte Einfuhr aus Serbien auszugleichen werde. Schließlich vertritt Sektionschef Dr. Seidler auf die zur Hebung der inländischen Fleischnot getroffenen Maßnahmen, welche allerdings für die allernächste Zeit noch keine Abhilfe bringen können

Damit legten sich die Herren v. Heinold und Doktor Seidler wieder aufs Ohr, um in der Frage der Fleisch-einfuhr den Schlaf der Gerechten zu tun.

Das Volk leidet unter der Teuerung furchtbare Not und außer den Sozialdemokraten fümmert sich keine Partei um diesen Notstand. Die Bevölkerung Wiens hat zwar in der Vorwoche "den Segen" empfangen. Aber ohne Fleisch ist er eigentlich ungenießbar

Das Steigen der Durchschnittseinkommen auf den österreichischen Eisenbahnen.

Während die Unfallversicherung der übrigen versicherungspflichtigen Arbeiterschaft Österreichs von territorialen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten besorgt wird, beorgt die Unfallversicherung der Eisenbahnbediensteten fast ausschließlich die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt für österreichische Eisenbahnen. Die von dieser Instanz gesammelten statistischen Daten ergeben verlässliche Inhaltspunkte für die Beurteilung der Variation der durchschnittlichen Entlohnung des österreichischen Eisenbahnbediensteten. Da das Gesamterfordernis der Unfallversicherung von der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt nach der Höhe des Arbeitsverdienstes auf die einzelnen Bahnen umgelegt wird, weist diesen Arbeitsverdienst diese Instanz alljährlich aus. Um zu einer verlässlichen Berechnung des Durchschnittslohnes zu gelangen, muß man die Summe der Arbeitsschichten der nichtständigen Arbeiter in Vollarbeiter zu 300 Arbeitsschichten umrechnen. Setzt man die Anzahl derart konstruierter Vollarbeiter zusammen mit der Zahl der ständigen Bediensteten in das Verhältnis zum Gesamtarbeitsverdienst der Eisenbahnbediensteten, so ergeben sich folgende Durchschnittslöhne, wenn man um die steigende Tendenz anschaulicher zu machen, diese Berechnung in jedem vierten Jahre anstellt:

	Gesamtarbeitsverdienst in Kr.	Summe der Vollarbeiter und ständigen Bediensteten	Durchschnittslohn in Kr.
1895 . . .	175,849,237	159,215	1101
1899 . . .	235,188,800	206,583	1123
1903 . . .	273,881,948	216,928	1263
1907 . . .	335,048,322	255,970	1308
1911 . . .	446,789,059	292,998	1521

In diese Durchschnittslöhne sind die Nebengebühren (Quartiergelder, Fahrgebühren u. s. w.) eingerechnet und

die Entlohnung der Mehrzahl der Bediensteten liegt selbstverständlich unter diesen Durchschnittspunkten, da die hohen Einkünfte der gutbeoldeten hohen Beamten die Durchschnittslöhne merklich erhöhen. Es sind also die Entlohnungsverhältnisse des österreichischen Eisenbahnpersonals keineswegs glänzend. Der lohnerhöhende Einfluß der Organisation ist aber unverkennbar.

Die Agrarier werden frecher!

In der letzten Plenarversammlung der Agrarischen Zentralstelle führte Reichsritter v. Hohenblum in heftigen Worten darüber Klage, daß die Agrarische Zentralstelle seitens des Ackerbauministeriums bei den Einladungen zur Abgabe von Gutachten für die Vorbereitung der neuen Handelsverträge übergangen wurde. Der Vertreter des Ackerbauministeriums Hofrat Baron Enobloch entgegnete auf diese Bemerkung Hohenblums, daß das Ackerbauministerium darauf nicht eingehen könne, nur mit der Agrarischen Zentralstelle allein in diesen Fragen zu verhandeln und alle anderen Korporationen von der Abgabe von Gutachten auszuschließen. Es entpuppte sich sodann eine sehr lebhafte Debatte über den Wert der sogenannten Buchungstellen für die Landwirte, an der sich Baron Störck, kaiserlicher Not Postst, Professor Häusler und Reichsritter v. Hohenblum beteiligten. Letzterer betonte, daß die Daten dieser Buchungen niemals eine Grundlage für handelspolitische Aktionen bilden können. Mit Buchauszügen könne man keinen Zolltarif und keinen Handelsvertrag machen. Hier spielt ausschließlich die Machtfrage eine Rolle. Das eine könne er heute schon sagen: Im Jahre 1917 wird von den heutigen Zöllen nicht ein Heller nachge lassen und es existiere kein Ausgleich mit Ungarn, wenn man auch nur einen Heller herabdrückt. Während also die Fleischnot von Tag zu Tag steigt und das Volk Hunger leidet, erläuterte die Agrarier mit zynischer Frechheit, von den gegenwärtigen Hungerzöllen auch in Zukunft nichts nachzulassen. Wollen die frechen Gesellen wirklich Hungerkrawalle?

Schwere Zeiten für die österreichische Eisenbahnerchaft.

Die Aufgaben, die der österreichischen Eisenbahnerchaft mit Rücksicht auf den sie bedrohenden neuen Strafgesetzentwurf gestellt sind, werden von dem "Zentralorgan der österreichischen Eisenbahnerbeamtenenschaft" als die "Feuerprobe der Organisationen" bezeichnet. In der richtigen Erkenntnis sagt das Blatt zu den Gefahren, die uns drohen:

Die Organisationen werden ihrer ganzen Kraft bedürfen, um das Vorhaben der Staatsgewalt, die Eisenbahner mit Haut und Haar der öffentlichen Rechtsbarkeit zu unterstellen, zu verhindern. Bei dieser Gelegenheit kann es sich bitter rächen, daß sich der einheitliche Organisationsgedanke bisher nicht besser Bahn gebrochen hat, denn es wird vielleicht der allerkräftigste Widerstand aufgebracht werden müssen, um dieser drohenden Gefahr zu entgehen. Falls das neue Strafgesetz in Kraft tritt, was schon in nächster Zeit möglich sein kann, wird jeder weitere Versuch der Organisationen, durch Selbsthilfe wirtschaftliche Vorteile zu erzielen, illusorisch! Das ist gleichbedeutend mit endloser Not und bleibendem wirtschaftlichen Elend, denn wie allgemein bekannt wurden Verbesserungen der Beziege ziemlich ausnahmslos nie freiwillig zugestanden, sondern die jeweiligen Regierungen wichen immer erst im letzten Moment und nur vor dem Gespenste des Lohnkampfes zurück!

Der neue Strafgesetzentwurf mit allen seinen Knebelungs- und Gewaltparagraphen wurde im Juni laufenden Jahres eingeführt, und zwar merkwürdigerweise im Herrenhause — ganz gegen die bisherige Gesetzeslogik, nach welcher die Gesetzesvorlagen zuerst dem Volkshause vorgelegt werden sind! Dieser abweichende Vorgang allein schon kennzeichnet den Ernst der Situation. Es bedarf keines besonderen Scharfes, um herauszufinden, daß das Herrenhaus dieser Vorlage kaum Schwierigkeiten oder ein Hemmnis bereiten wird, sondern daß es dort selbst glatte Annahme finden dürfte und daraufhin wird mit Hochdruck versucht werden, diese Vorlage im Parlament mit der größten Beschleunigung durchzupressen! — Wird sich dagegen die derzeitige Parlamentsmajorität sträuben? Mit einem unbedingten Ja, getrauen wir uns diese Frage nicht zu beantworten! Endgültig werden sich dagegen aber diese Herren Parlamentarier kaum auflehnen, sie werden weder eine Kabinettssfrage daraus konstruieren wollen, noch werden sie die Energie aufbringen, eine Rückverweisung dieser Vorlage an das Herrenhaus — gewissermaßen als Gegenanalogie für die Regel — zu provozieren!

Ein wirkungsvoller Schutz ist also von dieser Seite her für die Eisenbahner schwerlich zu erwarten. Um der definitiven Unterwerfung vorzubeugen, werden sich vielmehr die Organisationen selbst aufzuraffen müssen und zunächst durch massenhaft besuchte Protestversammlungen versuchen, die Annahme dieses neuen Strafgesetzes möglich zu verhindern. Nach der bisherigen Erfahrung geht man kaum fehl, wenn man annimmt, daß damit wieder die mit der Gewerkschaft koalierten Organisationen einsetzen und die nationalen Organisationen mit der Devise "Michel geh' du voran, du hast die hohen Stiefel an" nachfolgen werden.

Man muß aber auch darauf gefaßt sein, daß schlimmstenfalls die Organisationen die äußersten Konsequenzen zu ziehen haben, um sich vor der Vernichtung ihrer Schlagkraft zu bewahren.

Ausland.

Erfolge der deutschen Gewerkschaftsmethode.

Als ein Zeichen der "lahmen" und "verjampfenden" deutschen Gewerkschaftsmethode kann man wohl die Resultate der Lohnbewegungen des Deutschen Metallarbeiterverbandes und des Deutschen Transportarbeiterverbandes im Jahre 1911 ansehen. Vom Metallarbeiterverband wurden in 419 Orten für 9008 Betriebe mit 552.501 Beschäftigten 1704 Bewegungen durchgeführt, an denen

187.000 organisierte Metallarbeiter und 35.000 Mitglieder anderer Organisationen beteiligt waren. Der größte Teil der Bewegungen wurde ohne Kampf beendigt. Nur in 10,5 Prozent aller Fälle blieben die Unternehmer Sieger. Die Organisation nutzte 5½ Millionen Mark für ihre Kämpfe opfern, davon mehr als die Hälfte für die Podouts. Der Organisation steht stets ein kampfbereites Unternehmerium der Metallindustrie gegenüber. Die Mitgliederzahl betrug 1911 im vierten Quartal 515.145. Die Organisation steht auf industriell-zentralistischer Basis und ist wohl die größte Organisation der Welt. Noch bessere Resultate im Verhältnis hat der Transportarbeiterverband aufzuweisen. Dieser führte 1012 Vohnbewegungen in 229 Orten für 5657 Betriebe und 115.811 Beschäftigte durch. Von diesen Vohnbewegungen waren 951 Prozent erfolgreich. Erzielt wurde eine Verkürzung der Arbeitszeit um 99.239 Stunden pro Woche, eine Vohn erhöhung um Mf. 1.93 durchschnittlich pro Woche oder Mf. 100.31 pro Jahr, was eine Gesamtkumme von 9.252.109 Mf. pro Jahr ausmacht. Die Bezahlung von Überstunden wurde in 306 Fällen für 3003 Betriebe und 24.728 Beteiligte durchgesetzt, ebenso die Bezahlung der Nacharbeit für 20.585 Personen mit einem Aufschlag bis zu 25 Prozent und der Sonn- und Feiertagsarbeit in 154 Fällen in 701 Betrieben mit 14.610 Beteiligten auch mit einem Aufschlag bis zu 25 Prozent. Für diese Errungenschaften opferte der Verband 546.908 Mark. Die Zahl der Mitglieder betrug am 31. Dezember 1911 195.249. Das sind alles ganz respektable Ziffern und reden eine deutliche Sprache für den, der sie versteht will. Trotzdem gibt es sogenannte syndikalistisch-anarchistische Gewerkschaftsführer, arme bedauernswerte Menschen, die sich wie eigensinnige kleine Kinder benehmen, nicht sehen und verstehen wollen. Nur ihre Methode hat die Zukunft! Sie stehen stets vor leeren Kassen; eine Bewegung nach der anderen verbricht, nicht aus Mangel an Mitteln, denn es gibt ja Kommunenuppen, nein, daran ist nur die "lahme" und "versumpfende" deutsche Gewerkschaftsmethode schuld. Merkwürdig! Und dabei schreiten die deutschen Gewerkschaften von Erfolg zu Erfolg!

S. Jochade.

Eisenbahnerstreit in Spanien.

Der Streit auf den spanischen Eisenbahnen, von dem einzelne Blätter schon vor mehreren Tagen voraus berichteten, ist nun Tatsache. Der Führer des Expreßzuges von Madrid nach Alicante, der am Dienstag den 24. September gegen 7 Uhr abends in der Richtung nach Cerbère abging, war beauftragt worden, den Beginn des Streits auf allen Stationen zu verkünden. Auf jeder Station, die der Zug berührte, wurden die Eisenbahner durch das verabredete Zeichen, zwei kleine schwarze Fahnen, die der Lokomotivführer zu beiden Seiten der Lokomotive herausstreckte, von dem Ausbruch des Streiks verständigt. Sobald der Expreßzug die Bahnhofshalle verlassen hatte, wurden die Weichen nicht mehr bedient, die Signale gelöscht und die Arbeiter verließen ihre Posten; der Verkehr ruhte vollständig. Am Mittwochvormittag war der Streik vollständig; nur die Angestellten der Internationalen Eisenbahn versuchten, sich zur Arbeitsstätte zu geben, sie fanden jedoch die Bahnhöfe geschlossen. Auch die französischen Züge kommen nur noch bis Cerbère, da die katalanischen Straßen nicht befahrbar sind. Alle Reisenden, die nach Spanien wollten, waren gezwungen, in den Wartezälen des Bahnhofs von Cerbère zu übernachten. Auch die in großer Anzahl auf den Bahnhöfen Lagernden waren droben zu verbergen. Die Arbeiter verhalten sich ruhig; zwar sind angeblich einige Sabotageakte verübt worden, doch handelte es sich um Dinge belangloser Natur.

Durchbare Eisenbahnkatastrophe in England.

Vor einigen Tagen hat sich in England ein schweres Eisenbahnunglück ereignet, bei dem fünfzehn Personen getötet und ungefähr fünfzig verletzt wurden. Das Unglück entstand dadurch, daß der Nachmittagszug von Chester nach Liverpool in der Nähe von Dutton Junction bei Widnes, nachdem er die lange, über den Wiesen führende Brücke passiert hatte, auf der Absahrt von der Brücke nach Station Dutton Junction bei einer Kurve aus dem Gleise sprang und in das Mauerwerk einer Straßenbrücke hineinraste, die dort das Bahngeleise kreuzt. Die Backsteine flogen in allen Richtungen, die Lokomotive zersprang unter furchtbarem Krachen und der Dampf entwich mit einem meilenweit hörbaren Getöse. Jetzt brach die Kuppelung der ersten Wagen, die zusammen mit dem Rest des Zuges neben der zerstörten Lokomotive und an dem Tender vorbei mit einer fabelhaften Geschwindigkeit in die Station rasten und sich in den Bahnsteig bohrten. Die ersten Wagen bildeten nur noch einen furchterlichen Trümmerhaufen, aus dem sofort zum Entsetzen der schrecklichen Zuschauer haushohe Flammen emporflügeln. Ein wildes Geheul der Verletzten und der in den brennenden Wagen zum Feuertode bei lebendigem Leibe verurteilten Fahrgäste erfüllte die Luft, was um so schrecklicher war, als gar kein Gedanke daran war, daß hier rettend eingegriffen werden könnte. Die fünf letzten Wagen kamen bei der umgestürzten Lokomotive zum Stehen. Der Lokomotivführer war auf der Stelle getötet worden, der Heizer lebte, denn man hörte ihn unter der Lokomotive entsetzt schreien; diese lag auf ihm und zerquetschte ihm die Beine. Erst mehrere Stunden später konnte er befreit werden. Sämtliche Fahrgäste der beiden ersten Wagen waren tot, im ganzen sind es fünfzehn. Unter den Trümmern des dritten Wagens lag ein junges Ehepaar festgeklemt. Der vierte Wagen war ein einziges Flammenmeer und brannte trotz der Anstrengungen der Feuerwehr total aus. Von allen Seiten waren natürlich bei dem Getöse Leute herbeigeeilt, die versuchten, zu den in den Flammen eingeschlossenen Unglückslichen vorzudringen, aber sie wurden durch das Feuer immer wieder zurückgedrängt und mußten zusehen, wie die in ihrem brennenden Rätsel festgehaltenen allmählich zu Tode rösteten. Die erste Hilfe für die Geretteten kam von einem Arzt, der gerade über die Brücke gefahren kam, als die Lokomotive aus dem Gleise sprang. Die Geretteten wurden zunächst in den Warteräumen der Station untergebracht

und später mit einem Hilfszug nach Liverpool geschafft. Insgesamt waren es fünfzig Personen. Die Knotenpunktstation Dutton, wo sich das Unglück ereignete, wird als einer der gefährlichsten Punkte der North Western Eisenbahn angesehen. Die Brücke, die hier über den Merseyfluss führt, hat eine sehr starke Krümmung und eine große Anzahl von Weichen sind hier vorhanden. Der Unfall ist auch auf das Versagen einer Weiche zurückzuführen. Aus dem gleichen Grunde haben sich an dieser Stelle bereits zahlreiche Unglücksereignisse ereignet.

Das Schlachtfeld des Eisenbahnbetriebes.

In Nordamerika verunglücken jedes Jahr an 8.000 Eisenbahnbeamte. Auf jede sechs Minuten Tag und Nacht kommt ein verunglückter Eisenbahner, auf alle zwei Stunden Tag und Nacht ein toter Eisenbahner! Amerikanische Blätter beklagen sich bitter darüber und sagen, es sei gräßlich, daß jeder industrielle Fortschritt das Leben von Menschen bedrohe. Bei einem Unglück wie dem des "Titanic" oder in Kriegszeiten harren die Menschen atemlos der traumigen Nachrichten, aber die, welche im Frieden fallen, in der Industrie und im Verkehr, gehen oft unberachtet vom Mitleid der Menschen vorüber. Von 5.600.000 männlichen Arbeitern der Vereinigten Staaten wurden 1911 nicht weniger als 208.300 getötet oder so verletzt, daß sie ihre Tätigkeit unterbrechen mußten.

Die Eisenbahnerorganisation in Ungarn.

Seit einigen Jahren gibt es in Ungarn keinen Eisenbahnerverband mehr. So meint die Eisenbahnverwaltung, die es seit dem Jahre 1908 erfolgten Auflösung des Verbandes durch die Regierung an allerlei Drangsalierungen nicht fehlen ließ, um zu erreichen, daß den von dem Organisationsgedanken durchdrungenen Eisenbahner die Lust zum Weiterarbeiten verginge. In dieser Annahme hat sich die Eisenbahnverwaltung aber gründlich geirrt. War auch die Organisation behördlich aufgelöst worden, so verblieb den Eisenbahner doch ihr Blatt "Magyar Vasutas", um welches sich die Mutigsten scharten und mit Fleiß ihre Propaganda fortführten. Anfangs verrichteten diese Mutigen nur Spionagearbeit, aber nach und nach fehrte das Vertrauen der Durchfahrtenden zurück, und die Zahl derjenigen um "Magyar Vasutas" nahm beständig zu. Am besten kommt die Wendung zum Besseren dadurch zum Ausdruck, daß die aufgelöste Organisation, die nach der behördlichen Zertrümmerung natürlich nicht mehr imstande war, ihren Verpflichtungen der Internationalen Transportarbeiterföderation gegenüber, der sie angehörte, nachzukommen, jetzt so weit auf der Höhe ist, daß sie ihre finanziellen Verpflichtungen wieder aufnahm. Für 4000 Mitglieder wurde der Beitrag entrichtet. Hoffentlich entwidelt sich die von der Regierung "aufgelöste" Organisation in der bisherigen erfreulichen Weise auch weiter. Wir wünschen unseren ungarischen Berufskollegen den besten Erfolg.

Internationaler Transportarbeiterkongress.

Der internationale Transportarbeiterkongress wird, wie bereits mitgeteilt wurde, aufwärts in London stattfinden. Nach dem Statut hat die Einladung zum Kongress sowie die Bekanntgabe der provisorischen Tagesordnung vier Monate vorher durch den Zentralrat zu erfolgen. Anträge, welche auf dem Kongress zur Verhandlung kommen sollen, müssen zwei Monate vorher dem Zentralrat zugestellt werden. Der Zentralrat hat dann die Anträge den Organisationen bekanntzumachen. Der Geschäftsbericht des Zentralrates soll nach einem Beschuß des letzten Kongresses (Kopenhagen) zwei Monate vorher im Besitz der Organisationen sein. Diese Angaben mögen als Antwort auf die Anfragen dienen, wann und wo der nächste internationale Kongress stattfindet. Wir machen nur deshalb so früh auf den nächsten internationalen Kongress aufmerksam, um den Organisationen die Möglichkeit zu geben, ihre eigenen Arrangements so zu treffen, daß sie auf dem nächsten Kongress auch vertreten sein können.

Aus dem Gerichtssaal.

Wieder ein eingegangener Verleumder. Die unterschiedlichen Gegner unserer Organisation haben bekanntlich in der letzten Zeit ein wahres Kesseltreiben gegen die einzelnen Vertrauensmänner und Funktionäre, insbesondere aber gegen den Abgeordneten Genossen Tomischl eingeleitet. In diese regelrechte Negie der Verleumding teilen sich zwei Sorten, die einen als die eigentlichen Drahtzieher, betreiben das Geschäft versteckt und vorsichtig, und sind meist nicht zu fassen. Die anderen aber, die Dummen und Unschuldigen, reden das, was ihnen von den Inspiratoren eingegeben wurde, frei und offen nach. Sie sind es natürlich, die das Bad ausgießen müssen, und vor Gericht die Buße erleiden. Zu dieser letzteren Sorte gehört offenbar auch der Oberkonditeur der Staatsbahnen Herr Josef Warta, der sich Freitag den 20. d. M. vor dem Bezirksgericht Wien-Josefstadt über eine vom Abgeordneten Tomischl erhobene Ehrenbeleidigungssklage verantworten hatte. Der von Dr. Leopold Kach vertretenen Klage lag folgender Sachverhalt zugrunde: Bei einer Fahrt auf der Stadtbahn verwickelte Josef Warta den Konditeur Matthias Hartlieb in ein politisches Gespräch, in dessen Verlauf Warta, ein Parteigänger des Simon Stark, dem Hartlieb eine Nummer des Organs "Freie Worte" zu lesen gab, in der heftige Angriffe gegen die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation enthalten waren. Hartlieb wies das Blatt zurück, mit dem bemerkte, es interessiere ihn nicht, was in dem Blatte steht, dessen Herausgeber Simon Stark von den Gerichten genügend gebrandmarkt sei. Warta soll nun nach Inhalt der von Tomischl eingebrachten Klage dem Konditeur Hartlieb geantwortet haben, er solle sich lieber um die Angelegenheiten Tomischls kümmern, der anlässlich der Gehaltsregulierung den Eisenbahner drei Millionen gestohlen habe. Hartlieb erstaute von dieser Unterredung einen Bericht der Organisation, worauf Abgeordneter Tomischl wegen des wider ihn erhobenen Vorwurfs des Diebstahls gegen Josef Warta die Ehrenbeleidigungssklage erhob.

In der gestern vor dem Bezirksrichter Dr. Pöhl durchgeführten Verhandlung erklärte der von Dr. Schäfer ver-

teidigte Angeklagte, daß er im Laufe des mit dem Konditeur Hartlieb auf der Stadtbahn gepflogenen politischen Gesprächs auf die von diesem gegen den Abgeordneten Simon Stark gerichteten Angriffe mit dem Bemerkten reagierte habe, daß der sozialdemokratische Abgeordnete Tomischl bei der Gehaltsregulierung die Eisenbahner um 3 Millionen Kronen geschädigt habe. Der Angeklagte betonte, daß er den Ausdruck "gestohlen" nicht gebraucht habe. Der als Zeuge vernommenen Konditeur Matthias Hartlieb bestätigte mit voller Bestimmtheit, daß Warta im Laufe des Gesprächs erklärt habe, er solle sich lieber um Tomischl kümmern, der von den für die Gehaltsregulierung der Eisenbahner bestimmten sechs Millionen drei Millionen gestohlen habe.

Der Verteidiger stellte unter Beweis, daß zwischen dem Zeugen und dem Angeklagten wegen ihrer Parteigegenschaft eine Geschäftigkeit herrsche, welche die Aussage des Zeugen nicht als glaubwürdig erscheinen lasse. Der Verteidiger berief sich ferner auf einen im Jahre 1909 vor den Geschworenen in Prag durchgeführten Prozeß, in welchem der Abgeordnete Tomischl gegen einen gewissen Striwerth wegen des Vorwurfs, daß er die Eisenbahner um drei Millionen Kronen geschädigt habe, flagbar aufgetreten war, in welchem Prozeß jedoch der Angeklagte freigesprochen wurde.

Der Richter lehnte gemäß dem Antrag des Klagevertreters die Beweisanträge des Verteidigers als irrelevant ab. Dr. Kach hob in seinem Plädoyer hervor, daß gegen den Abgeordneten Tomischl seit Jahren von gegnerischer Seite ein wahres Kesseltreiben veranstaltet und ihm immer wieder nachgetragen werde, daß er den Eisenbahner drei Millionen Kronen gestohlen habe. Die Verteidiger, die Abgeordneter Tomischl zur Rechenschaft zog, seien auch von den Gerichten verurteilt worden, bis auf den Angeklagten Striwerth, der von Prager Geschworenen als Tscheche offenbar aus nationalen Motiven freigesprochen wurde. — Der Richter fand den Angeklagten der Ehrenbeleidigung im Sinne der Privatklage Tomischl für schuldig und verurteilte ihn unter Anwendung des außerordentlichen Misserfolgsrechtes zu einer Geldstrafe von sechzig Kronen, eventuell zu sechs Tagen Arrest.

Tödlicher Unfall in Leifers in Tirol. Wie wir seinerzeit berichtet haben, wurde am Abend des 30. Oktober 1910 in der Station Leifers der Malerhelfer Johann Unterhofer von einem von Bozen kommenden Lokomotivzug, der von dem Lokomotivführer Franz Kraje geführt wurde, überfahren und getötet. Es dürfte noch in Erinnerung sein, daß der Lokomotivführer Kraje am nächsten Tage über Verfügung des Bozener Untersuchungsrichters Dr. Stöder verhaftet wurde, was auch Gegenstand einer vom Abgeordneten Tomischl eingebrochenen Interpellation im Abgeordnetenhaus war. Die gerichtliche Untersuchung ergab damals, daß Kraje das nördlich der Haltestelle Leifers befindliche Distanzsignal, welches unbeschleunigt war, unbeachtet ließ. Er fuhr durch die Station durch, als eine Menge von über 100 Passagieren gerade das von ihm befahrene Gleise betrat, um in einen Personenzug einzusteigen, so daß es einem glücklichen Zufall zu danken war, daß nur eine Person umkam. Kraje wurde damals wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens angeklagt. Bei der Hauptverhandlung am 5. April 1911 gaben jedoch die der Staatsbahndirektion Innsbruck angehörenden Sachverständigen Oberinspektor Schüle und Inspektor v. Wachenhause ein sehr günstiges Gutachten ab, indem sie betonten, daß Kraje durch den Wächter Dubois, der damals vor seinem Wächterhaus mit der Laterne stand, getäuscht wurde, indem das Licht dieser Wächterlaterne als Vorwärtsignal zu bezeichnet war. Kraje, dem Dr. Leopold Kach als Verteidiger zur Seite stand, wurde damals von der Anklage freigesprochen. Nicht so gut erging es ihm in dem Ehrenbeleidigungsprozeß, den der Untersuchungsrichter Dr. Stöder gegen ihn anstrengte, da er so unvorsichtig war, in einer an den Lokomotivfahrer verordneten Sitzung sich über scharfe Neuerungen des Richters zu beschweren. Er wurde wegen Ehrenbeleidigung sowohl vom Bezirksgericht als auch, infolge seiner Verurteilung vom Kreisgericht Bozen zu einer vierzehntägigen Arreststrafe verurteilt.

Allein damit schien der Bozener Staatsanwaltshaft diese Sache noch nicht abgetan. Offenbar war es ihr nicht angenehm, daß infolge des Freispruches die Verhaftung, die zum Gegenstand einer Interpellation gemacht worden war, sich als total unbegründet herausstellte. Die Staatsanwaltshaft Bozen richtete daher an die Südbahndirektion eine Mitteilung, wonach ihr nach der Verhandlung eine Auzezung von Fachmännern zugelassen sei, daß jene Sachverständigen ein unrichtiges Gutachten abgegeben hätten. Darauf bezeichnete die Bahndirektion der Südbahn in einer Zuschrift das Gutachten als unrichtig, indem sie hervorhob, daß kurze Zeit vor dem Unfall eine Zirkularverordnung erschienen war, wonach die ruhig gehaltene Wächterlaterne nicht mehr als Signalbegriff zu gelten habe.

Nunmehr beantragte die Staatsanwaltshaft die Wiederaufnahme des Strafverfahrens gegen den Lokomotivführer Franz Kraje wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens. Sie beantragte die Vernehmung von Sachverständigen einer anderen Staatsbahndirektion, und das Kreisgericht Bozen bewilligte nicht nur die Wiederaufnahme des Strafverfahrens, sondern holte auch ein Gutachten der Inspektoren Strejek und Niemann der Staatsbahndirektion Linz ein. Diese "Sachverständigen" leisteten sich in ihrem Gutachten Behauptungen, die erkennen ließen, daß ihnen die bei der Südbahn geltenden speziellen Vorschriften nicht bekannt waren. So behaupteten sie, daß dem zwischen der Haltestelle und dem Distanzsignal postierten Wächter Dubois das Distanzsignal gar nichts anging (1) und daß der Lokomotivführer sich um das Wächterignal nicht zu kümmern hatte. Da die Inspektoren Strejek und Niemann dem Verkehrsdiensst angehören, protestierte nunmehr der Verteidiger Dr. Kach gegen deren Bezeichnung als Sachverständige und beantragte die Beziehung von Sachverständigen des Zugförderungsdienstes.

Am 13. September d. J. fand nun in der wieder aufgenommenen Strafsache die neuverfahrene Hauptverhandlung statt. Zu dieser war an Stelle des Verkehrsinspektors Niemann der Zugförderungsinsektor Dittes aus Linz, ferner der Verkehrsinssektor Strejek als Sachverständige geladen. Gleich nach Beginn der Verhandlung erklärte der Verteidiger, gegen die Bezeichnung des Inspektors Strejek als Sachverständigen neuverlich protestieren zu müssen, da in der Strafsache eines Lokomotivführers nur Sachverständige der Zugförderung zugelassen seien. Der Gerichtshof gab dem Antrag des Verteidigers nach. Verkehrsinssektor Strejek mußte sich nunmehr vom Sachverständigen entfernen. An seine Stelle wurde der als Zeuge geladene Ingenieur Dolezalek, Heizhauschef in Bozen, zum Sachverständigen berufen. Der Lokomotivführer Kraje verantwortete sich dahin, daß er höchstwahrscheinlich durch das weiße Wächterignal oder durch das südl. weiße Aufnahmsignal der Haltestelle Leifers in jener finsternen Nacht irrgeschickt wurde, daß eine Orientierung auf der ganz geraden Strecke bis knapp zur Haltestelle, welche schlecht beleuchtet ist, sehr schwierig, und daß die Täuschung um so leichter möglich war, als es wiederholt auf dieser Strecke vorkommt, daß grüne Stationssignale weiß erscheinen. Nach Vernehmung der Zeugen Stationsmeister Enrich, Wächter Dubois, Lokomotiv-

höherer Sanier und Instruktionsschreiber Peizan gab der Sachverständige Inspektor Dittes ein Gutachten ab, wonach einem verfeierten Lokomotivführer das Überfahren eines unbeliebten Distanzsignals nicht passieren könne. Der hierauf als Sachverständige vorgenommene Heizhauschef Dolezalek legte in überzeugender Weise dar, daß Kraje durch das Wächtersignal offenbar getäuscht wurde, und daß er infolge dieser Täuschung und der schwierigen Orientierbarkeit das unbeliebte Distanzsignal überfuhr.

Im Hinblick auf diese zutreffenden Ausführungen erklärte der Staatsanwalt Dr. Weber nun mehr, daß er die Anklage nicht mehr aufrecht erhalten könne. Der Vorsitzende Oberlandesgerichtsrat v. Ferrari kündete hierauf das freisprechende Urteil.

Es muß anerkannt werden, daß die Staatsanwaltschaft Bozen ihr möglichstes getan hat, um eine Verurteilung des Lokomotivführers Kraje durchzuführen. Es ist jedenfalls auffallend, daß sie sich gerade diesen Fall zu einer so überaus strengen Verfolgung ausgesucht hat.

Eisenbahnrentenmiserie und ärztliche Gewissenlosigkeit. Man schreibt uns aus Außig: Schon oft mußte sich die Parteipresse mit der gewissenlosen Art und Weise beschäftigen, mit welcher manchmal Ärzte gegen Arbeiter gegen vorgehen. Zwar sollte man meinen, daß bei der Aerzteschaft ausnahmslos der medizinische Standpunkt bei der Behandlung von erkrankten und besonders von verunglückten Arbeitern maßgebend ist, aber wir wollen heute einen Fall besprechen, der das gerade Gegenteil beweist und der insbesondere einen Einblick in die Praktiken deutschradikaler Mediziner gewährt. Es handelt sich um den Anspruch eines auf dem Schlachtfeld der Arbeit verunglückten Eisenbahners auf eine Unfallrente.

Am 25. Oktober 1910 fuhren in der Station Teplitz zwei Eisenbahngüter zusammen. Dabei erlitt außer anderen Personen auch der Heizer Greif aus Außig einen schweren Unfall; er wurde aus der Lokomotive geschleudert, fiel mit dem Kopf auf den Erdboden hart auf, was einen Schädelbruch zur Folge hatte. Der Heizer mußte pensioniert werden, nachdem der Bahndr. Schneider, der ihn damals behandelte, eine 50 prozentige Einbuße festgestellt hatte. Und nun kommt das Unglaubliche an der ganzen Geschichte: Nachdem bereits der Bahndr. sein unzweifelhaftes Gutachten abgegeben hatte, konstatierten Dr. Kraus, eine Leuchte des deutschradikalen Spießbürgertums in Teplitz, und Dr. Matjewsky, Chefarzt der Außig-Teplitzer Eisenbahn, daß Greif durch den Unfall keine Einbuße erlitten habe. Der Primarius Dr. Kraus schrieb: Greif ist von blühender Gesundheit! Dr. Kopfsteiner, der Primarius des Krankenhauses in Jungbunzlau, meinte in seinem Schlussurteil: Ich hatte Gelegenheit, Greif im Krankenhaus zu beobachten. Alle subjektiven Beschwerden sind unglaublich. Behandlung durchaus unnötig. Solche Greif für einen Simulant! Der allmächtige Matjewsky sprach zu diesem "Gutachten" sein endgültiges Urteil und die Rente wurde natürlich auf Grund dieser Gutachten eingestellt.

Aber es sollte anders kommen. Greif, der zur Zeit des Unfalls dem Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein nicht angehört hatte, meldete sich bei ihm an. Trotzdem die Organisation eigentlich nicht verpflichtet gewesen wäre, Greif in seinem Kampf um eine entsprechende Rente mit Geld zu unterstützen, tat sie es doch; Greif konnte sich zunächst auf Kosten der Organisation nach Prag zum Herrn Dr. Popper begeben, der ihm ein günstiges Zeugnis ausschrieb. Dasselbe taten die Herren Dr. Hirsch und Dr. Maier in Außig. Der Schädel des Greif wurde dreimal mit Röntgenstrahlen photographisch aufgenommen, eine Impression des Schädelbruchens und ein bereits verwachter Schädelbruch konstatiert. Aus diesem Gutachten der Aerzte resultiert die absolute Arbeitsunfähigkeit des Greif, sinnemal auch eine Verschämung durch Hinzukommen einer Hirnblutung nachträglich eintreten kann. Das ganze Material wurde von der Organisation an Herrn Hübisch, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien geleitet, der sich mit der Unfallversicherungsanstalt ins Einvernehmen setzte. Die Anstalt unternahm auch wirklich neue Erhebungen; sie veranlaßte eine neuere Untersuchung des Verletzten durch den Wiener Professor Clairmont, der das erste Gutachten des Bahndr. Schneider im Wesen bestätigte. Doch die Unfallversicherungsanstalt ist nur dann genau, wenn ein Gutachten vorliegt, das ihr in den Kram passt, das heißt, das ihr am wenigsten Ausgaben aufwerfen. Während sie sich mit den Gutachten der recht bescheidenen medizinischen Größen Dr. Kraus und Dr. Kopfsteiner ohneweiters auseinanderstellt, ordnete sie nach der Untersuchung durch den Wiener Professor extra eine Untersuchung durch den Prager Professor Dr. Margolius an. Aber auch dieser war gewissenhaft genug, um dem Greif die Arbeitsfähigkeit abzusprechen. Nun erst mußte die Anstalt auf 45 Prozent Rente erkennen. In solchen Fällen sind auch die im Ausschuß der Unfallversicherungsanstalt tätigen Arbeiter machtlos, sind doch die ärztlichen Aerze entscheidend für einen abweichen oder zustimmenden Bescheid.

Bei dieser Gelegenheit sei auch darauf verwiesen, daß die beiden Aerze Dr. Kraus und Dr. Weisshaupt aus Teplitz, die sich sonst aus politischen Gründen nicht austauschen können, den Versicherungsanstalten immer zu Gefallen sind, wenn es gilt, irgendeinem armen Teufel die Unterstüzungsummen freitig zu machen. Ob sie für diese Gefälligkeit einen Dank empfangen, sei dahingestellt. Jedenfalls wäre es doch in der Zeit, wenn diese zwei Herren und die Herren Doktor Matjewsky und Dr. Kopfsteiner, die es zuwege bringen, Arbeiter als vollständig erwerbsfähig und als Simulanten hinzustellen, denen es jeder Laie ansieht, daß sie frank und, in Zukunft recht scharf auf die Finger geschenkt würde, hätte sich nicht die Organisation, ferner Herr Doktor Hübisch, Rechtsanwalt in Wien, früher in Außig und das Ausschusmitglied der Anstalt, Genosse Wild, des Falles angenommen, so wäre Greif ein Opfer ärztlicher Oberflächlichkeit, wenn man den Ausdruck Geschäftigkeit vermeiden will, geworden. Der Umstand, daß mancher Arbeiter durch derartige Praktiken dem Elend und dem Hunger überantwortet wird, mag allen Eisenbahnen als Wegweiser in die Organisation dienen.

Streiflichter.

Russischer Salat als Agitationsmittel für eine gelbe Gewerkschaft. Die unter dem hohen Protektorat der A. T. G. vor kurzem gegründete gelbe Gewerkschaft der Bediensteten dieser Bahn nimmt zu ganz eigenartigen Agitationsmitteln Zuflucht, um die Arbeiter für ihre Zwecke einzusingen. Durch diese Leistung kann diese gelbe Vereinigung wohl niemanden zum Beitreten bewegen, also versucht man's auf andere Weise. Unterhaltungen, Schnauzereien, Kneippelgäste sollen die Dummen anlocken. Ist das Freibier nicht schon seit langem ein bedeutsames Agitationsmittel gelber Gewerkschaften? Arbeiten mit diesem Argument nicht seit jeher deutsch-nationale Jungmannschaften, katholische Lehrlings- und Gesellenvereine, gelbe Gewerkschaften aller Art? Warum soll nicht auch der Verein der Unterbeamten und Diener der I. I. priv. A. T. G. davon Gebrauch machen? Aber dieser Verein, der nach seiner Behauptung der bürgerlichen Volksprese so sehr zum "Heile" der Bediensteten dieser Bahn arbeitet, hat nun alle anderen

gelben Gewerkschaften überholt, nicht mehr mit Freibier, nicht mit Krenwürsteln, mit einem viel zugrätzigeren Argument sucht er Mitglieder zu gewinnen und zu halten: mit Gräissportionen russischen Salats. Ihr lächelt, Ihr glaubt, es handelt sich um einen schlechten Witz? Leset folgendes Bürsular, das den Mitgliedern der genannten "Organisation" zuging:

Verein der Unterbeamten und Diener der I. I. priv. A. T. G.
Nr. 3.
Ortsausschuß Teplitz.

Teplitz, am 17. September 1912.

An sämtliche Mitglieder!

Es ergeht hiermit die Verständigung, daß am heutigen Tage um 18 Uhr abends die erste gemütliche Unterhaltung im Vereinsheim "Restaurant Kochschule" in Teplitz stattfindet.

Gleichzeitig wird bekanntgegeben, daß sich der Wirt des angeführten Restaurants an den Ausschuß mit dem Anerbieten gewendet hat, auf seine Kosten einen

Russischen Salat-Schmaus

zu veranstalten und für die beste Unterhaltung zu sorgen. Diejenigen Herren Mitglieder, welche beabsichtigen, an dem heutigen Unterhaltungssabend teilzunehmen, werden ersucht, dies durch Festigung vorstehenden Rundschreibens bekanntzugeben. Hiezu wird nochmals bemerkt, daß jedem erscheinenden Mitglied eine Portion russischer Salat gratis verabreicht wird.

Wir hoffen, daß die Herren Mitglieder das Anerbieten dankend annehmen und durch ihr Erscheinen auch dem Wirt gegenüber ihr Entgegenkommen zeigen.

Für den Ortsausschuß:

Der Schriftführer:

Der Obmann:

Rotsch.

Wymann.

Die Männer des Vereines werden natürlich den Vorwurf entrüstet zurückweisen, daß der Verein mit diesem "Russischen Salat-Schmaus" Mitglieder anlocken wolle, die gemachte Entrüstung wird ihnen aber niemand glauben und ihrer "Zurückweisung" wird es auch so gehen. Wenn es auch wahr sein sollte, daß der Wirt der Spender ist und nicht nur der Übermittler der Spende, was eben sehr, sehr fraglich ist, so läßt sich doch eine ernste Organisation auf solche Mädeln nicht ein, läßt sich mindestens nicht als Betreiberin für die Geschäfte des Wirtes gebrauchen. Aber kann man von einem "Arbeiter"verein dieser Art anderes erwarten? Kein Rechtsschutz, aber russischer Salat! Kein Kampf um Arbeiterrechte, aber Freibier! Solche ehrlose Subjekte, die ihre Menschenrechte um russischen Salat verkaufen, sind "oben" freilich gut angeschrieben!

Todesursache — kein Dienstwagen. Wiederholt wurde in unserem Blatt darüber geschrieben, was für Gefahren dem Verkehr im allgemeinen und den Zugführern im besonderen erwachsen, wenn die Güterzüge ohne Dienstwagen verkehren. Dieser Nebelstand, der sich besonders stark auf der Wiener Verbindungsbahn und der Donauländebahn Penzing-Rangierbahnhof-kl. Schwechat fühlbar macht, und welcher in Nummer 26 des "Eisenbahner" wieder gebührend beleuchtet wurde, hat inzwischen bereits ein Opfer gefordert.

In der Nacht vom 30. auf 31. August verkehrte Güterzug 5887 von Wien-Hauptbahnhof nach Mahlsdorf mit Worspann und Schiebelokomotive. Beim Anfahren in der Station Favoriten entstand eine Zugstrennung, und der vordere Teil befand sich bereits in dem unmittelbar an die Station grenzenden Tunnel, als der rückwärtige Zugteil mit der Schiebelokomotive an den vorderen bereits zum Stillstand gebrachten Teil derart stark anfuhr, daß mehrere Wagen entgleisten und die Plateaumwand des Wagens, auf welchem sich der Zugführer befand, derart eingedrückt wurde, daß der Zugführer auf seinem Standort eingeschlossen wurde; schwer verletzt konnte derselbe erst nach einigen Stunden fieberhafter Arbeit freigemacht werden. Dieser Zugführer starb an den Folgen der Verlebungen nach drei Tagen.

Es drängt sich nun die Frage auf, ob dem betreffenden Zugführer ein gleiches Schicksal beschieden gewesen wäre, wenn der Zug einen Dienstwagen gehabt hätte. Alle Zugbegleiter, welche diese Strecke kennen, sind aber fest davon überzeugt, daß Zugführer Hrabec heute noch am Leben wäre, wenn er sich zur kritischen Zeit anstatt auf einem Kohlenwagen in einem Dienstwagen befunden hätte.

Erstens wäre vom Dienstwagen aus eine leichtere Verständigung über das Anhalten des vorderen Zugteils mit dem Lokomotivführer möglich gewesen und wäre die Karambolage vielleicht überhaupt vermieden worden, zweitens hätte sich der Zugführer im äußersten Notfall durch Abstoßen auf das daneben befindliche Gleise retten können.

Der Kohlenwagen, auf welchem der Zugführer seinen Standort hatte, war aber nur auf der linken Seite zu besteigen und wäre deshalb im Moment des Zusammenstoßes ein Abstoßen auf die linke Seite ganz zwecklos gewesen, weil der Raum zwischen Zug und Tunnelwand so klein ist, daß er auch hier eingeschlossen, beziehungsweise zerquetscht worden wäre.

Ist es nicht Geschilosigkeit der Bahnverwaltung gegenüber den eigenen Bediensteten, wenn sich diese indirekt an solchen Unfällen schuldig macht? Haben wir in unserem Blatt nicht rechtzeitig und oft genug gewarnt, dieses Spiel mit dem Leben, beziehungsweise den geraden Gleisen der Zugführer aufzugeben? Muß dieses System noch mehr Opfer kosten? Ist es an diesem einen Fall nicht genug?

Es scheint tatsächlich so, als wenn dieser eine Todesfall wirkungslos an den betreffenden in dieser Beziehung maßgebenden Herren vorübergangen wäre, sonst könnte es nicht möglich sein, daß dieses waghalsige Spiel mit Menschenleben noch täglich beobachtet werden kann, denn seit dieser Katastrophe hat es sich schon einmal wieder ereignet, daß eine Zugstrennung auf derselben Strecke vorkam, und die betreffenden Zugführer wieder keinen Dienstwagen hatten.

Es ist wahrscheinlich noch nicht genug Blut geslossen, und es wird müssen mehr Opfer kosten und mehr Blut fließen, bevor die steinharteten Herzen der betreffenden Referenten sich erweichen werden, um diese Schande der I. I. Staatsbahnen endgültig zu beseitigen.

Die I. I. Generalinspektion ist wahrscheinlich auch kurzfristig, sonst müßte sie solche die Sicherheit des Verkehrs sehr stark beeinträchtigende Zustände schon lange verboten haben.

Die Bremserfrage. Unter den vielen Zeitfragen, die die Eisenbahner Österreichs berühren, ist auch die Bremserfrage ein trostloses Kapitel. Auch in der Bremserfrage ist Österreich isoliert: kein Staat hat derart ausgebaut,

ausgehungerete, vollständig entkräftete Arbeiter zu einem so wichtigen, qualifizierten Dienst! Großer Anstrengung hat es unsseits bedurft, daß die Bremser ab 1. Jänner 1912 wenigstens jenen Grundlohn beziehen, wie ihn die Stations- und Magazinarbeiter haben*). Die Ansicht der Staatsbahnverwaltung hinsichtlich des Lohnes war, daß „mit Rücksicht auf die inzwischen namhafte (!) Erhöhung der Fahrgebühren durch das Niedrigerstellene der Löhne, das in Betracht kommende Personal gegenwärtig leider materielle Einbuße erleidet, da der Minderbezug an Lohn durch die erhöhten Fahrgebühren reichlich aufgewogen wird!“ Die Bremser waren also vor dem 1. Jänner 1912 nicht einmal vollwertige Arbeiter, denn sie kamen in der Entlohnung kaum über die „jugendlichen Arbeiter“ hinaus. Dabei waren sie oft auch alte Leute, Väter mit vier bis fünf Kindern. Was aber die Ansprüche anlangt, die die Staatsbahnverwaltung an die Bremser stellt, so haben wir zusammenfassend bereits in einem Artikel, „Bremserwirtschaft“ (siehe „Eisenbahner“ Nr. 32 vom Jahre 1910), fünf Punkte gefunden, die wie folgt lauten:

Die Bremser verrichten den Dienst:

1. während der Fahrt, der ihre Streckenkenntnisse in Bezug der Riveauberhältnisse erweist;
2. durch Verschieberdienste, die die Kenntnisse aller im Bereich ihrer Linien fahrenden Stationen nachweisen;
3. durch Aus- und Zulademanipulationen, wenn bei dem Zuge kein Manipulant fungiert, ein Dienst, der die Kenntnisse der diversen Instruktionen erweist;
4. durch die Dienste des Stockmannes, dem die entsprechenden Verkehrsinstruktionen wichtige Verantwortlichkeiten auferlegt;
5. daß bei außergewöhnlich großem Verkehr auch die Bremser zu Revisionsdiensten bei Personenzügen (Wallschätzüge etc.) beiziegen werden. Auch das soll nicht unerwähnt bleiben, daß wir in ungähnlichen Fällen Bremser zu Manipulations- und Zugsführerdiensten verwendet haben!

Gelegentlich anerkennt sogar die Staatsbahnverwaltung, daß zum Fahrdienst nicht jeder Mann brauchbar ist und meint, daß von „der Öffentlichkeit mit Recht ziemlich hohe Anforderungen an das Fahrpersonal gestellt werden, so daß ein diesbezügliches Überprüfen der Kandidaten vor der Intimierung unumgänglich notwendig ist“. Behandlung und Bezahlung der Bremser lassen aber „diesbezüglich“ viel zu wünschen übrig!

Die Bremserung der Züge ist zu wichtig, als daß darüber leichtfertig hinweggegangen werden könnte. Es soll darum das Fahrpersonal tüchtig geschult und dann auch ordentlich überzeugt werden, ob das Vertrauen, das in dieses Personal gesetzt wird, auch gerechtfertigt ist. Bei den Bremsern ist ein großer Wechsel, als daß das durchwegs der Fall sein könnte. Die Bremser gehören eigentlich nicht zum Fahr, sondern zum Stationspersonal, weshalb die Station und die Kommandierung in unverständlicher Rücksichtslosigkeit gegenüber den Bremsern vorgeht, die Bremser unerhört lange Dienstzeiten verrichten und ihnen nur sehr kurze Ruhezeiten auftreten lassen, sie auch für andere Dienstwege momentan in Anspruch nimmt, so daß die ganze Aufmerksamkeit der Bremser für den Fahrdienst verloren geht. Es werden auch Partien zusammenge stellt mit erst aufgenommenen Leuten, die vom Fahrdienst überhaupt keine Kenntnis haben, zur überanstrengenden Plage des Zugführers, der die ganze Verantwortung trägt. Das fällt sehr gewichtig in die Waagschale. Aber noch mehr: Die Bremser lassen keine Instruktionen aus und dürfen auch keine Prüfung machen. Die Südbahngesellschaft behauptet sogar, daß die Bremser keine Fahrdienstordnung benötigen, so daß dem Bremser jede Orientierung im Zugverkehr mangelt; ein Umstand, der eigentlich strafbar sein sollte, denn zur Vermeidung von Unglücksfällen muß gefordert werden, daß gerade das Zugbegleitungs personal vom Verkehr, wie er steht, auf das genaueste orientiert sein soll. Es winnelt also von Leichtfertigkeiten der Bahnverwaltungen gegenüber diesem wichtigen Personal; leider scheint auch das definitive Personal über diese schauerlichen Zustände flogisch hinwegzuschauen.

Der Stand der Zugbegleiter, ihre Normierung ist bei den I. I. Staatsbahnen in den diversen Domizilen in eine heillose Anarchie ausgeartet. Auf der St. G. G. ist beispielweise die Normierung auch nach der Verstaatlichung nicht vollzogen worden und fehlt dort über 400 Mann auf den Stand. Diese 400 Mann sind natürlich da, aber sie sind Bremser, haben keine Prüfung, daher auch keine Verantwortung. Es ist einfach ungerecht, daß eine I. I. Staatsbahnverwaltung so sorglos, so leichtfertig handeln kann, sich von Taglohnarbeitern solche Dienste leisten zu lassen, nicht sicher, ob nicht jede Minute eine Katastrophe eintritt, ohne daß die Urheber zur Rechenschaft gezogen werden können. Aber kein einziger Staat rund um Österreich wird sich derartiges zu leisten wagen, denn die Öffentlichkeit will überall die Gewißheit haben, daß der Verkehr von einem tüchtigen, geschulten und geprüften, von einem auskömmlich angestellten Personal durchgeführt werde, nicht aber von einem ausgebeuteten, hungernden, der Verantwortlichkeit nicht fähigen, vollständig ausgeschöpften Personal. Österreich isoliert sich da, wie dort. Unserem Österreich fehlt das Gewissen!

Das Strafssystem bei der I. I. Staatsbahnverwaltung Wien. Nachstehende Zeilen sollen den Beweis erbringen, daß das Personal bei dieser Direktion heute noch vielfach unzureichend bestraft wird, und auch ein Refur, worin die Schuldlosigkeit Punkt für Punkt nachgewiesen wird, wirkungslos ist. Zum Beispiel: Eine Güterzugsparte führte in der Nacht vom 5. zum 6. März den Güterzug Nr. 198 von St. Pölten nach Wien-Westbahnhof. Dieser Zug erhielt aus Belastungsgründen von Neulengbach bis Neawinkel eine Schiebelokomotive. Der Führer dieser Schiebelokomotive bemerkte während der Fahrt, daß auf dem nebenbefindlichen Gleise mehrere Breiter liegen und rief dem nächsten Wächterposten diese Wahrnehmung zu. Dieser Lokomotivführer unterließ es aber, in Neawinkel, wo der Zug 16 Minuten Aufenthalt hatte, weder die Zugsparte noch dem Verkehrsbeamten von seiner Wahrnehmung zu verständigen und mache erst nach seiner Rückfahrt in sein Domizil (Heizhaus Wien-Westbahnhof) eine diesbezügliche schriftliche Meldung. Diese Meldung bildete nun die Grundlage zu amtlichen Erhebungen und Einvernahmen, mittels welchen die eventuell an diesem Vorfall Schuldrägenden ermittelt und der Bestrafung zugeführt werden sollten.

*) In allen Domizilen ist dies leider noch nicht durchgeführt und variieren die Löhne der Bremser mit jenen der Stations- und Magazinarbeiter um 20 bis zu 50 Heller.

Die Erhebungen und Einbernahmen über diesen Vorfall verließen jedoch negativ, das heißt, es konnte nicht eruiert werden, welcher Zug die genannten Bretter verloren hatte, und ging dieser Zug in diesem Stadium vom Bahnamt Wien-Westbahnhof an die Staatsbahndirektion Wien. Nach langer Zeit, welche die Juristen bei der Direktion wahrscheinlich zum Stadium dieses unaufgelösten Falles brauchten, kam der Zug von der Direktion wieder an das Bahnamt Wien-Westbahnhof zurück mit dem Bemerkten, daß auf Grund der in dieser trüfflichen Nacht gemachten Verkehrssituation nur Zug 198 diese Bretter verloren haben kann, und die Partie dieses Zuges wegen mangelhafter Untersuchung der Wagenladungen empfindlich zu strafen sei. Das Bahnamt Wien-Westbahnhof strafe daher gehorsamst und bereitwilligst die ganze Partie, einschließlich des Zugführers, mit je einer Krone Gehaltzug. Die in dieser Angelegenheit von den betroffenen Zugbegleitern eingereichten Reklamationen wurden von der Direktion ohne Begründung abgewiesen.

An der ganzen Sache ist das ungewöhnliche der Umstand, daß die Strafen diktirt wurden, ohne daß man einen oder den anderen Zugbegleiter dieser Partie eine Schuld beweisen konnte, weil der Zug in seiner Endstation Wien ohne Anstand übergeben und auch bei Entladung der Wagen kein Zehlen von Brettern konstatiert wurde. Hat man jemals schon gehört, daß auf Grund eines bloßen Verdachtes hin jemand verurteilt wurde? Und wenn jemand wegen eines noch so schweren Deliktes angeklagt war, solange er des betreffenden Vergehens nicht überwiesen werden konnte, wurde er immer wegen Mangel an Beweisen freigesprochen. Darum kümmern sich jedoch die Juristen der Staatsbahndirektion Wien gar nicht und sie folgern: Der Verdacht des geschilderten Ereignisses weist auf eine bestimmte Partie, die Erhebungen haben den Verdacht weder bestätigt noch bestärkt, und dennoch ist diese Partie zu strafen. Das ist juristische Logik. Wäre der Beweis erbracht, daß die damals aufgefundenen Bretter tatsächlich vom Zug 198 stammten, so ist deshalb noch immer nicht die ganze Partie strafbar, sondern es müßte aus dieser Partie erst der Schuldige ausfindig gemacht werden, denn wie kommen vier Unschuldige dazu, daß sie gestrafen werden, weil der tatsächlich Schuldige nicht eruiert ist? Dieser Vorgang ist mit den Geistesblitzen irgend eines Kommissarhofes zu vergleichen. Zum Beispiel: in einem Kompanie-ration wurde der Gang verunreinigt, die betreffende Abteilung kommt deswegen zum Rapport, damit der Täter ermittelt werde; da aber der abgehaltene Rapport den gewünschten Erfolg nicht brachte, so bekommt die ganze Kompanie eine Woche Haftmarke.

Entspricht so ein Vorgehen dem heutigen Geist? Ist es nicht beschämend für eine Behörde, eine solche Rücksichtnahme in verhältnismäßig leichtfertigen Sachen aufzuweisen? Kann sich der Direktor der Staatsbahndirektion Wien mit diesem und ähnlichen Vorgehen einverstanden erklären? Gewiß nicht, denn als moderner und gerechter Mann wird er trachten, den durch seine untergebenen Beamten in dieser Sache angerichteten Schaden wieder gutzumachen, beziehungsweise durch Belohnungen der betreffenden Beamten dahin zu wirken, daß sich derartige bedauerliche Vorfälle nicht wiederholen können.

Die eingleisige Donauländebahn. Die im Direktionsbezirk Wien befindliche Strecke Penzing-Rangierbahnhof bis Wien-Kaibahnhof, welche Donauländebahn genannt wird und 26 Kilometer lang ist, hat nur drei Kilometer, und zwar zwischen St. Veit und Penzing ein zweites Gleise. Da sich auf dieser Strecke seit der Verstaatlichung der R. B. N. B. dann der St. G. und Co. N. B. der Güterverkehr mehr als verdoppelt hat, wäre die Schaffung eines zweiten Gleises schon längst notwendig gewesen. Wenn in Betracht gezogen wird, daß bei regelmäßigen Verkehr innerhalb 24 Stunden 18 Personenzüge und 24 Güterzüge verkehren, so ist es wohl kein Wunder, wenn bei Güterzügen Verzögelungen bis zu zwei und drei Stunden eintreten, weil ein Zug vom anderen aufgehalten wird. Die Industriegleise, deren Zahl nicht weniger als acht beträgt, tragen ebenfalls gewaltig zur Verzögelung des Verkehrs bei, weil das Abholen und Zutreffen der Wagen in den meisten Fällen nur auf komplizierte Art möglich ist. Insbesondere trifft dies in der Station Inzersdorf mit ihren Industriegleisen zu, wo die Verschiebungen oft 1 Stunde 30 Minuten, sogar bis zwei Stunden und darüber, in Anspruch nehmen. Diese großen Verzögelungen in Inzersdorf sind aber nicht allein auf die Bedienung der Industriegleise zurückzuführen, sondern haben ihren Grund hauptsächlich in der Miniaturanlage dieser Station selbst.

Dasselbe Verhältnis bezüglich des Platzmangels besteht in der Station Penzing. Abgesehen davon, daß die Anzahl der Gleise entsprechend dem Verkehrs überhaupt unzureichend ist, sind die dort befindlichen drei Nebengleise alle zu kurz, so daß Züge mit normaler Länge bei Vorfahren oder Kreuzungen immer auf zwei Gleise gestellt werden müssen.

Es wäre daher ein Gebot der Notwendigkeit, diese Strecke durchgehends zweigleisig auszubauen und gleichzeitig die Stationsanlagen dem heutigen Verkehr entsprechend zu vergrößern. Über will man wieder so lange warten, bis es zu einer Katastrophe kommt? Denn daß eine Sicherheit bei diesem Platzverhältnis auf einer eingleisigen Strecke, welche noch dazu nicht einmal blockiert ist, so gut wie nicht vorhanden ist, weiß das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal sehr gut. Sollten sich diesem notwendigen Bauprojekt jedoch finanzielle Schwierigkeiten gegenüberstellen, so schlagen wir vor, einen Blumentag zugunsten des zweiten Gleises auf der Donauländebahn einzuleiten.

Auf dieser eingleisigen, unblockierten Strecke verkehren auch die ungenügend bemalten, nach altem System gebremsten Personenzüge, welche das ihrige zur Erhöhung der Un Sicherheit auf dieser Strecke beitragen. Diese Züge bestehen aus sechs bis sieben Wagen, das Zugbegleitungspersonal besteht nur aus dem Zugführer allein, welcher am letzten Wagen positioniert ist. Als Verständigungsmittel mit dem Lokomotivführer dient ihm die sattsam bekannte Zugleine. Die Beleuchtung in den Stationen und Haltestellen reicht meistens nur für einen Wagen, jedoch nie für die ganze Zugslänge aus. U. S. W. Sind das nicht Sachen, welche nach Abschluß geradezu schreien, ist es möglich, daß sich diesen trassen Rücksichten gegenüber die magazinierenden Faktoren die Ohren verschließen können? Werden die Herren, welche das Alleinfahren des Zugführers feinerzeit angeordnet haben, bei irgend einem Unfall die Verantwortung übernehmen?

Hoffentlich wird das Gericht im Falle einer Katastrophe den Schuldigen nicht unter den niederen Bediensteten suchen, weil diese Zeilen unzweckhaft darauf hinweisen, daß nur die Verwaltung allein für solche gefährliche Proben verantwortlich sein kann.

Die Wahlen in den Arbeiterausschüssen der I. I. Staatsbahndirektionenbezirk Triest. In der Zeit vom 7. bis 1. September 1912 fanden im Staatsbahndirektionenbezirk Triest die Wahlen in den Arbeiterausschüssen statt, die bis auf ein Mandat den vollständigen Sieg der Kandidatenliste unserer Organisation ergaben. Es wurden gewählt:

Section I. Bau- und Bahnhofsbau: Georg Urschitz, Schmid, Triest-Freihafen, Josef Mraf, Zimmermann, Ahling, Johann Böglitz, Fischer, Laibach I und Jakob Babušek, Ober-

bauarbeiter, Laibach II, mit 577 Stimmen als Ausschusmitglied. Johann Böglitz, Oberbauarbeiter, Ahling, Alois Peitler, Oberbauarbeiter, Triest-Freihafen, Franz Lejsek, Oberbauarbeiter, Laibach II und Heinrich Peterne, Oberbauarbeiter, Triest-Freihafen, mit 577 Stimmen als Ersatzmänner.

Section II. Werkstätten und Heizhaus: Franz Valjavec, Kohlenarbeiter, Laibach, Heinrich Bratina, Kohlenarbeiter, Görz, Josef Krammer, Kohlenarbeiter, Görz, und Anton Cutič, Schmied, Triest, mit 211 Stimmen als Ausschusmitglieder. Johann Nagode, Arbeiter, Podnart, Matthias Ziehen, Kohlenarbeiter, Laibach, Karl Božič, Putzheizer, Görz, und Rudolf Schwarz, Schlosser, Triest, mit 211 Stimmen als Ersatzmänner.

Section III. Verkehr (Stationsdienst): Josef Matler, Stationsarbeiter, Ahling, Ignaz Cathol, Magazinsarbeiter, Triest-Freihafen, und Josef Sauli, Magazinsarbeiter, Triest, mit 318 Stimmen als Ausschusmitglieder. Bernhard Perinič, Magazinsarbeiter, Triest-Freihafen, Alois Lebset, Stationsarbeiter, Ahling, Josef Gasparič, Stationsarbeiter, Buteufeld, und Alois Smolak, Bremser, Triest, mit 315 Stimmen als Ersatzmänner. Für das vierte Ausschusmitglied wurde ursprünglich der Magazinsarbeiter Genosse Kette als Kandidat aufgestellt. Knapp vor der Wahl, und nadem die Klebezettel schon verteilt waren, wurde bekannt, daß Kette angestellt wurde. An dessen Stelle mußte nun ein anderer Kandidat, Magazinsarbeiter Brunč, aufgestellt werden. Obwohl die Ortsgruppen sofort hierauf verständigt wurden, kam es doch zu einer Verzögerung unserer Stimmen, die für die ursprünglichen und den zweiten Kandidaten abgegeben wurden. Da die Slowenisch-nationalen in dieser Gruppe 171 Stimmen und die beiden Kandidaten 157 und 161 Stimmen erhielten, ist uns das eine Mandat verlorengegangen.

Zum Jubiläum auf der Südbahn. Damit sich die Südbahnverwaltung nicht über unsere Unhöflichkeit beklagen kann, müssen wir 84- bis 85er Lokomotivführer dieser unerfreulichen Dank für die väterliche Fürsorge aussprechen, die sie uns beim heutigen Jubiläum zufünnen ließ. Wir glauben, daß es nicht unterlassen wird, uns auch bei dem Neujahrsfest, wie bei jeder Regulierung herunterzulassen. Wir haben von 1880 Kr. auf 1440 Kr. sechs Jahre gewartet. Als wir an der Reihe waren, 1920 Kr. zu bekommen, erhielten wir 1900 Kr. für 2160 nur 2000 Kr. für 2400 Kr. und statt 2600 Kr. im Juli bekamen wir überhaupt keine Aufbesserung. Jedes Jahrzehnt hat man ein Jahr eingerichtet, nur bei den 84ern und 85ern war dies nicht notwendig. Einiges anderes ist es jetzt mit dem Pensionsfonds.

Die Arbeiterausschusswahlen in der Bokowina. Laut dem am 25. August 1912 ausgegebenen Amtsblatt Nr. 86 der I. I. Betriebsleitung Czernowitz wurden die Neuwahlen in den Arbeiterausschüsse für den 10. September 1912 festgesetzt, und zwar mit der Bemerkung, daß die nach dem 10. September 1912 abgegebenen Stimmzettel ausnahmslos zurückzuweisen sind. Die Stationsarbeiter in der Station Radauč, und zwar Josef Hanus, Peter Dassz, Georg Rožina, Adolf Gejwölb, Jozefka Ugnurean, Johann Korchyns, Nikolai Dumitrescu, Theodor Lungu und Guttman haben keine Stimmzettel erhalten. Hat der Stationsvorstand Herr Schmude nicht genügend Zeit gehabt, um die Stimmzettel anzufügen, damit auch die Stationsarbeiter ihr Recht ausüben können? Auch die Oberbauarbeiter in Radauč, wie Adolf Peier, Gregor Kalczuk, Demion Lebid, Dumitru Postolati, Franz Kunz, Jakob Lichovits, Johann Vilichynski, Peter Panczuk, Amoros Russu, Wasel Telaga, Johann Sopom, Gabriel Olenic, Rudolf Rofus und Ferdinand Trubrister haben Stimmzettel für die Wahl in den Arbeiterausschuss nicht bekommen. Der Umstand, daß das Hochwasser in Straza Schaden angerichtet hat, ist kein genügender Grund, den Arbeitern das Wahlrecht für den Arbeiterausschuss zu nehmen. Weitere Kulturbilder bringen wir von Karapczuk u. s. d. d. ist ein junger Bahnmeister namens Stroneczki, welcher auch bei der Bahn militärisches Kommando einführen möchte. Die Oberbauarbeiter Grigori Burla und Dumitru Opaček, welche drei Jahre bei der Bahn arbeiten, haben von Stroneczki Stimmzettel verlangt, worauf der Bahnmeister antwortete, daß er nicht Stimmzettel ausgeben werde. Dieser Bahnmeister Stroneczki treibt mit den Arbeitern was er will. Wir werden in der nächsten Zeit die sauberer, christlichsozialen Stroneczki-Gesichter ans Tageslicht bringen. In Czudn fungiert als Bahnmeister substitut der Reservebahnmeister Wasel Semczynski. Dieser Kommissarhof ist vor nicht langer Zeit mit Disziplinarstrafe und Verfehlung von Verhöre nach Ottmann als Reservebahnmeister bestraft worden, weil Semczynski viel am Kerbholz hatte. Dabei plagierte und schuftete er Arbeiter ungemein. Jetzt in Czudn will sich dieser saubere Semczynski an den Arbeitern rächen. Semczynski hat die Gaunerie begangen, dem christlichsozialen Autoreiter und Denunzianten Ilie Ristor alle Stimmzettel der Arbeiter zu übergeben, so daß dann Ristor auf eigene Hand mit den Stimmzetteln wirtschaftete. Die Folge davon war, daß die Arbeiter Wasel Michalecki, Artemi Manach, Iwoj Masić, Marićuk und Tatarski keine Stimmzettel erhalten haben. Dies genügt, um zu zeigen, wie man die Stations- und Oberbauarbeiter in der Bokowina behandelt. Das sollten auch doch einmal die Arbeiter verstehen lernen und einsehen, daß nur mit Hilfe einer starken und zielbewußten Organisation solche Zustände abgeschafft werden können.

Der Unruhstand bei der I. I. Staatsbahndirektion Wien dauert fort. Alle Bemühungen des geschädigten Personals, auf dem Platz der dienstlichen Beschwerde zu seinem Recht zu kommen, blieben trotz aller Versprechungen, die man seitens des Herrn Eisenbahndirektors gemacht hat, bis heute ergebnislos. Und werden wohl ergebnislos bleiben, bis sich endlich die I. I. Staatsbahndirektion entschließen wird, die Arbeiten dieser leistungsfähigen Firma zu entziehen.

Auf die zahllosen als begründet erachteten Beschwerden und die stetige Kritik hin, an der es ja im Eisenbahndirektor nicht gefehlt hat, ließ man sich endlich herbei, eine Rendite zu verfehlern. Der Bericht fiel, wie es nicht anders zu erwarten war, nicht nur läßig aus, sondern warf noch ein gretles Licht auf die Gewissenlosigkeit der Firma. Die Bediensteten, die sowieso jeden Heller schmerlich entbehren, haben ihr Geld für die Ausstellung neuer Wahlzettel ausgegeben, sie bleiben aber trotzdem weiter ohne Uniformen. Das I. I. Staatsbahndirektorat, die Herren Hirt und Lüdt und gewiß auch Herr Oberinspektor Dr. Regensteiner, die um das Wohl der Firma Kreis an auffallend besorgt sind, finden dies alles wohl in Ordnung, und die Firma mit ihrer Tarnopoler Geschäftsmauer wird sich weiter des starken Schutzes der I. I. Staatsbahndirektion erfreuen und trotz ihrer sauberer Geschäftspraktiken das Vertrauen der Direktion genießen.

Da aber die gequalten Bediensteten sich unmöglich mit dem bloßen Vertrauen, daß die Direktion der Firma unentwegt entgegenzubringen scheint, bekleiden können, anderseits aber noch immer nicht die Kunifertigkeit von Schlangenmenschen besiegen, um sich in der unmöglichsten Uniform der Firma Kreis zu bewegen zu können, bleiben sie ohne Uniformen, und dann der Geduld der Bahnverwaltung ohne Recht.

Zu lange können sich aber selbst die Geduldigsten unter dem Personal diesen Skandal, der ihnen einfach ihr Recht auf den Uniformbezug und ihr Ansehen im erfreulichen Dienst raubt, nicht mehr gefallen lassen. Will man den Bediensteten

mit aller Gewalt in dieser Frage zum Schaden auch noch Hohn und Spott zufügen? Jeder Mensch muß zugeben, daß die Bediensteten ohnehin Geduld genug beweisen haben; oder ist es nicht Geduld, wenn man im April das Recht hat, eine Uniform zu verlangen, diese aber im September noch nicht hat und vielleicht sich noch von einigen merkwürdigen Herren soll frozzeln lassen oder gar kommandieren?

Wie wird aber erst die Herbstlieferung ausschauen bei einer Firma, die trotz aller Protektion der Staatsbahndirektion noch nicht instand war, die Frühjahrslieferung abzufertigen, denn abgesehen von dem standesamtlichen Zustand der gelieferten Uniformen, warten heute noch circa 200, zu meiste im Jänner 1912 neu angestellter Bedienstete auf die ihnen vom Anstellungsstage gebührende Uniform. Wie wird die Herbstlieferung aussehen, wenn diese Firma im Sommer fast gar keine qualifizierten Schneider besitzt und ihre Schneider auf den Feldern Erntearbeiten verrichten? Wir glauben, daß sich der Stand der Frühjahrslieferung bei der Herbstlieferung dieser famosen Triester Firma noch vervielfachen wird. Die Herbstlieferung war ja schon am 1. September fällig, und heute ist von den Herbstuniformen noch keine Spur. Wird man auch da wieder, um der Firma die Zahlung des festgelegten Bonals zu ersparen, einen Schuldigen unter den Bediensteten suchen und finden? Glaubt man bei der I. I. Staatsbahndirektion im Winter, wo auch die Zweckmäßigkeit der Kleidung mit zur Betriebsicherheit beitragen muß, ohne oder mit mangelhaften Wintersorten wird fadelloß verfehren können? Soll das Personal wieder mit Gesundheit und Leben dafür die Rechte bezahlen, daß die leistungsfähige Firma von den geheimen Gewalten um jeden Preis, trotz allen Standes, gehalten wird?

Ein trauriges Zeichen für unsere Bureaukraten ist es, daß sie einen einmal begangenen Fehler, und wenn er ihnen noch so klar als solcher bewiesen wurde, nicht wieder gut machen wollen. Wär es aber hier nicht angezeigt, etwas mehr Autorität gegenüber dieser sonderbaren Firma aufzuzeigen? Aber natürlich, unsere Autoritätspersonen bekommen weder den Schaden noch den Spott zu spüren, die Versuchsobjekte sind doch nur die Bediensteten.

Es ist wirklich Zeit, dieser Standesgeschichte endlich ein Ende zu machen, bevor gefährlichere Weiterungen eintreten. Wir wollen daher von dieser Stelle aus nochmals an die Einigkeit der Herren Ministerialrat Kolisko und Hofrat Schmid appellieren. Es ist für das gesamte Personal unbegreiflich, daß man eine Firma, die ihren Vertrag in keiner Weise einhält, wo also schon die Nichteinhaltung des Vertrages allein Grund genug bildet, denselben zu lösen, mit solcher Gewalt zu halten bestrebt ist. Sollte man nicht mit Gewalt zu dem Glauben gezwungen werden, daß es etwas faul ist, dann muß rasche und energische Rendite geschaffen werden. Die erhofften Bediensteten nur mehr durch Völung des Vertrages und Übertragung der Arbeiten an eine leistungsfähige Wiener Firma.

Aus den Amtsblättern.

Amtsblatt der I. I. Staatsbahndirektion Innsbruck, B. 1677/1. Dienstbefehle. Vorsprache von Bediensteten bei Seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnamtsminister, beziehungsweise im I. I. Eisenbahnamtsministerium. An alle Dienststellen. In Ausführung der Bestimmungen des § 21 der Dienstordnung wurden seitens des I. I. Eisenbahnamtsministeriums schon zu wiederholten Malen Direktiven über die Art und Weise, in welcher dienstliche Bitten und Beschwerden von den Bediensteten vorzubringen werden können, hinzugegeben und wurde dabei stets auf die Notwendigkeit der Einhaltung des vorge schriebenen Dienstweges verwiesen.

Was derlei Vorbringungen durch Abordnungen im Eisenbahnamtsministerium anlangt, so wurde der einzuschlagende Vorgang durch den Erlass des I. I. Eisenbahnamtsministeriums vom 18. Februar 1909, 3. 922/4 (hieramtliches Amtsblatt II. Stück ex 1910, Dienstbefehl 3) näher geregelt.

Des weiteren wurde im Erlass des I. I. Eisenbahnamtsministeriums vom 1. Februar 1911, 3. 4861, Amtsblatt des I. I. Eisenbahnamtsministeriums ex 1911, IX. Stück, Nr. 17, neu rlich und ausdrücklich hervorgehoben, daß unmittelbar vorgebrachte Anliegen nur dann einer Erledigung angeführt werden können, wenn von dem Gesuchsteller der Dienstweg eingehalten wurde.

Dieserungachtet erscheinen sowohl Abordnungen als auch einzelne Bedienstete nach wie vor unangemeldet, sei es bei den üblichen Audiengen bei Seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnamtsminister, sei es bei den verschiedenen Dienststellen des Eisenbahnamtsministeriums, um ihre Anliegen vorzubringen.

Des weiteren hat es sich gezeigt, daß die einzelnen Abordnungen zumeist aus einer unberuhnis mäßig großen Teilnehmerzahl bestehen, um Angelegenheiten vorzubringen, die nicht minder wissam von nur zwei oder drei Vertretern dargelegt werden können.

Auch ist es wiederholt vorgekommen, daß ein und dieselbe Angelegenheit durch mehrere in kurzfristiger Folgeeinanderfolge erscheinende Abordnungen vorgetragen wurde.

Derart ergibt es sich, daß sich einerseits eine nicht unbedeutliche Anzahl von Bediensteten jeweils in ganz unnötiger Weise dem Dienst entzieht und anderseits eine Kontrolle darüber, ob die Befreitenden zur Vertretung der vorzubringenden Angelegenheit wirklich befugt erscheinen und die erforderliche Absehung, beziehungsweise Urlaubsbewilligung erlangt haben, wesentlich erschwert, wenn nicht ganz unmöglich wird.

Das I. I. Eisenbahnamtsministerium hat sich daher aufgezogene Erlasses vom 2. September d. J. B. 1120/E. M. veranlaßt gegeben, nachstehende Anordnungen zu treffen, welche sich ebenso auf die Vorsprachen bei seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnamtsminister in Wien wie auf die Vorsprachen bei den einzelnen Dienststellen des Eisenbahnamtsministeriums beziehen:

1. Jeder Bedienstete, welcher zwecks Vorbringung von dienstlichen Bitten oder Beschwerden im Eisenbahnamtsministerium vorzusprechen beabsichtigt, hat dies seinem Dienstvorstand unter Angabe des Grundes der Vorsprache und unter der weiteren Angabe, ob die Vorsprache bei seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnamtsminister selbst oder bei einer der Dienststellen des I. I. Eisenbahnamtsministeriums angestrebt wird, zu melden.

Der Dienstvorstand hat diese Meldung ungesäumt mit einer kurzen Einbegleitung an die Direktion weiterzuleiten, welche ihrerseits nach Erwägung aller obwaltenden Umstände selbstständig zu entscheiden hat, ob die Vorsprache gestattet wird. Die Staatsbahndirektion hat hieron den Bediensteten zu verständigen, welcher im Zustimmungsfall dem betreffenden Bediensteten eine Legitimation auszustellen hat. Aus dieser mit der amtlichen Stempel und der Unterschrift des Dienstvorstandes zu versehenden Legitimation muß der Name, die Dienstegenschaft des Bediensteten, der Zeit sowie die Stelle der Vorsprache und die Zeit, für welche dem Bediensteten die Absentierung, beziehungsweise Urlaubsbewilligung erteilt wurde, zu ersehen sein. Ein Musterformular der Legitimation folgt am Schluß.

Bei der Vorsprache im Eisenbahnministerium hat der betreffende Bedienstete die vorbezeichnete Legitimation vorzuweisen.

Bedienstete, welche eine solche Legitimation nicht vorweisen können, werden zur Vorsprache im Eisenbahnministerium nicht zugelassen.

2. Beabsichtigt eine Abordnung von Bediensteten im Eisenbahnministerium vorzusprechen, so haben die betreffenden Bediensteten unter sich einen Führer zu bestimmen. Derselbe hat bei der nach Punkt 1 vorzunehmenden und zu behandelnden Anmeldung Namen und Diensteigenschaft sowie die dienstliche Zuständigkeit der übrigen Mitglieder der Abordnung anzugeben.

Die für den Führer der Abordnung zuständige Staatsbahndirektion hat nach Maßgabe der Bestimmungen des Erlasses des I. I. Eisenbahnministeriums vom 18. Februar 1909, 3. 9221 (h. d. Amtsblatt, II. Stück ex 1910, Dienstbefehl 3), an das Eisenbahnministerium zu berichten und nach Herablangen des Bescheides des Eisenbahnministeriums die Mitglieder der Abordnung, und zwar soweit sie anderen Direktionsbezirken angehören, im Wege der betreffenden Direktion zu verständigen, damit sie im Zulassungsfall mit der erforderlichen Legitimation versehen werden.

Abordnungen werden nur in der Höchstzahl von drei Mitgliedern empfangen.

3. Bei Einzelvorsprachen, welche lediglich zum Zwecke persönlicher Vorstellungen erfolgen, kann von der vorherigen Anmeldung bei der Direktion abgegangen werden und genügt in diesen Fällen die Vorweisung der nach Punkt 1 vom Dienstvorstand auszustellenden Legitimation.

Vorstehende Anordnungen sind sämtlichen Bediensteten (auch den Hilfsbediensteten) mit dem Bemerkung nachweisbar zur Kenntnis zu bringen, daß die Auherachtlassung dieser Vorschriften streng bestraft werden müßte.

Die Herren Dienstvorstände werden für die strikte Einhaltung vorstehender Verfügungen persönlich verantwortlich gemacht.

Innsbruck, am 4. September 1912.

Für den I. I. Staatsbahndirektor:

Dr. Bergmeister.

I. I. Nordbahndirektion. Erlass an sämtliche Dienststellen. Inhalt: Neuauflistung der Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahndiensteten. Mit dem Erlass vom 17. Juli 1912, Zahl 57.507 ex 1912, wurde bereits verlautbart, daß alle übereinkommengemäßigen Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahndiensteten (im roten Ledertaschen) ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Ausfertigung mit 1. Jänner 1913 ihre Gültigkeit verlieren.

Da die grauen Legitimationen, welche von der Stempelgebühr befreit sind und nur einer Ausfertigungsgebühr von 50 H. unterliegen, auf sämtlichen Linien der I. I. österreichischen Staatsbahnen und den von diesen betriebenen Lokalbahnen Gültigkeit haben, empfiehlt es sich, für die Familienangehörigen nicht die übereinkommengemäßigen, sondern die graue Legitimation anzusprechen, wenn nicht häufig Reisen auf den wenigen, noch nicht verstaatlichten österreichischen Privatbahnen oder auf den ungarischen Bahnen beabsichtigt sind, zumal den Bediensteten das Recht zusteht, für ihre Familienangehörigen, die nicht im Besitz der übereinkommengemäßigen Legitimationen sind, fallweise die Ausfertigung von Einzelanweisungen anzusprechen.

Um die zeitgerechte Ausfertigung der Legitimationen für die Familienangehörigen der Bediensteten zu ermöglichen, haben die Herren Dienstvorstände dafür Sorge zu tragen, daß die Bediensteten, welche für ihre Familienangehörigen an Stelle der bisherigen übereinkommengemäßigen nunmehr die graue Legitimation ansprechen, um dieselbe bereits im gegenwärtigen Zeitpunkt anzusehen, und desgleichen jede Bedienstete, die für ihre Familienangehörigen per 1913 die neue übereinkommengemäßige Legitimation verlangen, mit Rücksicht auf die große Geschäftsanhäufung zum Jahreswechsel nicht erst mit Jahresabschluß, sondern bereits im November 1912 um dieselbe anzusehen.

Damit die Höhe der Auflage der mit 1. Jänner zur Einführung gelgenden neuen übereinkommengemäßigen Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahndiensteten bestimmt werden könne, werden die Herren Dienstvorstände weiters angewiesen, die Bediensteten ihrer Dienststelle sofort zu befragen, ob und wieviel solcher Legitimationen jeder einzelne für seine Familienmitglieder anzusprechen gedenkt.

Die Gesamtzahl dieser übereinkommengemäßigen Legitimationen ist dem Bureau für Fahrbegünstigungen (II/8) ebenfalls, längstens jedoch bis 30. September 1912, bekanntzugeben.

Ebenso ist bezüglich der Legitimationen für Frauen und Kinder von Arbeitern mit mindestens zehnjähriger Dienstzeit (in roten Ledertaschen mit Flugrohr) vorzugehen und deren Anzahl getrennt von der der oben bezeichneten Legitimationen bekanntzugeben.

Der I. I. Direktor: Bahnans.

Amtsblatt der I. I. Nordwestbahndirektion. (Ranglisten der Bahnoffiziantinnen, Unterbeamten, Diener und Aushilfsbediensteten.) Im Sinne des § 42 der Dienstordnung für die Bediensteten der I. I. österreichischen Staatsbahnen wurden Ranglisten der im hierzeitigen Amtsbezirk in Verwendung stehenden Bahnoffiziantinnen, Manipulatinnen, Unterbeamten, Diener und Aushilfsbediensteten aufgestellt.

Die Aufstellung der Ranglisten erfolgte nach folgenden, bei den I. I. Staatsbahnen geltenden Grundsätzen:

Für die Bestimmung des Ranges ist der Zeitpunkt des zuerst erlangten leichten Gehaltes maßgebend.

Wenn mehrere Bedienstete gleichzeitig denselben leichten Gehalt erreicht haben, so wird das Rangverhältnis zwischen ihnen nach dem Zeitpunkt der Erreichung der unmittelbar vorhergehenden Gehaltsstufe bestimmt u. s. f.

Bei gleicher definitiver Anstellung in der gleichen Gehaltsstufe richtet sich der Rang nach dem Tage des Dienstantrittes als Aushilfsunterbeamter oder Aushilfsdiener (Initiierung durch Direktionserlass), bei gleichzeitiger Initierung nach dem Tage des Dienstantrittes als Arbeiter.

Sollte auch dieser Tag gleich sein, dann erfolgt die Rangordnung nach dem Alphabet.

Die nach obigem aufgestellten Ranglisten, die den Dienststellen gleichzeitig in der zum Amtsgebrauch erforderlichen Anzahl zukommen, sind den Bediensteten zur Kenntnis zu bringen. Beschwerden gegen die Rangordnung können innerhalb 14 Tagen nach Verlautbarung der Ranglisten beim Dienstvorstand erhoben werden.

Die Dienstvorstände haben die Beschwerden auf Grund der vorstehenden Normen zu prüfen und wenn sich die Beschwerde als unbegründet darstellt, die Beschwerdeführer aufzuläsen.

Beschwerden, die dessen ungeachtet aufrecht erhalten werden oder nicht aufgeklärt werden können, sind an die Direktion, Abteilung I, vorzulegen.

Den Bediensteten ist auch in der Folge jederzeit die Einsichtnahme in die Ranglisten zu gestatten.

In der Rangliste sind die Namen der jeder Dienststelle zugewiesenen Bediensteten rot zu unterstreichen und alle Ver-

änderungen, die das zugewiesene Personal betreffen, entsprechend den Verlautbarungen im Amtsblatt durchzuführen.

Durch die Anlage einer besonderen Rangliste erspart.

Die Rangliste bildet die Grundlage für die Vorrückungen und Ernennungen und wird nach Maßgabe der persönlichen Eignung auch bei sonstigen Personalverfügungen in Berücksichtigung gezogen.

Auch die Dienstvorstände haben bei den ihnen obliegenden künftigen Einteilungen des Personals die in der Rangliste zum Ausdruck gebrachte Rangordnung zu berücksichtigen.

Insbesondere hat hinsichtlich des Zugbegleitungs-personals die Rangliste bei Veränderungen im gegenwärtigen Stand für die Einteilung in die in der Prüfungsvorschrift für den niederen Staatsseisenbahndienst, Poit 34 a bis d, bezeichneten Verwendungen (Güterzugs-, Personenzugs- und Manipulationsfondsteuer, Güterzugs- und Personenzugs-führer — die persönliche Eignung und die Ablegung der etwa erforderlichen Prüfungen vorausgesetzt — die Grundlage zu bilden.

Auch bei den von Direktionswegen erfolgenden Ernennungen von Manipulanten oder Zugsführern im Konkurrenzwege ist die Einteilung derart zu treffen, daß der neuernannte Manipulant oder Zugsführer der ihm seinem Rang nach zukommenden Dienstposten einnimmt.

Der gleiche Vorgang ist auch bei der im eigenen Wirkungskreise der Domänenstationen vorgeschriebenen Einteilung von Güter- und Personenzugsfondsteuer in die Fahrturnus-einzuhalten.

Soweit bei den derzeit gültigen Diensteinteilungen Abweichungen von den bestehenden Grundsätzen bestehen, ist ein Ausgleich erst bei Freiwerden eines Postens von Fall zu Fall vorzunehmen.

Wien, am 20. August 1912.

Der I. I. Direktor: Dr. Geutebrück.

(Spezielle Rangliste der Lokomotivführer, Lokomotivführeranwärter und Aushilfs-Lokomotivführeranwärter im Sinne des Erlasses des I. I. Eisenbahnministeriums vom 28. Dezember 1909, Zahl 60.784 (E. M. u. Bl. II. Stück ex 1910), wird gleichzeitig die unter Zugrundeliegung des Standes vom 1. August 1912 erstellte Rangliste der Lokomotivführeranwärter und Aushilfs-Lokomotivführeranwärter den beteiligten Dienststellen zugesandt.

Die Rangordnung erfolgte im Sinne obigen Erlasses nach folgenden Grundfächern:

1. Für die erste Einreihung der Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter in den Rangstatus ist maßgebend:

a) Das Datum der behördlichen Lokomotivführerprüfung für diejenigen, welche schon vor diesem Datum den I. I. österreichischen Staatsbahnen oder verstaatlichten Privatbahnen angehört haben und ohne Unterbrechung bei denselben im Dienst stehen;

b) das Datum des Eintrittes in den Lokomotivfahrndienst der I. I. österreichischen Staatsbahnen oder verstaatlichten Privatbahnen für diejenigen, welche die behördliche Lokomotivführerprüfung schon vor diesem Datum abgelegt haben.

2. Für die Einreihung der Aushilfslokomotivführeranwärter in den Rangstatus ist maßgebend:

a) der Zeitpunkt des Eintrittes in den Lokomotivfahrndienst;

b) ist dieser Zeitpunkt bei mehreren in Betracht kommenden Bediensteten der gleiche, so gilt für die Rangbestimmung der Zeitpunkt des Eintrittes bei den I. I. österreichischen Staatsbahnen oder verstaatlichten Privatbahnen.

3. Bei Übergang der Lokomotivführer und der Aushilfslokomotivführeranwärter in den Status der Lokomotivführeranwärter wird der Rang des Übergreifenden aufs neue nach den sub Punkt 1 aufgestellten Grundsätzen festgestellt.

Allfällige Ressammlungen sind binnen 14 Tagen, vom Tage der Publikierung an, bei der Direktion, Abteilung I, einzubringen.

Die mit 3. 35.369/IV ex 1910 hinausgegebenen Ranglisten treten hierdurch außer Kraft.

Die Rangliste bildet die Grundlage für die Besetzung freiwerdender höherwertiger Dienstposten.

Die Zuweisung höherwertiger Dienstleistungen hat jedoch nicht automatisch nach dem Rang zu erfolgen, sondern die in Frage kommenden Bediensteten werden dem Range nach seitens des Vorstandes der I. I. Heizhausleitung einer Beurteilung darüber zu unterziehen sein, ob die persönlichen Qualitäten, wie Geistesgegenwart, Berühmtheit, Energie, Dienstleistung u. c. für den zu besetzenden Posten im erforderlichen Maße vorhanden sind.

Die Rangliste ist dem Personal aller Dienststellen des Zugförderungsdienstes — sietz richtiggestellt — zugänglich zu machen.

Wien, am 20. August 1912.

Der I. I. Direktor: Dr. Geutebrück.

Ersatz des durch die Teilnahme an den Kommissions-sitzungen bedingten Verdienstentganges an Fahrgeldbühren. Erlass des I. I. Eisenbahnministeriums mit Wirkung vom 1. Juli 1912. Die dem Lokomotiv- und Zugbegleitungs-personal angehörigen Mitglieder der Lokalförderungskommissionen der Krankenkasse sind für den durch die Teilnahme an den Kommissions-sitzungen bedingten Verdienstentgang an Fahrgeldbühren im Sinne der Fußnote 31 zu § 31 ad 3 des Krankenkassenstatus in der Weise zu entschädigen, daß jedem einem der genannten Dienstwege angehörigen Ausschußmitglied für die Teilnahme an den Kommissions-sitzungen seitens der ihm vorgehefteten Direktion der Pauschalbetrag von drei (3) Kr. dann auszuzahlen ist, wenn die Sitzung an einem Tage stattfinden muß, für welchen das Kommissionsmitglied turnusmäßig oder außerhalb des Turnus zu einem bestimmten Fahrtdienst eingeteilt war. Von jedem eingetretenen Falde ist der I. I. Direktion Bericht zu erstatzen, die sodann die Abzahlung der Entschädigung veranlassen wird. Vorstehender Erlass ist sämtlichen Mitgliedern der Lokalförderungskommissionen zur Kenntnis zu bringen.

Appel m. p.

Rorrespondenzen.

Innsbruck. (Von der Lokalbahn.) Sparen ist das Schlagwort geworden bei der Lokalbahn, sparen, sparen und nochmals sparen; jetzt, nachdem der Karren gründlich im Dreieck verfahren ist, fällt den Herren ein, daß man sparen muß. Wenn es ein vernünftiges Sparen wäre, würden wir kein Wort verlieren, aber das für die Folgen der Fehler, welche der Verwaltungsrat mit der Betriebsleitung gemacht hat, das Personal büßen soll, sehen wir nicht ein.

Entsagen ist in die Glieder des Verwaltungsrates und der Betriebsleitung gefahren, weil die Alten kaum 4 Prozent tragen, beziehungsweise für die Betriebsleitung keine festen Tantien mehr herauszuschauen. Um hohe Dividenden womöglich wieder zu erlangen, muß gespart werden, selbstverständlich da, wo es nicht viel zum Sparen gibt: beim Personal. Bei den Hellen muß gespart werden, damit die Bahn ertragreicher wird. Wir fragen uns erstaunt: Ja, ist denn das Personal schuld daran, daß die Bahn jetzt so wenig trägt?

Den Bediensteten ist auch in der Folge jederzeit die Einsichtnahme in die Ranglisten zu gestatten.

In der Rangliste sind die Namen der jeder Dienststelle

zugewiesenen Bediensteten rot zu unterstreichen und alle Ver- nehmen? Haben die Bediensteten den Umbau der Haller Linie vorgeschlagen und beschlossen, diesen Umbau, der über zwei Millionen Kronen kostet? Sind die Bediensteten schuld, daß das Ertragsnis der anderen Linien trotz der Fahrpreiserhöhungen von dieser einen Linie aufgezehrt wird? Haben die Bediensteten vorgeschlagen und beschlossen, daß eine Schneelehrmaschine, die man in anderen Städten hinausgeworfen hat, um 16.000 Kr. gekauft wird, welche jetzt totes Kapital ist und nur im Wege steht? Haben die Bediensteten vorgeschlagen und beschlossen, daß Holzbearbeitungsmaschinen angeschafft werden zum Zweck des Umbaus des 33 alten Beiwagen? Sind die Bediensteten schuld, daß mit dieser Anschaffung so lange gewartet wurde, bis sämtliche Beiwagen bis auf zwei auf den Maschinen des Baumeisters Frix fertiggestellt wurden, wo für eine hohe Maschinenbenützung gebührt bezahlt werden mußte? Heute werden diese Maschinen kaum zu einem Drittel ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt. Sind die Bediensteten schuld, daß die Betriebsleitung bestrebt ist, sich bei jeder Gelegenheit zu blamieren und die Bahn dem Publikum gegenüber in Misskredit zu bringen?

Nein, das Personal ist nicht schuld daran. Darum sehen wir auch nicht ein, warum von diesen die fehlenden Prozente und Tantien herausgeschunden werden sollen.

Seit 20 Jahren besteht die Bahn, und es ist so lange gut gegangen, bis der Verwaltungsrat auf die unglückliche Idee kam, drei Betriebsleiter anzustellen.

Der Zwietracht war sein Ende mehr, und daß dies auf den Geschäftsgang eines Unternehmens von keinem gesunden Einfluß ist, versteht sich von selbst; was der eine anschaffte, wurde vom anderen widerruft.

Wir wollten noch nichts sagen, wenn gewiegte Fachleute an der Spitze stünden — aber da hapert es eben gewaltig. Bei einem vernünftigen Sparen könnte Geld erübrigt werden; aber da wäre die erste Notwendigkeit, die Auflösung der Betriebsleitung, des Trümmerats am Berg Isel; dieses sollte der Verwaltungsrat in Pension schicken und statt diesem einen geschäftstüchtigen, zielbewußten Fachmann aufstellen, der die Bahn nicht blamiert. Wir sind überzeugt, daß eine solche Maßregel die Dividende sicher eher um ein halbes Prozent erhöhen möchte, als die Hellerquetscher bei den Bediensteten.

Der Verwaltungsrat trieft in einem Schreiben an die Gewerkschaft vor Wohlwollen für das Personal. Soll das Jahr sein oder überstand? Es ist überstand, und daran ist die Betriebsleitung schuld, darum schuld, weil sie es nicht der Mühe wert findet, den Verwaltungsrat richtig zu informieren, nicht nur in Personalangelegenheiten, sondern auch bei sonstigen Vorfällen. Und weil eben die Betriebsleitung die Wünsche ihres unterstellten Personals immer falsch sieht, weil sie eben den Verwaltungsrat unrichtig informiert, müssen die Bediensteten ihre Gewerkschaft zu ihrem Sprachrohr machen.

Aber hievor will angeblich der Verwaltungsrat aus Dienstesrücksicht nichts wissen. Spricht da nicht ganz deutlich die Furcht der Betriebsleitung, welche Angst hat, der Verwaltungsrat könnte mancherlei erfahren?

Das Personal ist schon längst davon überzeugt, daß die Betriebsleitung redlich bestrebt ist, zwischen dem Verwaltungsrat und dem Personal eine möglichst hohe Schranke aufzurichten, damit sie selbst „lieb Kind“ bleibt. Dem Personal kann das nur recht sein. Will es der Verwaltungsrat nicht durch die Gewerkschaft hören, so wird er die Bitten und Beschwerden auf andere Weise erfahren.

Laibach. (Südbahn.) Ein recht verblissener und deshalb vom Personal gehaßter Beamter ist der Adjunkt Herr Planinsek, der das Personal lieber fressen möchte, als mit ihm menschenwürdig umzugehen. Planinsek begreift nicht, daß unter dem Personal auch Leute sind, die bessere Schulen besuchen wie er selbst. Kein freundliches Wort kann man von Planinsek hören; er scheint überhaupt in einem Ochsenstall aufgewachsen zu sein. Wer die Station Laibach heute in ihrer Ausbildung kennt, wird sich ein Bild machen können, wie lustig es ist, als Zugsführer einen Zug dort aufzunehmen. Geht da ein Zugsführer stundenlang herum, bis er seinen Zug aufgenommen hat, denn in Laibach wird kein Zug regelmäßig zur Abfahrt fertig. Aber wenn der Zugsführer dann in die Kanzlei kommt, heißt es: „Der Zug ist fertig, wo sind Sie?“ „Der Zug ist fertig, aber der Zugsführer kann weder die Verrechnungen sichten, noch Bremsen ausrechnen. Das ist aber dem Adjunkt Planinsek ganz Wurst. Wir wollen diesen Herrn aufmerksam machen, fünfzig etwas freundlicher gegen das Personal zu sein, sonst werden wir einen anderen Weg einschlagen, wir haben Stoff und Recht dazu.

Wiener-Neustadt. (Wie für den Südbahnerverband Mitglieder geworben werden.) Als der Weichenschieler K. am 1. September I. J. seinen Gehalt abholte, wurde ihm seitens der Kasse der Betrag von 80 Kr. für den Verein „Sü

dem Personal, diese wurden ihm aber sehr schnell ausgetrieben, und dann lebte er und das ihm unterstehende Personal friedlich beisammen, ohne daß dabei die Interessen der Bahnhofsleitung auf irgendeine Art außer Acht gelassen werden wären. Auf einmal kommt die I. I. Betriebsleitung in Czernowitz auf den kuriosen Einfall, daß in Iglau als Heizhausgegenstücksleiter ein Ingenieur nötig sei, weil ein Unterbeamter hiezu nicht mehr die notwendige Weisheit aufweist. Somit wurde der alte Hoblitz zum Offizial ernannt, dadurch jährlich um mehr als 1800 Kr. geschädigt und nach Czernowitz ins Heizhaus als Kanzleibeamter zum Ausstellen von Fahrkartenblankette versezt. So schaut bei uns der Sparfim aus. Wir haben nach Iglau einen Ingenieur, den Herrn Szelingowski, bekommen. Es begann eine neue Wirtschaft, besser gesagt: eine polnische. Die Bediensteten und Arbeiter wurden von diesem Herrn Szelingowski der Faulenzerei und der Dieberei verdächtigt. Der neue Befehl begann zu lehren. Erst wollte der Herr Ingenieur mit den Lokomotiven im Heizhaus und am Platz fützen lernen. Zugshaken und Schraubenlupen wurden gerissen, kleine Karambolagen gemacht, das Heizhausstor wurde von der Burdujeni-Seite aus verhaut und dann stillschweigend repariert. Kurz gesagt, es begann eine neue Zeit. Die Arbeiter und Bediensteten lernten zwar nichts Vernünftiges vom Herrn Szelingowski, da der Herr Expositurleiter selbst nichts versteht und mit Hilfe des Personals erst lernen mußte, wie der Dienst zu machen sei. Die erste Errungenschaft unseres Ingenieurs war die Entdeckung, daß die Arbeiter, welche das Scheitholz aus den Wagen ausladen, zufiel gezahlt bekommen. Da kam es in kurzer Zeit zu einer Überraschung, weil Herr Szelingowski die Arbeiter schafmächerisch behandelte. Die Arbeiter inszenierten dem polnischen Schlagzizingenieur einen Streik, so daß der gewesene Maschinenmeister Hoblitz aus Czernowitz zu Hilfe kommen mußte, um die Station zu retten, weil die Bagendirigierung Lärm um die Wagen machte und damit der unliebsame Standal verlustig würde.

Es kam die Reihe an das Lokomotivpersonal. Ein jedes Jahr im Monat April kommen aus der I. I. Betriebsleitung Czernowitz Referenten, um Turnusse mit Vorbedacht aller Eventualitäten festzustellen. Solche Turnusse dürfen in anderen Orten ohne oberbehördliche Zustimmung niemals geändert werden. Tritt in der Zeit ein außergewöhnliches Ereignis, großer Verkehr, Krankheiten des Personals u. s. w. ein, dann werden Substituten vom Heizhaus Czernowitz verlangt. Das war auch bei uns in Iglau der Brauch seit vielen Jahren. Herr Ingenieur Szelingowski ignorierte die durch die Betriebsleitung festgesetzten Turnusse der Lokomotivführer und Heizer. Er machte die Wahrnehmung, daß unter den hiesigen Lokomotivführern sich Leute befinden, welche überhaupt von der Lokomotive nicht heruntergehen möchten, um recht viel ins Verdienste zu bringen, dann wieder aus dem Grund, damit ja der Herr Ingenieur nichts sagen soll. Es gelang dem Herrn Szelingowski zum Teil, mit dem Turnus fertig zu werden. Wen sich mancher Bediensteter wegen großer Überbelädtung dagegen auflehnte und den ordentlichen Turnus verlangte, konnte man dann sehen, wie Herr Ingenieur Szelingowski seine falschen Rahmenfahrten gegen seine Untergebenen zeigte. Die Lokomotivführerturnusse werden bis zur letzten Zeit vom Ingenieur Szelingowski nach seinem eigenen Willen verdreht und umgedreht. Auch mit den Prämien des Lokomotivpersonals ist es in Iglau nichts. Man bekommt 2, 3, 5 bis 10 Kr. u. s. w. Wo sind die instruktionsmäßigen 40 Prozent? Es wird Sache der Sektion der organisierten Lokomotivführer und Heizer in Czernowitz sein, das Lokomotivpersonal vor solchen Ausbeutungen zu schützen. Es haben schon mehrere Male unsere Lokomotivführer in der Betriebsleitung Czernowitz in der Abteilung IV und beim Hofrat Herrn Dr. Tschiggfry wegen dem Brennstoffausmaß und den Prämien vorgesprochen. Man hat unsere Lokomotivführer immer auf Proben verwiesen, bis nun war alles vergebens. Das Iglauer Lokomotivpersonal hat alle Hoffnungen auf die Erfüllung der Versprechungen seitens der I. I. Betriebsleitung Czernowitz aufgegeben und es wird uns schließlich nichts übrig bleiben, als durch unsere Sektion und durch die Zentrale in Wien eine Intervention im Eisenbahministerium vorzubereiten. Logisch genommen würde dem in Iglau stationierten Lokomotivpersonal für die ganze Zeit, seit der die Zentrale mit dem Mindestausmaß von 40 Prozent Prämienverdienst herausgegeben wurde, ein Nachtrag gebühren. Diese Verkürzung dauert bei uns schon einige Jahre.

Und nun lehnen wir wieder zu unserem Herrn Szelingowski zurück. Die Unverschämtheit bei diesem Herrn ging so weit, daß er zum Ausladen von Scheitholz für den 31. August und den 2. September d. J. zehn Mann Arrestanten aus dem Strafgericht Sugawa bestellt hatte. Dieser Schafmächeringenieur macht einen Standal nach dem anderen. Wie ein Schusterjunge jagt er im Heizhaus und am Platz umher, er möchte gern mit jemand streiten, alles würde er mit jenen Paragraphen der Zentrale behandeln, welche ihm passen. Wir haben noch vieles zu schreiben, das wir ein andermal nachtragen werden, um zu zeigen, wie es uns in Iglau unter der despotischen Fuchtel des Ingenieurs Szelingowski geht.

Prerau. Im Amtsblatt der I. I. Nordbahndirektion lesen wir folgenden Erlaß:

Am. Nr. 62068—V. Birkular Nr. 227. An alle Dienststellen des Verkehrs- und Zugförderungsdienstes.

Beleuchtung und Beheizung.

Einheitliche Regelung der Mitführung der Heizschläuche bei Güterzügen.

Nachstehender an alle I. I. Direktionen gerichteter Erlaß des I. I. Eisenbahministeriums vom 4. Juli 1912, Zahl 26.049/20, wird hiermit zur allgemeinen Kenntnisnahme und Danachachtung verlautbart:

„In der Mitführung der Heizschläuche bei den Güterzügen während der Heizperiode wird bei den I. I. % ein verschiedenartiger Vorgang geübt.

Bei einigen I. I. % wird der Heizschlauch als Inventar des Dienstwagens, bei anderen wieder als Inventargegenstand der Lokomotiv oder aber als zur Ausrüstung der Bugsäfte gehörig betrachtet.

Zur Erzielung der Einheitlichkeit findet das Eisenbahministerium zu verfügen, daß bei Güterzügen während der Heizperiode der Befehlshaber den Heizschlauch sowie den Schlußhahn als Befehlshaber mitzuführen hat.

Beteiligtes Personal ist entsprechend zu verständigen.

Für den I. I. Eisenbahminister:

Rother.

Wien, am 30. Juli 1912.

Für den I. I. Direktor:

Bognar.

Damit die Öffentlichkeit dieses Birkular beurteilen kann, wollen wir ein Beispiel aus Prerau bringen. Stelle sich jeder geehrte Leser der Befehlshaber ja nicht als Menschen vor, der frei, ohne Gewalt, wie in Deutschland, in den Dienst geht, sondern als Lasttier, welches beiderseits mit Ledertaschen bepädt, die Handtasche, Signalsahne, und jetzt à conto der Einheitlichkeit einen Dampfheizschlauch um den Hals, den Schlußhahn im Rockhögel, so gehen die Befehlshaber in Prerau.

Es wird jemand einwenden, ja warum schleppst er die Diensttaschen mit den Instruktionen nach Hause, die braucht er doch auf jeder Tour? Ja, lieber Freund, das ist eben der springende Punkt, weil wir in Prerau so glücklich sind, daß wir für unsere Diensttaschen, für welche jeder gutstehen muß, keinen Aufbewahrungsort haben, der uns die Gewähr bieten möchte, daß, wenn wir die nächste Tour machen, die Diensttasche, der Heizschlauch und alles noch zu finden ist. Über diesen Punkt halten sich die Herren noch keine grauen Haare machen lassen, damit zuerst absperrbare Häuschen errichtet werden, obzw. es an Deputationen und Vorprächen sicher nicht gemangelt hat. Daß aber der Zugführer den Heizschlauch schleppen soll, sei ihnen über Nacht ein. Natürlich, nur wegen Erzielung der Einheitlichkeit. Nun weiter: Der Zugführer kommt auf Pf., was 3 Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt ist, und siehe, sein Zug bekommt keinen Dienstwagen — da bei der I. I. Nordbahn noch nicht für jeden Zug ein Dienstwagen vorhanden —, sondern eine Bremshütte. Bei der Retourfahrt kann dasselbe sein, und der Mann kann den Schlauch wieder nach Hause schleppen, ohne ihn verwendet zu haben. Damit aber diese Erläuterungen nicht sagen können, wenn ihr nicht schleppen wollt, so leidet Hölle, so wollen wir sie darauf aufmerksam machen, daß die Lokomotive den Schlauch früher verträgt als der Mensch, denn wenn es ging, den Geschwindigkeitsmesser anzubringen und für die Bremsschläuche eine Masse, warum könnte für die Heizschläuche keine Masse angebracht werden, damit die Schläuche vor Nässe geschützt sind? Also nur wollen. Den Herren Zugführern aber raten wir, dieses Birkular zur Einheitlichkeit zu beherzigen und sich zu organisieren, dann wird es ihnen leichter sein, ihre Forderungen zu verwirklichen.

Stadlau. Seit einiger Zeit bemüht sich in Stadlau der Oberverwalter Winkler seine Berufskollegen durch lügenhafte Angaben beim Herrn Vorstand zu denunzieren. Welchen Zweck dieser im Geiste sehr arme Häscher damit verfolgt, ist uns bis jetzt unerklärlich. Sollte Winkler vielleicht nach Muster der Verkehrsbindler auf den Unterbeamtenstiel spekulieren? Hoffentlich wird sich der Herr Vorstand von diesem Menschen keine weiteren Untrüglichen lassen lassen.

Erschienen ist der XVII. Jahrgang unseres :: Eisenbahner- :: Taschen-Kalenders per 1913

und wird derselbe nach Maßgabe der Ablieferung an die Besteller versendet werden.

■ Jeder Käufer erhält ein Heftchen über die Fahrbegünstigungen des Personals auf den europäischen Eisenbahnen gratis verabfolgt.

Der Preis per Exemplar ist nebst einer Versicherung bei tödlichem Unfall auf 200 Kronen

nur 1 Krone 20 Heller.

Das neue Jahrbuch ist für alle Mitglieder und Kollegen bei unseren bekannten Vertrauensmännern gegen Barzahlung in den Stationen zu haben.

Genossen! Agitiert allerorts für dieses schöne und inhaltsreiche Büchlein, damit es eine große Verbreitung findet.

Der Zentralvorstand.

Höglisdorf. Die Oberbauer auf der Strecke Wappoltenreich führen Klage über das Benehmen und die rohe Behandlung durch den Vorarbeiter Mayer. Nachdem dieser Mayer sowohl ging, Arbeiter täglich zu insultieren, so machen wir die I. I. Bahnerhaltungssektion aufmerksam, diese Sache unparteiisch unterzuchen zu lassen. Sollte Mayer sich nochmals annehmen, die unterstellten Bediensteten in irgend einer Weise böswillig zu belästigen, so werden wir rücksichtslos gegen Mayer vorgehen, da er sich die Folgen dann selbst zuschreiben muß.

St. Veit an der Glan. (Weierleit Mayer.) Vor einigen Jahren wurde von der I. I. Bahnerhaltungssektion Friesach ein Arbeiter entlassen, weil derselbe im trünen Zustand einen bestandenen Ständerer, der ihn und die Eisenbahner in der unfrüchten Weise beschimpfte, weidlich durchprügelte. Die Folge war eine 14tägige Arreststrafe und Entlassung aus dem Bahndienst. Bemerkern müssen wir noch, daß der Entlassene ein sonst ruhiger und freundlicher Mann war, infolgedessen sich seine sämtlichen Nebenarbeiter für seine Wiederaufnahme bei der Bahn bemühten.

Ein zweiter Fall:

Ein Bahnarbeiter hat einen Bauern, als ihn dieser auf frischer Tat ergriff, niedergestochen. Der schwerverletzte Bauer war volle drei Monate im Spital und wird an den Folgen der Verletzungen dauernd sichbleiben.

Der Täter erhielt in diesem Falle die in Anbetracht der Folgen gelinde Strafe von sechs Monaten Kerker. Nach Verbüßung der Strafe wurde der Attentäter sofort bei der Bahn weiterbeschäftigt, trotzdem sämtliche Nebenarbeiter gegen dessen Wiederaufnahme protestierten.

Der mit sechs Monaten Kerker abgestrafte Attentäter ist ein gewalttätiger Bursche, mit dem kein ordentlicher Mensch etwas zu tun haben will. Es würde sich in diesem Falle empfehlen, wenn die I. I. Bahnerhaltungssektion Friesach den Mann irgendwo hinschicken würde, wo man von dessen strafbaren Handlungen nichts weiß. Daß sich friedfertige Arbeiter gegen ein Zusammensetzen mit Kerkersträflingen wehren, finden wir begreiflich.

Wittmannsdorf. Nachdem die Kohlenaffäre von Wittmannsdorf vorüber ist und die Schulden getragen sind, im Kerker sitzen, können wir es nicht untersagen, diesen Fall etwas näher zu beleuchten. Als am 18. Dezember 1911 der Kanzlei-

gehilfe Josef Grüner, Gottfried Strobl und Werksgehilfe Panz verhaftet wurden und beim Herrn Vorstand Protokoll aufgenommen wurde, sagte der Herr Vorstand zu Panz: „Sie, Sie müssen das Geld haufenweise im Kassen liegen haben, ich will nicht nachsehen bei Ihnen.“ So wurde dem Genossen Panz die größte Verdächtigung von Seiten des Herrn Vorstandes ausgesprochen.

Aber bei der Gerichtsverhandlung in Wiener-Neustadt wurde Genosse Panz nicht einmal als Zeuge einvernommen, viel weniger als Angeklagter, trotzdem Genosse Panz vier Wochen unschuldig in Untersuchungshaft sitzen mußte.

Wir möchten eine I. I. Staatsbahndirektion fragen, ob denn nur diese zwei Bediensteten, Kanzleigehilfe Grüner und Kohlenarbeiter Strobl, allein schuldtragend sind? Wir meinen, daß an diesem auch der Herr Vorstand von Wittmannsdorf schuldtragend ist. Hätte der Herr Vorstand ein so großes Vertrauen dem Kanzleigehilfen Grüner geschenkt und eine strenge Kontrolle geübt, wäre es nicht so weit gekommen und die Leute könnten heute noch auf ihren Posten sein. Aber aus Kommodität hat der Herr Vorstand alles dem Grüner überlassen. Dem Grüner seine zwei Kanden können sich einmal beim Herrn Vorstand bedanken, daß sie jetzt in fremder Welt herumgeschleppt werden. Uns wundert nur, daß die I. I. Staatsbahndirektion noch nicht darüber nachgedacht hat, da schon so viele Beschwerden über diesen Vorstand eingelaufen sind.

Molbau. Der Stationsmeister Bellinger wurde von Molbau nach Bessels versezt. Da Herr Bellinger im Spieldienst sehr bewandert ist, so geben wir den Kollegen in und um Station Bessels den guten Rat, sich einstweilen vor Bellinger in Acht zu nehmen. Wer diese Zeilen beherzigt, der kann sich vor Schikanen bewahren.

Schluckenau. (Eisenbahnnunglück.) Hier ereignete sich am 17. September I. J. um 12 Uhr vormittags ein großes Eisenbahnnunglück, wodurch drei Bedienstete, Bahnmeister Tiefka, Bahnrichter Müller und Bassatsch, schwer verletzt wurden und mußten dieselben in das hiesige Krankenhaus überführt werden. Dieses Unglück hat wieder einmal gezeigt, was die große Sparwut zeitigt. Auf der Strecke Schluckenau bis Schönau finden Neulagen statt, wobei auch viele Schotterzüge verkehren. Um aber die Lokomotive zu ersparen, werden keine direkten Schotterzüge eingeleitet, man stellt die Schotterwagen einfach auf die Strecke und fährt mit der Maschine in die Station zurück. Am genannten Tage wurden ebenfalls sieben Waggon Schotter, aber bloß eine Bremse dabei, auf die Strecke zum Kilometerstein 11-3 hinausgestellt. Dort ist ein Gefäß von 1 zu 57. Die Lokomotive fuhr in die Station Schluckenau zurück, um dort Verschiebungen vorzunehmen. Da aber der Schotter nicht auf einen Haufen abgeladen werden darf, wollte man die Wagen etwas weiterrollen lassen. Doch sieben beladenen Waggons und bloß eine Bremse mit hölzernen Bremsschläuchen auf einem Gefäß von 1 zu 57 war zu wenig Bremssubstanz, die Wagen waren nicht zu erhalten und nun ging es mit Schnellzugsgeschwindigkeit gegen Schluckenau, wo dieselben mit einem Zugteil karamolierten, wodurch ein Materialschaden von vielen Tausenden Kronen entstand und die obengenannten drei Bediensteten verunglückten. Wer hier den Sündenbock abgeben wird, darauf sind wir sehr neugierig.

Marienbad. (Ein schlagfertiger Staatsbahnbeamter.) Der Assistent Rudolf Killing von Josephshütte hat sich vom Samstag den 14. bis Sonntag den 15. September wahrscheinlich das Marienbader Nachtleben angeschaut, was denselben nicht besonders zugesagt haben muß, da dieser, als er auf dem Bahnhof kam, gerade nicht in besonders roiger Stimmung war. Als der diensthabende Nachtwächter zum Zug 53 den Wartesaal beleuchtete und diesen Herrn auf den Bant schlafend vorsah und denselben in wohlmeinender Weise weckte und fragte, wohin er fahre, gab ihm dieser schon eine, eines Menschen unwürdige Antwort. Als sich der Wächter entfernte, sprang ihm Killing nach und verlangte, daß er das Licht auslöse. Als ihn der Wächter auf das Unmögliche dieses Verlangens aufmerksam machte, schrie dieser befehlig: „Ich befiehle Ihnen das; ich bin Assistent“ u. s. w. Als ihm der Wächter erwiderte, daß es hier nichts zu befehlen gibt, schlug ihm dieser mit geballter Faust vor die Stirn, so daß der Wächter abgetrennt wurde und der Wächter einige Tage eine Beule hatte. Als alter Mann hatte er mit Leibeskraft zu tun, um die weiteren Hiebe dieses renitenten Herrschers zu parieren und die Strafe zu erreichen, wo er mittels Pfeifen den Wachmann herbeirufen mußte, der diesen Herrn einstweilen in Gewahrsam nahm. Aber auch gegen diesen nahm er sich nicht viel anders, indem er fortwährend schrie: „Ich bin Assistent; ich bin Reserveoffizier; ich werde mir von Ihnen gar nichts gefallen lassen.“ Wir brauchen dieser Sache nichts hinzuzufügen, da sich dieser Fall von selbst richtet. Im übrigen sind ja die nötigen Schritte eingeleitet und es wird diesem Herrn Gelegenheit geboten werden, für seine Heldenataten auch einzustehen. Neugierig wären wir schon, wie sich dieses Würschken in seiner Heimatstation benimmt, wenn dieser schon hier in einer fremden Station als Passagier sehr artig benimmt.

Amstetten. Vor nicht gar langer Zeit entrüstete sich die Bevölkerung von Aschach und Umgebung über ein Mitglied des christlichsozialen Verkehrsverbundes, der wegen Bigamie mit einer zweimonatigen Kerkerhaft bestraft wurde. Wir würden uns darum weiter nicht viel kümmern, wenn dieser Patron, er heißt Grancz Mahrhofer und ist Oberbauer in Aschach, nicht bei jeder Gelegenheit seine Mitarbeiter vernahm und demontierte würde. Man sollte glauben, daß ein Mensch, der gerichtsordnungsgemäß gebrandmarkt ist und auf dem eigentlich die §§ 5, Punkt 5, und 7, Absatz a der Dienstordnung anzuwenden wären, recht froh sein sollte, wenn ihm nichts in den Weg gelegt wird und daß ein solcher Kojon keine Ursache hätte, die anderen Arbeiter anzuschwärzen.

Herr Bahnmeister Tiefka ersuchen wir, von diesem Kerl keinerlei Trügeräte anzunehmen und auch gegenüber dem Bahnrichter Töpler und Vorarbeiter Huber seine Reserve nicht außer acht zu lassen und diese beiden dahingehend zu belehren, daß sie sich nicht von Mahrhofer alle möglichen Verleumdungen über andere Arbeiter aufzutragen lassen, die in ihrer Beziehung turmhoch über dem Ehrenmann Mahrhofer stehen, und diese Arbeiter dann auf Grund dieser Verleumdungen in einer Weise behandeln, daß es mit der Zeit schon zum öffentlichen Standal zu werden anfängt. Sollte dieser Behandlung der Arbeiter nicht bald ein Ziel gesetzt werden, müßten wir noch auf andere Paragraphen der Dienstordnung hinweisen und mit Material kommen, daß diesen beiden Herren grün und blau vor den Augen wird. Auch müssen wir Herrn Bahnmeister Tiefka ersuchen, dafür Sorge zu tragen, daß den Arbeitern ihre Wochenfreikarten rechtzeitig eingehändigt werden, damit dieselben nicht bei jeder Fahrt zu und von der Arbeitsstelle den Beauftragten der Revisionsorgane ausgesetzt sind. Weil wir gerade bei der Bahnerhaltung sind, so müssen wir uns auch mit unserem guten Freund, Bahnrichter Weiß in Amstetten, ein wenig beschäftigen. Dieser Mann glaubt, weil er es nicht herausbringt, wer die früheren Befehle über ihn geschrieben hat, die Arbeiter in Bausch und Bogen dafür büßen zu lassen. Da er den Mut nicht besitzt, alle von ihm erdachten Schikanen selbst zur Anwendung zu bringen, so heißt er den Bahnrichter Winter auf, die Leute zu fesseln. Und dieser, allem Anschein nach an Größenwahn leidende „Außenhand“, ist natürlich sofort für die Pläne des Weiß zu haben. Herr Weiß und Herr Winter lassen Sie sich gesagt sein, daß Sie, wenn Sie so fortfahren, bald dem

hah den Boben ausschlagen, denn auch die Geduld der besonnensten und durch allerlei Quälereien abgekämpften Arbeiter hat ihre Grenzen. Überhaupt Herr Weiß, stellen Sie Ihre wütenden Schimpferien über Personalkommission und Arbeiterausschuss ein oder wagen Sie sich einmal damit her vor, wenn "die Luft nicht rein ist". Es würde uns ein Vergnügen sein, wenn wir Ihnen einmal die Luft zum Schimpfen austreiben könnten. Auch darüber zu entscheiden, ob die neue Arbeitsordnung für die Arbeiter annehmbar ist und ob sie noch abgeändert werden wird oder nicht, steht nicht Ihnen zu, sondern jenen, die davon schwer betroffen sind und die auch Sorge tragen werden, daß bei den höheren Dienststellen die nötige Erkenntnis Platz greifen wird.

Neubau-Neu-Bistritz. Anläßlich der Versehung des Lokomotivführers Genossen V. Stibor betrachten es die Ge-sertigten für ihre Pflicht, dem scheidenden Genossen die volle Anerkennung und den herzlichsten Dank für seine Organisations-tätigkeit hierorts auszusprechen.

Klein-Reisung. Zum wiederholtenmal ist es vorgekommen, daß der Schuster Geißler und der Gastwirt Walscher gegen die organisierten Eisenbahner sich ungebührlich und groß ausgedrückt haben. Wenn die beiden Geschäftleute die Eisenbahner als Kunden nicht weiter haben wollen, kann sehr leicht geholfen werden. Vorherhand empfehlen wir den Genossen die Bahnhofsrestauration und Kaltenbrunners Gasthaus.

Teplitz. (Unglücksfall.) Ein schweres Bahnhofsglück hat sich am 18. September vormittags bei der Versehung der Gleise der A.T. G. durch die Bezirksstraße nach Weißkirch in Turn ereignet, das leicht auch ein Menschenleben zum Opfer fordern sollte. Gegen Mittag fuhr ein dem Fürsten Ledebour gehörendes Fuhrwerk auf der Straße nach Eichwald. Als es die Bahnhofserziehung nördlich der Zentrale der Elektrischen Kleinbahn passierte, brauste plötzlich in der Richtung von Mariánské hinein eine Lokomotive heran. Es war dem Kutscher nicht mehr möglich, die Pferde vom Gleise wegzureißen und ebenso konnte der Maschinenführer auf der Lokomotive diese nicht mehr zum Stehen bringen. Sie fuhr daher direkt in die Pferde hinein und schleuderte sie mit wuchtigem Stoße auf die Seite. Das Pferd, welches den Anprall unmittelbar erlitt, wurde getötet, das andere erhielt Verletzungen. Glücklicherweise war dem Kutscher des Fuhrwerks nichts passiert.

Wer die Schuld an dem Unfall trifft, ist noch nicht festgestellt; sicher ist nur, daß den Kutscher kein Verhältnis trifft, da die Bahnschranken offen waren. Es fragt sich nur, ob diese durch ein Verschulden des Wächters dadurch, daß er das Signal überhörte oder infolge etwaiger Nichtabgabe des Signals offen blieben.

Czernowitz. (Sieg der sozialdemokratischen Kandidatenliste bei den Wahlen in den Direktionsausschuß.) Am 17. September 1912 wurde das Skutinium der Wahlen in den Direktionsarbeiterausschuß der I. I. Betriebsleitung in Czernowitz vorgenommen, welches folgendes Resultat ergeben hat:

Sektion I (Bau- und Bahnerhaltung). Von 693 abgegebenen Stimmen waren 78 leer und 30 Stimmen ungültig, der Rest wurde für die sozialdemokratischen Kandidaten abgegeben. Es wurden gewählt:

Ausschäumitglieder: Peter Ottendorf, Vorarbeiter in Molodia; Michael Charabowicz, Zimmermann in Czereplow; Georg Dostalik, Ambulantenwächter in Krarow; Temoj Krullowksi, Oberbauerarbeiter in Libota.

Ersatzmänner: Simion Kosowin, Ambulantenwächter in Czernowitz; Georg Huber, Oberbauerarbeiter in Molodia; Georg Palamaruk, Vorarbeiter in Libota; Peter Repcau, Vorarbeiter in Libota.

Sektion II (Werftstätten- und Bugsförderung). Von 176 abgegebenen Stimmen waren 20 leer und 15 Stimmen ungültig, der Rest wurde für die sozialdemokratischen Kandidaten abgegeben. Es wurden gewählt:

Ausschäumitglieder: Emil Kaminski, Lackierer in Czernowitz; Ludwig Lauterbach, Tischler in Czernowitz; Johann Karchin, Drechslebarbeiter in Czernowitz; Georg Demidow, Verschleifer in Czernowitz.

Ersatzmänner: Josef Kobylanski, Schmied in Czernowitz; Philipp Rossch, Messerschmied in Czernowitz; Jakob Barduk, Lokomotivputzer in Czernowitz; Alois Kunzki, Tendlerader in Iglau.

Sektion III (Verkehr und Station). Von 311 abgegebenen Stimmen waren 53 leer und 18 Stimmen ungültig, der Rest wurde für die sozialdemokratischen Kandidaten abgegeben. Es wurden gewählt:

Ausschäumitglieder: Michael Stasiuk, Verschleifer in Czernowitz; Dionysius Kohn, Stationsarbeiter in Hadischka; Wilhelm Hodel, Gepäckträger in Iglau; Eroim Safir, Vorarbeiter in Dorna-Watra.

Ersatzmänner: Franz Podlaha, Bremser in Czernowitz; Nikolaus Debicki, Stationsarbeiter in Czernowitz; Johann Kunitzka, Magazinarbeiter in Buczka; Matthias Tarasowiczi, Stationsarbeiter in Wiznitz.

Schwechat-Aletering. Am 11. September hatte die Partie des Juges II auf dem Gleise V Wagen abzustellen. Die Station liegt in einem Gefälle, weshalb es vorkommen kann, daß abgestellte Wagen, die nicht unterlegt oder genügend gebremst sind, entrollen. Es sind wohl Vorkehrungen in dieser Station getroffen, um ein Entrollen der Wagen zu verhindern, doch werden diese nicht immer eingehalten. So hängt schon seit längerer Zeit bei der Zentralweiche ein Bremsschuh; wurde dieser zum Unterlegen der Wagen verwendet werden, so könnte ein Entrollen der Wagen nicht so leicht vorkommen. Bremsschuh, Drehgestelle und Unterlagsstücke sind wohl in sehr geringer Anzahl vorhanden, müssen aber im Bedarfsfalle erst auf den verschiedenen Gleisen zusammengezogen werden. Wenn diese Hilfsmittel an einem bestimmten Ort deponiert, um im Bedarfsfalle sogleich zur Hand wären, so könnte manche unliebsame Auseinandersetzung zwischen den Vorgesetzten in der Station und dem Bugspersonal vermieden werden. So war es auch am 11. September. Die Partie hatte Wagen ohne Bremse auf dem Gleise V unterhalb der Station abzustellen. Als der Zugteil stillstand, wollte ein Bugsbegleiter die abgestellten Wagen ausspannen. Plötzlich hörte der Bugsbegleiter die Stimme des Stationsvorstandes, Offizial Lauterbach, welcher schrie: "A Watschen triagn's." Darauf antwortete der Bugsbegleiter: "Das Watschen gehört hat sich aufgehört, wir leben im 20. Jahrhundert." Darauf nochmals Herr Lauterbach: "Wenn mir dies noch einmal vorkommt, noch a Watschen, noch a Watschen und noch drei-mal a Watschen." Die Gleise aus dem vis-à-vis stehenden Gashaus rollten auf die Straße, da sie vermuteten, daß ein Viehtrieber von St. Marx mit einem kroatischen Ochsenwacht in Streit geraten sei. Die Leute beruhigten sich sofort, als sie wahrnahmen, daß der Offizial Lauterbach wieder einmal seinen "Wach latschen" ließ. Dass eine derartige Bekleidung des Bugspersonals die Achtung vor dem Offizial Lauterbach steigern wird, bezweifeln wir sehr. Ebenso bezweifeln wir, daß, wenn der Beleidigte sich über die rohe Behandlung des Schwechater Vorstandes beschwören würde, Herr Lauterbach die Beschimpfungen ohne weiteres zugeben würde. Wir sind überzeugt, daß, wenn der Bugsbegleiter sich in seiner Aufführung so weit vergessen und dem Herrn Lauterbach seine Meinung gesagt hätte, diese Sache anders gedeutet und behandelt würde. Oder haben nur Vorgesetzte das Recht, sich wie "St. Marger Fremdenführer" zu gebärden?

Luditz. Durch die Versehung des Herrn Oberkommissärs Chrlich von der Bahnerhaltungssection Luditz nach Mies verlieren die Oberbauerarbeiter und Bediensteten der Bahnerhaltungssection Luditz einen einsichtsvollen und gerechten Vorgesetzten. Herr Oberkommissär Chrlich war hier ein allseits beliebter und gerechter Mann, und wir wünschen, daß es ihm in seinem neuen Stationssort recht wohl ergehen möge, und den dortigen Oberbauerarbeiter und Bediensteten gratulieren wir zu einem solchen Vorgesetzten.

Saalfelden. (Falsche Kontrolltafeln.) Kürzlich wurde ein hieriger Bahnbetriebsleiter, der sich stets der Gunst seiner Vorgesetzten erfreuen wollte, von einem argen Mißgeschick ereilt, welches ihn in eine arge Verlegenheit brachte, aus der er sich längere Zeit nicht mehr erholen dürfte. Der Wächterwächter Johann Kraher in Gerting mußte am 2. September auf dem Wächterposten Nr. 101 um 10 Uhr nachts den Dienst antreten. Zuvor begab er sich jedoch zu dem von seiner Wohnung nicht weit entfernten Grenzpfad, bei dem die Wächter bei den Streifenbegehung ihre Kontrolltafeln aufhängen, nahm dort die dem Wächterposten 101 gehörige Tafel herunter und hängte eine bereits von seiner Wohnung mitgebrachte Tafel mit einer solchen Nummer auf, daß er den nächstliegenden Kontrollgang nicht mehr machen brauchte, da somit schon die richtige Tafel hing. Da er bloß acht Stunden auf dem Wächterposten 101 Dienst macht, so kann er, weil er sich um 6 Uhr früh auf den anderen Posten begibt, wieder die richtige Tafel anbringen. Kraher war jedoch nicht wenig erstaunt, als er diesmal das Fehlen seiner abends aufgehängten Tafel konstatierte und konnte sich das Verschwinden derselben nicht erklären. Am zweiten Tage konnte ihm der Bahnmüller über das Verschwinden der Tafel Aufschluß geben, da dieselbe per Post in der Bahnerhaltungssection glücklich gelandet war und Kraher mußte wohl oder übel eingestehen, daß er in Bezug von falschen Kontrolltafeln ist. Wie viel Jahre er schon diesen Schwund betreibt, ist noch nicht genau festgestellt. Diese Sache ist um so bemerkenswerter, als Kraher immer als besonders dienstefriger Wärter gelten wollte, und für seinen Dienstleiter schon lange ein außertourliches Avancement erwartete. Durch das Bekanntwerden seiner schwindelhaften Dienstleistung wird er allerdings sein Hoffen, außer der Rangstufe vorzurücken, aufgeben müssen, da der Preis von falschen Kontrolltafeln in der Qualifikationsliste nicht vorgesehen ist und somit auch nicht zur Geltung kommen kann. Wir hätten an der ganzen Sache weniger Interesse, wenn nicht Kraher bei vorkommenden Anlässen immer sofort dabei gewesen wäre, die Schulden einem anderen Bediensteten in die Schuhe zu schieben. Nun mehr hat auch den, der es schon lange verdient hätte, das Schiffal erreicht.

Klagenfurt. (Ein Kunstwerk der I. I. Bau-technik.) Als im Jahre 1910 für die Bediensteten der I. I. Staatsbahn in der Rudolfsstraße die Personalhäuser gebaut wurden, hat man gleichzeitig eine Kläranlage errichtet, deren Anlagekosten 38.000 Kr. betrugen. Die Eisenbahner sollten halt einmal sehen, wie besorgt der Vater Staat um alles ist, was sie brauchen und nicht mehr brauchen. Damit hat er sich auch die volle Anerkennung erworben, wenn nur die Anlage funktionieren würde und nicht einer allwöchentlichen Reparatur bedürfe. So müssen zum Beispiel acht Arbeiter zwei bis dreimal im Monat das Wasser von einer Grube in die andere pumpen, welche Arbeit eigentlich die Kläranlage automatisch verrichten sollte. Aber die Anlage streift, streift, weil der Techniker eine "Kleinigkeit" versehen hatte. Nur die Einwohner der Personalhäuser dürfen nicht mit dem "Zinszahlen" streiten, müssen mit ihrer Miete auch für die Verzinsung der 38.000 Kr. pünktlich aufkommen. Ja, der Vater Staat und seine Techniker verstehen es ganz außerordentlich, das Geld recht zweckmäßig und nutzbringend anzulegen. Nur hat man von einem hiesigen Schlossermeister eine Pumpe aufstellen lassen. Als aber dieselbe fertig war, sah man, daß sie ihrem Zweck nicht entspricht. Doch man wußte sich zu helfen und ließ ganz einfach über die verpfuschte Pumpe einen Holzverschlag bauen. Jetzt steht sie über die Kläranlage als Denkmal technischen Könners. Und in der Zeit des Fortschrittes bleibt es bei der Handpumpe, die alle Wochen von den Oberbauerarbeiten in Bewegung gesetzt wird. Vielleicht nimmt der Herr Direktor Ostheim in einer Inspektionsreise die Gelegenheit wahr und besichtigt die Baudenkmäler moderner Technik.

Versammlungsberichte.

Favoriten II (Staats-eisenbahngesellschaft). Am 20. September fand im Arbeiterheim in 10. Bezirk eine Heizhausarbeiterversammlung statt, in welcher Genossen Kotowec in ausführlicher Weise über die Konferenz der Werftstättenarbeiter, Genossen Müller über die Deputationsversprache berichtete, die am 7. September stattfand, in welcher dem Direktor Hofrat Burger folgende neun Punkte ausführlich erörtert wurden:

1. Ernennung aller Arbeiter zu Lokomotivheizern, welche schon fünf bis sechs Jahre und noch länger den Heizerdienst versehen, bis 1. Jänner 1913.

2. Systemisierung nach dreijähriger Verwendung als Taglochheizer mit Belastung des bisherigen Lohnes.

3. Gewährung einer Nachtdienstzulage.

4. Gewährung des 12/24stündigen Turnus.

5. Beteiligung der Arbeiter mit Seife und Handtuch; Errichtung von Waschapparaten und von versperrbaren Kleiderständern.

6. Beteiligung der Auswäscher mit Montur und Stiefel zweimal jährlich oder Monturpauschale sowie Gewährung einer Zulage von 60 Kr. täglich.

7. Einführung der automatischen Borrückung von viermal zu zwei Jahren, um je 20 Kr., dann alle drei Jahre um 20 Kr.

8. Anerkennung der vom Personal gewählten Vertrauensmänner.

9. Gewährung eines zweiten freien Tages im Monat.

Nach Kenntnisnahme dieser Berichte sprach Genossen Sloboda von der Zentrale über den Ausbau der Organisation und des Vertrauensmännerystems.

Die Versammlung war gut besucht.

Hütteldorf. Die Wagenpumpe von Hütteldorf hielt am 24. September I. S. im Eisenbahnerheim in einer Versammlung, um gegen die durchgeführte Verschlechterung ihres Turnus protest zu erheben, ab. Genossen Sloboda, der als Vertreter der Zentrale erschien, konstatierte, daß bereits zwei Widersprüche aufgedeckt erscheinen. Erstens ist es nicht wahr, daß mit der Verschlechterung des Turnus eine Einheitlichkeit in der Dienstleistung mit jener aller anderen Bahnhöfe erzielt wurde, so daß nur deshalb eine Turnusveränderung Platz griff; denn es ist nicht wahr, daß nunmehr alle Wiener Bahnhöfe einen und denselben Turnus haben. Zweitens ist es nicht wahr, daß die Turnusverschlechterung über Antrag der Staatsbahndirektion erfolgte, weil, wie die Deputation berichtete, die Direktion von der Turnusänderung oder von einem Befehl zu einer solchen, nichts weiß. Es ist also ein Willkürakt des Bahnbetriebsamtes, gegen den protestiert werden müsse.

Nachdem eine diesbezügliche Resolution angenommen worden war, schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Krems an der Donau. Die Ortsgruppe Krems hielt am 22. September 1912 in Marbach an der Donau in der Bahnerhaltung und in Grein an der Donau "zum goldenen Kreuz" zwei sehr gutbesuchte Oberbauerarbeiterversammlungen ab, wo Genossen Schneider aus Wien referierte. Die lehrreichen Referate wurden mit großem Beifall aufgenommen.

Grazendorf. In Grazendorf fand am Sonntag den 22. September eine gutbesuchte Bugsbegleiterversammlung statt, zu welcher, von der Zentrale entsendet, Genossen Sloboda erschien und ein ausführliches Referat in Bezug auf Normierung, Stand und Rang der Bugsbegleiter im allgemeinen, über die Ernennung der Bremser zu Ausbildungskondukteuren im besonderen hielt. Bei Punkt "Eventuelles" wurde über die Erstellung der Turnusse gesprochen.

Budweis. (Verschickerungsversammlung.) Am 3. September I. S. fand in Budweis eine öffentliche Versammlung des Verschickerpersonals statt, welche einen ansehnlichen Besuch aufwies. Den Vorsitz der Versammlung bildeten die Genossen Vasson, Biran und Dits. Zur Tagesordnung: "Die Einführung der Prämien für das Verschickerpersonal und die Forderungen desselben" sprach Genossen Neindinger, Vertrauensmann des Verschickerpersonals aus Wien, der aus eigener reicher Erfahrung sich gegen die Einführung der Prämien aussprach. Nach ihm referierte Genossen Tausig aus Prag in tschechischer Sprache, der ergänzend aus dem Gebiete Böhmens Fälle berichtete. Nach den Referaten entwidmete sich eine lebhafte Debatte, aus der zu ersehen war, daß das Budweiser Verschickerpersonal gegen die Einführung der Prämien ist und daß es auf seiner Forderung beharrt, daß ein monatliches Verschickerpauschale von 24 Kr. eingeführt wird.

Aus den Organisationen.

Brünnisch-Leipa. Zwei Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen länger als drei Monate im Rückstand sind, werden in ihrem eigenen Interesse aufgefordert, dieselben einzustellen zu begleichen, andernfalls dieselben als ausgetreten verpflichtet, ihre restlichen Monate nachzuholen.

St. Valentin. Bei der Neuwahl der Funktionäre am 21. September wurden folgende Genossen gewählt: Josef Hladík, Obmann, Franz Haslinger, Stellvertreter; Kilián Scheiblauer, Kassier, Franz Ortner, Stellvertreter; Johann Weinberger, Schriftführer, Johann Strnad, Stellvertreter; Karl Schuh und Johann Haslmeier, Kontrolloren; Joachim Haslinger und Leopold Schott, Bibliothekare; Johann Brom und Johann Sommer, Ausschüsse.

Oberberg. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß durch die Zentralisierung der Bibliothek und durch bedeutende Ankaufe guter Bücher in deutscher, polnischer und tschechischer Sprache einem jeden Genossen Gelegenheit geboten ist, sich in seinen freien Stunden an dem Inhalt eines guten Buches zu erquicken. Die Bücherausgabe findet jeden Dienstag von halb 8 bis 9 Uhr abends und jeden Sonntag von halb 11 bis 12 Uhr mittags statt. Die Genossen werden erzählt, die Bibliothek fleißiger zu beachten, damit die großen Lieder an Geld und Arbeit nicht umsonst gebracht werden.

Budweis. Die Mitglieder des Sterbehofs werden erzählt, für die verstorbene Gattin des Mitgliedes Nr. 744 Johann Haner 20 Kr. zu erlegen.

Sporis. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Eisenbahntaschenkalender von seitens unserer Administration eingetroffen sind und bei Genossen Obmann Rübner sowie beim Kassier Josef Ponik gegen Barbezahlung zu haben sind. Jedes Genossen Pflicht ist es, für diese Sache zu agieren, damit eine weitere Nachbestellung erfolgen kann.

Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat statt, woran sich die Mitglieder genau zu halten haben.

Wipert. (Richtigstellung.) Franz Lenerz wurde irrtümlich in unserer Nummer 27 als anspruchsberechtigt ausgewiesen. Die Ansprüche der Hinterbliebenen mußte jedoch wegen Rückstand der Beiträge abgewichen werden.

Obernix. Zwei Mitglieder, welche Taschenkalender beziehen, wollen sich wegen Bestellung an Genossen Duffet wenden. Ferner sind die Mitgliedsbücher befußt Revision an den Zahlstellenkassier abzugeben.

Verschiedenes.

Ein Dichter. Unsere Redaktion war diese Woche von einem Dichter heimgesucht. Es ist wahrhaftig eine Heimfahrt, wenn einen ein Dichter besucht. Unter allen zweibeinigen Lebewesen, die unsere lieben Erdkugel bevölkern, sind die Dichter die ab scheulichsten Geschöpfe. Sie wollen die ungemeinten Dirge reimen und zwängen unsere tiefinner menschlichen Gefühle in starre Versmaße ein. Ich will es ja gestehen, daß auch ich einstmals auf Abwege geriet und auf ein Haar zum Dichter herabgesunken wäre, aber mein Schutzengel bewahrte mich vor weiteren Fehltritten. Mein erster, einziger und längstens Poem lautete:

Erwachen!

Am Morgen fällt der Morgentau,
Die Mille bringt die Millefrau.

Als mir der Vortrag dieser dichterischen Schöpfung Prügel einbrachte, verzichtete ich auf weitere Reitversuche am Pegasus. Der uns besuchende Dichter erklärte auf die Frage nach seinem Geste, er schwebe abwechselnd zwischen elegischer Trauer und höchster lirischer Glückseligkeit dahin und brauche bloß jemand, der ihm unter die Arme greife. Ich tat ihm den Gefallen, ermischte ihn aber überhalb der Arme und im Rücken er draußen am Dauch. Diese Behandlung hinderte ihn aber nicht, eine Auswahl Gedichte uns zur Tür hineinzutragen. Niemals vergesse ich die seelische Erfrischung, die eintrat, als ich eines der beschriebenen Blätter zu lesen anfing. Das Gedicht begann:

Wehmuth.

Mein Herz umkrallt ein heft

wichtigsten Ergebnisse der letzten Volkszählung findet man im Kalender. Karl Marx und sein Werk erläutert Gustav Eisler in anlässlich des dreihundertsten Todesstages des Begründers des wissenschaftlichen Sozialismus. Verstreut finden sich in dem Kalender Ausführungen von Karl Marx über Konzentration und Monopol, über Frauen und Kinderarbeit, über die Konkurrenz der Arbeiter, auch kräftige Worte von Fourier über den Hunger. Zum Verständnis der gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung trägt bei eine Abhandlung von Adolf Brunn über die Tarifverträge. In die Geschichte der Arbeiter wie in die Kunst führt uns Wilhelm Hauserstein mit der reich illustrierten Darstellung der Arbeiter in der alt-orientalischen Kunst. Mitten in die Gegenwart, in die Gefahren des Arbeiterlebens werden wir gerückt durch die Ausführung von J. Brod über die Tragödie der Betriebsunfälle und durch die warmen Worte an die Frau und über die Frauen von Adelheid Popp. Unser geschichtliches Wissen wird erweitert durch Hugo Schulz's Darstellung der Befreiungskriege. Auch die Neubearbeitung der Geschichte des Kalenders und die Darstellung beabsichtigter Kalenderreformen erweitern unser geschichtliches Wissen. In das nahe verwandte Gebiet der Geographie führt uns eine Studie von Gustav Walter: "Die Grobierung der Pole". Naturwissenschaftliche Darstellungen bringt der Kalender, so über die Großtierwelt des Alpen- und Karwendels und über niedere Tierwelt in den Alpen, dann über den Geiser von Raak in Oberungarn und über die Geiser auf der Erde. Ausführungen über die Alpen und Touristik leiten uns über zu Betrachtungen über die Arbeiter-touristik von Leopold Hapitsch, der mit den Darlegungen über den Arbeiterurlaub von Josef Schmid und über die Kinderfreunde von Mag. Winter interessante Neuherungen aus der Arbeiterbewegung veranschaulichen. Hierzu gehören auch die Sammlungen von Adressen über unsere Arbeitersekretariate, Gewerkschaften, Partei- und Gewerkschaftszeitungen, wie über unsere Gewerbeinspektionen bezüglich für die Unterhaltung sorgen Skizzen und Novellen, so "Der Fischbraten" von Alfons Behold, "Der Geist aus der Statostenburg" von Otto König, "Frau Wiesinger und die Konkurrenz" von Hans Wild, "Der Bäckenschwab" von Veit Niedibius, das kräftige Gedicht von Richard Dehmel auf das Jahr 1812 und andere Beiträge. All das Material, das für einen Kalender notwendig, wie Post- und Telegraphentarif, Stempelfäulen und dergleichen, enthält unser Österreichischer Arbeiter-Kalender, der im Jahre 1913 besonders gut geraten ist.

Man muß im Interesse unserer Bewegung die weiteste Verbreitung dieses ebenso reich illustrierten wie durch mannigfachen wertvollen Text ausgezeichneten Kalenders wünschen.

Wo der Österreichischen Arbeiter-Kalender für das Jahr 1913 bei unseren Partei- oder "Glühlichter-Kalporen" ausnahmsweise nicht zu haben sein sollte, da empfiehlt sich die Einwendung von 1 Kr. in Briefmarken an die Wiener Polizeibuchhandlung, Wien VI/1, Gumpendorferstraße Nr. 18, worauf sofortige Frankozusendung des Kalenders erfolgt.

Der Bahnmeister. Handbuch für den Bau- und Erhaltungsdienst der Eisenbahnen. Heft 5, 1. Hälfte: Baustoffe. Verfaßt vom dipl. Ingenieur A. Birk. Preis Kr. 170. Zu beziehen durch die Buchhandlung J. G. Calve, Prag I, Kleiner Ring.

Dieses Heft enthält in gediegener Darstellungsweise das Wesentliche der gesamten Baumaterialienlehre und gliedert sich in die Abschnitte: Die Baustoffe. Das Holz. Die Metalle. Die Bindemittel. Die Nebenstoffe. Die Aufbewahrung und Erhaltung der Baustoffe. Die populäre, der Praxis angepaßte Behandlung des Stoffes und die vorzügliche Ausstattung sowie die billige Preis des Heftes sichern demselben eine voraussichtlich große Verbreitung. Auch den Herren Bahnmeistern und Vorarbeitern des Erhaltungs- und Baudienstes sei dieses Heft wärmstens empfohlen.

Eingesendet.

Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Arbeiter-Stenographenverein "Gabelsberger". Seit einer Reihe von Jahren besteht in Wien ein Arbeiter-Stenographenverein "Gabelsberger", welcher Provinzgenossen brieflichen Unterricht in Gabelsberger'scher Stenographie erteilt. Seit dem Jahre 1907 gibt der Verein eine eigene, sehr gut redigierte, stenographische Monatsschrift heraus, welche 16 Seiten umfaßt und zu den schönsten stenographischen Zeitungen Österreichs und Deutschlands zu zählen ist. Der "Arbeiter-Stenograph System Gabelsberger" ist die einzige stenographische Zeitung, welche seinen Abonnenten sozialistische Lektüre in Gabelsberger'scher Stenographie bietet. Der Abonnementspreis beträgt per Jahr Kr. 250. Mitglieder des Vereins erhalten die Zeitung kostenlos. Wir können dieses ausgezeichnete schöne, korrekte stenographische Arbeiterblatt aufs wärmste empfehlen. Antragen sind zu richten an Genossen Leopold Podrazik, Wien XV, Märzstraße 124, I. Stock, Tür 28.

Einer besonderen Aufmerksamkeit der P. T. Lederer empfehlen wir das heutige Institut der Firma Prototyp Storkovský u. Sohn, Herren- und Damenleiderstoffe-Verkaufshaus in Hummelbach, Böhmen. Diese bekannte, leistungsfähige Firma lädt die P. T. Lederer ein, sich bei Bedarf vertrauensvoll an sie zu wenden und Muster zu verlangen.

Hausfrauen, Gasthäuser, Hotels, Pensionen sowie andere Einrichtungen werden gut tun, sich bei Bedarf von Bettfedern, Daunen oder fertigen Betten, Bettwaren und Matratzen vertrauensvoll an das leistungsfähige Verkaufshaus Mag. Berger in Deschenitz Nr. 249 a, Böhmerwald, das diese Waren nach allen Ländern exportiert, zu wenden. Diese Firma, der es möglich ist, durch direkten Einkauf gute Qualitäten preiswert zu liefern, kann mit Rücksicht auf ihre Reelität jedermann bestens empfohlen werden. Näheres im Interatenteil.

Vielseitigste Menschen sind solche, welche sich eines guten Schlafes rühmen können. Wer einen gesunden Schlaf erzielen will, muß in erster Linie auf eine zweckentsprechende Ausstattung des Bettes bedacht sein. Das altrenommierte Bettfedernhaus Josef Blahut in Deschenitz (Böhmerwald) liefert in vorzüglichen Qualitäten fertige Betten, Tuchent, Kopfpolster, Kinderbetten, Betttücher, Matratzen, Flanelldecken, sowie Bettfedern und Daunen zu außerordentlich billigen Preisen. Man verlange von dieser streng reellen, erstaunlichen Bezugsquelle ausführliche Preisliste, welche auf Verlangen gratis und franko ausgeschickt wird.

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen, respektive Zahlstellen haben bis zum 27. September für die nachfolgend angeführten Monate mit der Zentrale noch nicht abgerechnet gehabt, obwohl bis längstens 10. eines jeden Monates die im vergangenen Monat eingesetzten Beiträge zur Abschrift fällig gewesen sind. Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht verkürzen zu müssen, bitten wir die rückständigen Orts-

gruppen um ehe baldigste Einwendung des Beitrages und künftig hin um eine rechtzeitige Abrechnung.

Maier Juli und August; Böhmisches Erzgebirge, Brandis und Budigsdorf per August; Chyrow und Divacca per Juni, Juli und August; Elbogen, Gosau und Görlitz per August; Görlitz I, Haidenschaft und Görlitz per Juli und August; Görlitz und Kanis per August; Kojetin per Juli und August; Kroszow und Leipnik per August; Michelov per Juli und August; Podgorze per August; Podwoloczycka per Juli und August; Rudolfsdorf per August; St. Michale per Juli und August; Spittal an der Drau, Wien-Favoriten II, Wien-Döbling, Zagorze und Zeltweg per August.

Ausweis des Vereines "Eisenbahnerheim", Wien.

An Spenden für das "Eisenbahnerheim" sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 1. September bis 30. September in Kronen eingelaufen: Ortsgruppe Kreis 20,—, Tarvis 10,—, Zanda (Prerau) 20,—, Johann Döcker (Wien) 20,—, Friedrich Pichler (Wien, N.-B.) 20.—.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralausschusssitzung am 18. September 1912. — Verhandlung über die in der im Jahre 1911 stattgefundenen Delegiertenversammlung der Zentrale gefaßten Beschlüsse. — Berichte über den Stand des Balles von Personalhäusern. — Plan für die nächsten Zentralausschusssitzungen. — Erledigung des Einlaufs.

Sprechsaal.

An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

I.

Wir bringen allen Ortsgruppenfunktionären und Mitgliedern zur Kenntnis, daß wir von nun ab die Nachsendung des "Eisenbahner" an jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen länger als sechs Wochen im Rückstand sind, nicht mehr besorgen. Von Expedition zu Expedition müssen gegen 2000 Exemplare extra nachgesendet werden. Diese besondere Manipulation kostet durch die Saumeligkeit der betreffenden Mitglieder, die sich ein Gewohnheitsrecht daraus gemacht haben, Tausende von Kronen. Es wird künftig solchen Mitgliedern nur das letzte Exemplar, von wo ab die Zahlung wieder beginnt, nachgesandt. Damit neue Mitglieder von einer Abrechnung zur anderen nicht auf ihr Fachblatt warten brauchen, empfiehlt es sich, daß die Aufnahmscheine der Neuaufgenommenen sofort an uns eingesendet werden. Alle diesbezüglichen Aufnahmscheine ersuchen wir mit dem Namen der Ortsgruppe oder Zahlstelle zu bezeichnen. Um Störungen in der Auslieferung zu vermeiden, bringen wir allen Mitgliedern zur Kenntnis, nach jeder Überstellung sofort die Adressänderung an uns bekanntzugeben. Bei Adressenänderungen genügt die Mitteilung der Ortsgruppe, der Mitgliedsnummer, des Namens und der neuen Adresse. Bei Versetzungen oder Uebertritten von einer zu anderen Ortsgruppe oder Zahlstelle muß uns unter allen Umständen der Name, die alte Ortsgruppe und Mitgliedsnummer, die neue Ortsgruppe und Mitgliedsnummer sowie die genaue Adresse bekanntgegeben werden, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil sehr viel gleichnamige Genossen in unserem Mitgliedsstand vorkommen. Die Beitragsstammungen sind, wenn sie genau laut Vorordnung und ohne jede andere Mitteilung ausgefüllt werden, portofrei. Anders ausgefüllte Reklamationen werden von den Postanstalten als briefliche Mitteilung behandelt und mit Strafporto belegt. Neue Reklamationen sind bei der Zentrale anzufordern.

II.

An unsere geehrten Kassiere und Kreditzähler!

Es kommt sehr häufig vor, daß mancher Genosse, anstatt regelmäßige allmonatlich abzurechnen, erst in zwei oder gar erst in drei Monaten abrechnet. Wir eruchen daher die Genossen in ihrem eigenen sowie im Interesse der Mitglieder selbst, jeden Monat abzurechnen. Die Monatsbeitragscoupons ersuchen wir, um der Zentrale die Verwaltungskosten zu ersparen, arithmetisch (die Coupons für die S. U.) ebenfalls nach Mitgliedsnummern zu legen und mit einem Bindfaden zu binden. Der ausgefüllte Scheck sowie die vidirte und mit dem Ortsgruppenstempel versehene Kassabuchabschrift ist unbedingt der Coupondsendung beizulegen.

III.

Bezüglich des Briefsports wollen wir nur folgendes anführen: Es kommt häufig vor, daß mancher Genosse die Coupondsendung in drei bis vier Doppelbriefen, welche zusammen nicht einmal 200 Gramm betragen, einfendet und wir machen sie daher aufmerksam, daß ein Doppelbrief, $\frac{1}{4}$ Kilogramm, das heißt bis zu 250 Gramm 20 Kr. kostet; nur wo das Gewicht 250 Gramm übersteigt, ist die Sendung in zwei Briefen zu teilen oder als Paket zu behandeln. Niemals aber dürfen solche Sendungen als Drucksache versendet werden und wir bitten Sie, sich danach zu richten. Die Administration.

Achtung, Mitglieder der Hinterbliebenenunterstützung!

Jene Mitglieder, welche mit den Monatsbeiträgen im Rückstand sind, werden freundlich aufgefordert, die restierenden Beiträge einzufinden, da gegen die säumigen Mitglieder nach dem Punkt 10 des S. U. Statuts vorgegangen wird. Nach dreimonatigem Rückstand verliert jedes säumige Mitglied seine früheren Ansprüche und Rechte und riskiert einen Neubeitritt.

Veranstaltungen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Eisenberg. Am 6. Oktober, um 8 Uhr abends, Monatsversammlung in Scheide's Gasthaus. Teplitz. Am 6. Oktober um 8 Uhr abends Monatsversammlung im Restaurant "Zum Spaten". Bad - Auersee. Ab 1. Oktober werden die Monatsversammlungen im Vereinslokal abgehalten. Schärding. Die Monatsversammlungen werden von nun an jeden ersten Samstag im Monat um 7 Uhr abends in Schreiner's Gasthaus abgehalten. Bodenbach. Am 6. Oktober um 8 Uhr abends Monatsversammlung in der Volkshalle. Igglau. Am 13. Oktober nachmittags 3 Uhr in Wolframs Gasthaus in Wiese.

Briefkasten der Redaktion.

Mitglied Nr. 85. Da Sie nicht zu jenen Dienern gehören, die vor dem 1. Jänner 1909 angestellt worden sind, rüden Sie in die 1100 erst nach drei Jahren, demnach am 1. Jänner 1914 vor. — Marburg. Ihre Rechtsauffassung betrifft der Leistungspflichtung zum Pensionsfonds ist eine irrite. — Bruck an der Mur. Wenn es sich bei der Anfrage um Lose der Eisenbahnerlotterie handelt, teilen wir mit, daß diese beiden Lose nicht gezogen wurden. Es ist auch schon die

Frist zur Behebung der Gewinne dieser Lotterie verstrichen. — Kondukteur S. für die vom 1. Jänner 1909 bis 1. Juli 1910 mit 900 Kr. angestellten Bedienten wurde ein eigenes Vorrückungsschema aufgestellt mit verschieden abgekürzten verlängerten Vorrückungsfristen. Sie rücken nach diesem Schema am 1. Jänner 1913 vor. Zurückzuführen ist die Sache auf unvernünftige Quertriebvereine christlichsozialer Mauleküter, die verhindern wollen, daß die neuangestellten den älteren Dienern im Gehalt nachkommen und die, anstatt den älteren Dienern Verbesserungen zu bringen, sich mit Verschlechterungen bei den Neuangestellten begnügen. Die Herrschaften nennen das reformieren. — Jägerndorf. Mußte für die nächste Nummer zurückbleiben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

