

Der

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

## Sprechstunden

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

**Insertionspreis:**

Die einspaltige Millimeterzeile 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.

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

Wien, den 10. Jänner 1912.

20. Jahrg.

Wie im Vorjahre, erscheint auch heuer Anfangs Februar im Verlage des „Eisenbahner“ das in Eisenbahnerkreisen mit viel Beifall aufgenommene **Eisenbahnerwischblatt**

und wird das einzelne Exemplar, gleich wie im Vorjahre, zu 12 Heller abzugeben. Wir ersuchen daher die Ortsgruppen und Vertrauensmänner, uns **sofort die Anzahl der Exemplare**, die sie zum Vertriebe benötigen, **bekanntgeben zu wollen.**

Beiträge, die auch lokaler Natur sein können, erbitten wir bis **längstens 22. Jänner l. J.** unter der Bezeichnung „für das Witzblatt“ an unsere Redaktion. Entscheidend für die Aufnahme ist, daß darin Ereignisse, Zeit- und Tagesfragen, soweit sie für die Eisenbahner von Interesse sind, in humorvoller oder satirischer Weise beleuchtet werden.

Die Devise unseres Witzblattes ist auch in diesem Jahre: „In dieser trost'igen Zeit dem Verben und gesunden Spott eine freie Gasse!“

**Der Verlag.**

Ein Frohlocken und Jubeln geht durch die sogenannte sozialdemokratische Presse der tschechischen Separatisten. Ein Frohlocken, als ob ein feindlicher Angriff zurückgeschlagen und ein Sieg erlitten worden wäre, der die Geschichte proletarischer Klassenkämpfe um ein denkwürdiges Ruhmestblatt bereichert. Das Ereignis, das zu so freudigen Gefühlen Anlaß gibt, erfährt man ganz offiziell durch eine Stelle aus dem Bericht über den vor einigen Tagen abgehaltenen Parteitag der tschechoslawischen Sozialdemokraten, in der es heißt: „Ernst Winter (Pilsen) teilt mit, daß nun die letzte Gewerkschaft, die der Eisenbahner, gespalten und eine eigene tschechoslawische Eisenbahnerorganisation gegründet wurde.“ Und der Bericht verzeichnet an dieser Stelle „lebhaften Beifall!“

In der Tat ist die Angelegenheit, um die es sich handelt, nunmehr bei einem Punkte angelangt, bei dem auch das bisher von uns beobachtete Schweigen gebrochen werden muß. Niemand wird uns vielleicht den Vorwurf machen können, daß wir in der Frage des Separatismus, der in den letzten Monaten in der gesamten Partei- und Gewerkschaftspresse diskutiert und ebenso einstimmig zurückgewiesen wurde, irgendwie in voreitiger Weise unsere Stellung dargelegt hätten. Vielleicht sogar ging die objektive Haltung, die in unserem Schweigen zum Ausdruck kam, weiter, als sie mit Rücksicht auf die allgemeine Schädlichkeit jener in das gesamte praktische Gewerkschaftsleben hineingetragenen Tendenzen sich von allem Anfang an rechtfertigen ließ. Aber bei der Hyperempfindlichkeit jener Kreise, für die die nationale Spaltung der Gewerkschaften Lebenszweck zu sein scheint, wollten wir auch jeden Schein vermeiden wissen, als ob durch uns der Stein des Separatismus auch bei den Eisenbahnern ins Rollen gebracht worden wäre. Nun aber, wo man uns durch den Beschluß der Prager tschechoslawischen Gewerkschaftskommission den Fehdehandschuh offen hinwarf, wäre weiteres Schweigen eine Ver-

legung unserer gewerkschaftlichen und publizistischen  
Pflicht.

Wir haben den separatistischen Eisenbahnverband, der bereits vor Monaten in Preßau gegründet wurde, bisher mit keinem Worte erwähnt, und zwar deshalb nicht, weil die Prager tschechoslawische Gewerkschaftskommission selbst im Mai 1910, als die Zerreißung verschiedener anderer Gewerkschaften schon vollzogen war, erklärt hatte, daß sie nicht daran denke, eine nationale Abtrennung auch bei den Eisenbahnern vorzunehmen, da innerhalb dieser Zentralorganisation alle Wünsche in nationaler und sprachlicher Richtung im weitesten Sinne erfüllt seien. Bei der im Mai 1910 in Prag abgehaltenen Konferenz der tschechischen Ortsgruppen, auf der 65 Ortsgruppen und Zahlstellen unserer Organisation durch 126 Delegierte vertreten waren und in der über die Frage des Separatismus beraten und beschlossen wurde, war als Vertreter der Prager tschechoslawischen Gewerkschaftskommission Genosse Steiner anwesend, dessen damals in deren Namen abgegebene Erklärung in ihrer Gänze wiedergegeben zu werden verdient. Genosse Steiner präzipierte damals den Stand der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission in folgenden Ausführungen:

„Vertreter Genossen! Durch einen gefallenen Zufall wurde ich eingeladen, mir als Vertreter der tschechoslowakischen Gewerkschaftskommission das Wort zu nehmen, um unsere Anschauung und unsere Meinung über die Organisation der Eisenbahner vorzubringen, wie wir die Grundsätze der Autonomie und der zentralistischen Form der Gewerkschaftskommission auffassen und ansetzen. Aus dem Referat des Genossen Brobeck, das sich auf die im Jahre 1905 in Brünn angenommene Resolution gründete, ist deutlich zu ersehen, daß die Gewerkschaftskommission stets auf dem Grund-  
sätzen gestanden ist und noch steht, daß es nicht auf die Form der Gewerkschaftsorganisation ankommt, sondern daß das ganze Schwergewicht auf ihrer inneren Einrichtung beruht. Es ist daher die zentralistische Form für uns nicht schlecht, wir verlangen aber, daß in ihrem Rahmen die Angehörigen der einzelnen Nationen alle Rechte erlangen, die sie zu ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung benötigen. Seit der Brünnener Konferenz hat die tschechoslowakische Gewerkschaftskommission ihren Grundgedanken geänbert, nach welchem klar ist, daß sie auch weiter die zentrale Organisationsform mit der einen Bedingung anerkennt, daß die Angehörigen der einzelnen Nationalitäten alle in der Resolution angeführten Rechte erlangen.

Die Gewerkschaftskommission wollte nicht eine Spaltung der Gewerkschaftsorganisation, sie wollte sich nur dagegen, daß die Mitglieder der Landesgewerkschaftsvereine als Nichtorganisierte behandelt werden. Es gab und gibt eine Reihe von Landesvereinen, welche sich gegen eine Vereinigung wehrten, weil sich Wien eine gemeinsame Tätigkeit nur so vorstellt, daß diese Landesvereine ihre ganzen Fonds und Beiträge der Wiener Zentrale abführen. So ließe sich von den Typographen, Lithographen und einer Reihe anderer Berufe reden, deren tschechische Organisation schon ihre Geschichte hat.

Soweit es sich um politische Ursachen des Notwendigkeits zwischen der Wiener Kommission und der Tschechoslowakischen Gewerkschaftskommission handelt, ist klar, daß wir fordern, daß die tschechische Gewerkschaftsbewegung in der gewerkschaftlichen Internationale gerade denselben Platz einnimmt, den die tschechoslowakische Partei in unserer politischen Internationale einnimmt.

Die Entwicklung brachte die Frage der Form der Organisation mit sich und diese Entwicklung läßt sich nicht aufhalten, sie wird weiter fortschreiten, bis wir zu unserem Ziele gelangen.

Das ist notwendig zu sagen von den anderen Gruppen und ihren Organisationen, bei welchen auch die einzelnen Teile einen Kampf führen können und auch einen erfolgreichen Kampf. Etwas anderes ist es aber bei euch Eisenbahnenbediensteten. Bei euch ist es ein Unternehmen, alle Verbesserungen und Verschlechterungen kommen von einer Zentrale. Die Zusammensetzung und die Tätigkeit eurer Organisation sind anders als bei anderen, weil sie anders sein müssen. Ihr habt in eurem Berufe verschiedene Arten von Arbeiten und Diensten, meistens auch verschiedene Interessen und es ist notwendig, bei der inneren Einrichtung der Organisation und ihrer Tätigkeit sich anzupassen. Dies alles spricht gegen das Zerreißen der Organisation der Eisenbahnenbediensteten und für ihre heutige Form.

Ich demerte nochmals, daß es nicht auf die Form der Organisation ankommt, sondern auf ihre innere Zusammenfassung. Die tschechischen Eisenbahnbetriebsstellen haben im Rahmen ihrer Zentralorganisation erreicht, was sie brauchen und wenn sie weiter zur Erlangung der Reife, die ihnen noch fehlen, arbeiten werden, können sie mit der Form ihrer Organisation zufrieden sein, da sie ihnen mehr bietet als alle anderen Zentralorganisationen.“

Diese klare und bündige Erklärung über die Voraussetzungen und Grundsätze einer einheitlichen zentralen Eisenbahnerorganisation, die der Vertreter der tschechoslowakischen Gewerkschaftskommission damals abgab, erhält nun ihren wirksamen Hintergrund durch den erwähnten Beschluß derselben Kommission, der sich für die Ausnahme des unterdessen von Preva nach Prag verlegten tschechischen Separatistenverbandes der Eisenbahner ausspricht und der damit als vollwertige mit allen Rechten ausgestattete Gewerkschaftsorganisation seitens der tschechoslowakischen Kommission anerkannt erscheint. Daß diese frevelhafte Zerreißung der einheitlichen Eisenbahnerorganisation, mit der die tschechoslowakische Gewerkschaftskommission einen unter ihrer Mitwirkung zustande gekommenen gegenseitigen Beschluß bricht, mit „lebhaftem Beifall“ des tschechoslowakischen Parteitages begrüßt wird, wird wohl als bleibendes Dokument nationaler Verblendung festgehalten werden müssen! Denn daß es sich, abgesehen von allen prinzipiellen Gesichtspunkten und Folgerungen, die Genosse Steiner aus jener Prager Konferenz voll anerkannte, nebstbei um den Bruch eines unter der Sanktion der Prager Gewerkschaftskommission gefassten Beschlusses handelt, geht aus der einstimmig auf der genannten Ortsgruppenkonferenz angenommene Resolution hervor, in der es nach ausführlicher Erörterung des separatistischen Gewerkschafts konflits heißt:

Nach Erwägung aller Umstände, die mit dieser Frage, um die es sich handelt, zusammenhängen, erklären die genannten Vertrauensmänner in Übereinstimmung mit der tschechischen Leitung der Organisation sowie in Übereinstimmung mit dem Vizepräsidenten der tschechoslowakischen Gewerkschaftskommission, daß sie den unerschütterlichen Willen haben, soweit es die Form der Organisation betrifft, bei der einheitlichen, zentralen, internationalen Organisation zu beharren, die getreulich ihren oben genannten Grundsätzen auf Grundlagen in sprachlichen und nationalen Angelegenheiten der Selbstverwaltung sich sowohl nach innen als nach außen zu jeder Zeit und in jeder Angelegenheit gut bewähren hat."

Die Tatsache, daß in der Zentralorganisation der Eisenbahnerschaft Oesterreichs allen sprachlichen Bedürfnissen der einzelnen in ihr vertretenen Nationen vollauf Rechnung getragen ist, daß die tschechischen Genossen in Prag ihr eigenes Sekretariat und ihr eigenes tschechisches Sachorgan besitzen und daß sie über eine vollständige Autonomie in allen Verwaltungsangelegenheiten verfügen, wurde, wie man sieht, damals von den Genossen der tschechoslowakischen Gewerkschaftskommission vernünftigerweise voll anerkannt. Trotz dieser Erkenntnisse und der auf ihnen stehenden Beschlüsse wurde nun freilich die seither verstrichene Zeit hindurch mehr oder minder offen von den Organen der tschechoslowakischen Partei die separatistische Eisenbahnerschaftsorganisation fleißig unterstützt. Man beachte nur, daß das „Pravo Lidu“ für eine am 16. v. M. in Žižkov einberufene Versammlung, in der der Uebertritt der dortigen Ortsgruppe zu dem separatistischen Verbände beschlossen wurde, in warmen Worten agitierte und auch Tags darauf triumphierend in einem Bericht über dieselbe Versammlung den vollzogenen Uebertritt begrüßte. Es handelt sich vorläufig um den Beginn des offenen Kampfes der separatistischen Zersplitterer gegen die Einheit der Organisation der Eisenbahner. Aber mit welchen Mitteln der Kampf bereits jetzt geführt wird, möge ein Beispiel zeigen:

Am 16. v. M., am Tage also, wo der Uebertrittsbeschluß der Ortsgruppe Ziskov erfolgte, begaben sich auf Grund eines Beschlusses des Prager Verwaltungsausschusses unserer Organisation die Genossen **Beran**, **Kalta** und **Buchar** zum Kassier **Zaruba** der Ortsgruppe Ziskov, um eine Revision der Gebahrung durchzuführen. Bei dieser Gelegenheit verweigerte **Zaruba** nicht nur die Einsichtnahme und Herausgabe der Bücher, sondern bedrohte die Revisoren mit Erschlagen und versetzte tatsächlich dem Genossen **Beran** einen so heftigen Schlag, daß dieser zu Boden fiel. Sodann sperrte



Zaruba die Revisoren in das Zimmer ein und steckte den Schlüssel zu sich. Erst nach geraumer Zeit wurde die Tür wieder durch die Gattin Zarubas geöffnet. Auf Grund dieses Vorfalls sah sich der Prager Verwaltungsausschuß genötigt, die Herausgabe der Kassebücher zu fordern und es begaben sich am 20. v. M. der Obmann des Verwaltungsausschusses Genosse Jeller und das Mitglied der Organisationskontrolle Genosse Prochazka neuerlich zu Zaruba, der abermals die Herausgabe des Organisationsentwurfs verweigerte und sich äußerte, „er wäre imstande, den Genossen Veran zu erschlagen“. Darauf blieb natürlich kein anderes Mittel, als den Ausschuß zu suspendieren, die Ortsgruppe Ziskov aufzulösen und die Statuten zu einer Neukonstituierung einzureichen. Und was sagte die tschechoslowakische Parteipresse zu diesem unerhörten Vorfall, wo man der Verwaltung einer Gewerkschaftsorganisation rundweg das selbstverständliche Recht der Kontrolle verweigerte und deren Funktionäre mit dem Erschlagen bedroht? „Pravo Lidu“ und „Nova doba“ sprechen rundweg von einem „Eindringen der Funktionäre der „Zel. Zrizeneo“ in die Wohnung des Funktionärs der Ortsgruppe Ziskov! Auf die Spitze wird aber die Gehässigkeit durch folgenden Lügenbericht des Pilsner Blattes „Nová Doba“ getrieben, in dem es nach diesem Vorfall heißt:

„Den Genossen und Eisenbahnbediensteten! Wir stehen vor einem Unsturz, den jeder organisierte Arbeiter und Bedienstete erwartet hat, und wir sind daher gar nicht überrascht. Der Kampf um die Selbständigkeit in unseren gewerkschaftlichen Organisationen ist uns nicht erspart geblieben — im Gegenteil, in unserer Organisation ist er in dem Ausmaß zutage getreten, als unsere Organisation gegründet wurde und bestand immervährend, vor der Öffentlichkeit verborgen, und erreichte jetzt den Klammerpunkt, als es dem „Zelozníci Zrizeneo“ beliebt, der tschechoslowakischen sozialdemokratischen Partei und ihrer Gewerkschaftskommission auf der ganzen Linie den Kampf zu eröffnen. Als Ursache dieser Kriegserklärung wird der Versuch der tschechoslowakischen Gewerkschaftskommission angeführt, durch welchen der „Tichotavské Nechodské“ als Mitglied der Kommission aufgenommen wurde. Die Kommission konnte doch die Bitte der Genossen Eisenbahner, welche ihre Pflicht zur Partei erfüllen, abschlagen und dem Wunsch jener egoistischen und zweifelhaften Leute Rechnung tragen, die behaupten, der Partei den Boden unter den Füßen zu untergraben. „Zelozníci Zrizeneo“, welcher seinen Sitz in Ziskov hat, wo sich auch das tschechische Sekretariat befindet, teilte in seiner Nummer vom 15. Dezember 1911 mit, daß die Beiträge für die Gewerkschaftskommission eingestellt werden, und gleich den zweiten Tag darauf, den 16. Dezember, kamen die Mitglieder der Ortsgruppe Ziskov zusammen und beschloßen mit 105 Stimmen gegen eine Stimme, zum „Tichotavské Eisenbahnerverband“ überzutreten.“

Daß, wie unser tschechisches Bruderorgan „Zelozníci Zrizeneo“ feststellt, in der erwähnten Ziskover Versammlung im ganzen 65 Leute anwesend waren, von denen die Hälfte bei der Abstimmung über den Uebertritt nicht mitsprach, während die gute Hälfte der Abstimmenden überhaupt keine Mitglieder der waren, sei nur nebenbei als Illustrationsfaktum

für die Wahrheitsliebe der tschechischen Separatistenpresse vermerkt. Aber daß Funktionäre einer Zentralorganisation als „egoistische und zweifelhafte Leute“ bezeichnet werden, ist wohl ein neuer Beweis, wie es um die moralische Qualität von Leuten aussieht, die so ihr proletarisches Bewußtsein vergessen konnten!

So betäubend es ist, von solchen Erscheinungen sprechen zu müssen, die die nationalchauvinistische Irreführung der Gehirne auch unter den Arbeitern zeitigte, so grundsätzlich wäre es, nicht zur rechten Zeit den Mut zu offenbaren, das Geschwür aus dem Leibe der Organisation zu schneiden. So bar aller Vernunft und aller logischen Begriffe halten wir die tschechischen Eisenbahner in ihrer Mehrheit nicht, daß sie sich jetzt heute, wo die Feinde an allen Ecken lauern, ihrer Kraft und Widerstandsfähigkeit durch die Zerreißung ihrer Organisation selbst berauben sollten. Auf der Prager Konferenz im Mai 1910 hat Genosse Steiner den Eisenbahner die nur zu wahre Erkenntnis nahegelegt, daß der kapitalistische Staat, der ihnen gegenüber als Gegner in Betracht kommt den Zentralismus in seiner ausgeprägtesten Form verkörpert. Und wir glauben kaum, daß Genosse Steiner heute seine Behauptung von damals weniger zutreffend hält. Nicht bloß der Staat tritt heute schon in Oesterreich den Eisenbahner als der allein ausschlaggebende Unternehmer gegenüber, alle Mächte die als staatsverhaltende Faktoren in Betracht kommen, stärken heute dessen Macht nachdrücklicher als je, wenn es gegen die Eisenbahner geht. Das Sturmbläuen im Herrenhaus und auf den Tagungen der Industriellen, das wir gegen das Koalitionsrecht der Eisenbahner vernommen haben, wie nicht minder die Fangmassen, die im neuen Strafgesetzentwurf vorbereitet werden, sind in ihrem Zusammenhang Beweggründe genug, daß man jene Gründe wohl auch heute geltend macht, die Genosse Steiner vor zwei Jahren dafür hatte, daß die Eisenbahner „die zentrale einheitliche Organisation mehr noch als andere Arbeiterschichten benötigen“. Daß man heute diese selbstverständliche Erkenntnis gerade zu einem Zeitpunkt vergißt, wo die Eisenbahnerschaft Oesterreichs vor noch zum Teil unerfüllten Forderungen steht, und wo alles von ihrer einheitlichen Kraft abhängen wird, das macht den Versuch der gewerkschaftlichen Zerreißung zu einem schweren Verbrechen an den Interessen aller Eisenbahner. In diesen Tagen, wo sich alle Feinde gegen uns vereinen, hat die Eisenbahnerschaft Oesterreichs, zu welcher Nation immer sie sich bekennet, jeden chauvinistischen Störungsversuch mit Entschiedenheit von sich weisen, weil er ein frevelhaftes Verbrechen an ihrer Zukunft bedeutet! Es ist eine krasse Idee, die der nationale Überwitz gebären konnte, die Gewerkschaft der Eisenbahner in einer Zeit national zu zersplittern, wo alle Feinde ihre Phalanx fester schließen und wo die Gestaltung der ganzen Zukunft von unserer wohlgeordneten Geschlossenheit abhängt. Alle Erfolge,

die die österreichische Eisenbahnerschaft erobert hat, dankt sie ihrer internationalen Organisation allein. Und diese Erkenntnis hat uns hoffentlich stark genug gemacht, auch diese nationalen Fieberdelirien zu überwinden!

Fr. L.

## Mehr sozialistisches Wissen.

(Vom Lesen und Ausbilden.)

L.

Wer sich als Sozialdemokrat ausgibt und sich im sozialistischen Sinne politisch oder wirtschaftlich betätigen will, von dem wird vorausgesetzt, daß er nicht bloß die Grundlagen des Sozialismus allein, sondern die geschichtliche Entwicklung der Arbeiterbewegung und des fortschreitenden Kapitalismus überhaupt in all ihren Abstufungen und Varianten genau kennt. Dieser Grundsatz herrschte in unserer Partei bis Ende der neunziger Jahre vor. Man sah sich den Mann genau an, bevor man ihn an die Spitze einer kleineren oder größeren Organisation stellte. Man wollte feste Garantien haben, ob diese Organisation oder Organisationsstelle in sicheren Händen ruhen und im sozialistischen Sinne gelenkt und geleitet werden. Und es war gut so. Damals war die Individualisierung auch leichter. Die führenden Männer der Partei kannten jeden Parteigenossen, der aus der Masse geistig hervorragte, waren sie doch fast ausnahmslos Produkte derselben Schule. Die Erziehung der Parteigenossen erfolgte beinahe ausschließlich in den Arbeiter-Bildungsvereinen und war für alle eine rein prinzipielle. Diese Uebersicht über die vorhandenen geistigen Qualitäten war vermöge der Kleinheit der Partei damals noch möglich. Die Schar dieser Genossen wird leider von Jahr zu Jahr kleiner, obwohl gegenwärtig immer noch der Großteil unserer Gewerkschaften in diesen sicheren Händen liegt. In den letzten zehn und fünfzehn Jahren ist es mit der Weiterbildung der Parteigenossen leider anders geworden. Der Kapitalismus und Industrialismus sind innerhalb zwei Jahrzehnten auch in unserem rückschreitenden Staate zu einer kaum geahnten Entfaltung gelangt. Mit der industriellen Entwicklung und fast gleichzeitig mit ihr wurden die Bildungsvereine — ihr Name sagt es schon — von den großen zentralen Reichsverbänden der Gewerkschaften abgelöst und ersetzt. Jeder Tag brachte Neugründungen mit sich. Viele Agitatoren mußten herausgesucht und angestellt werden, die dieses neue und vielgestaltige Gewerkschaftsleben zu lenken und auszubauen hatten. Es stellte sich jedoch alsbald heraus, daß die wirtschaftliche Entwicklung uns weit vorausgeeilt war und wir mit der Erziehungsschwerkraft unserer Genossen nicht folgen konnten. Wollte man jedoch den Verhältnissen einigermaßen Rechnung tragen und dem Indifferentismus der Arbeiter an den Kragen gehen, so mußte man sich mit Agitatoren begnügen, die heute unmöglich wären. Manche Fehler wurden unter solchen

## Feuilleton.

### Die Entstehung der Nordbahn.

Wir entnehmen der Wochenschrift „Urania“ aus dem Artikel „Die Eisenbahnen in ihrer Entstehung von Gustav v. Gerstel“ folgende historische Skizze über die Entstehung unserer Nordbahn:

Franz Xaver Niepl, Professor am polytechnischen Institut in Wien, war auf Grund vielseitiger Studien und Reisen mit dem großartigen Projekt einer Eisenbahn durch ganz Oesterreich von Krakau nach Wien, weiter über Brud a. b. Leitha nach Warasdin bis Triest hervorgetreten, das er später wohl auf die Linie von Wien über Krakau nach Podunia mit 475 Kilometer Länge beschränkte, damit aber für die damalige Zeit alles bis dahin Ausgeführte weit aus übertraf.

Es gelang ihm, den Freiherrn v. Rothschild und andere für sein Projekt zu gewinnen und so kam, nachdem eine Reise nach England unternommen und mit Stephenson Verbindung angeknüpft worden war, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn als erste Lokomotivbahn in Oesterreich zustande, für welche wenige Monate nach seiner Thronbesteigung Kaiser Ferdinand am 4. März 1836 das ausschließliche Privilegium erteilt. Für den Bau und Betrieb der Bahn wurden tüchtige Fachleute in England angeworben, die aber nach kürzerem Zeitraum schon von österreichischem Nachwuchs abgelöst werden konnten.

Ursprünglich wollte man Langschwellen legen und auf dieselben schwache schmiedeeiserne Vänder als Schienen nageln. Später entschied man sich aber für ähnliche Schienen, wie wir sie heute verwenden, nur ohne die breite Basisfläche, dafür aber in gußeisernen Stühle gelagert. Da die österreichischen Werte auf walzbare Schienen noch nicht eingerichtet waren, mußte eine Strecke nächst Wien dennoch vorerst mit dem Flachschienenoberbau gelegt werden.

Der Bau der als Provisorium gedachten hölzernen Brücken über die gro. Donau und das Kaiserwasser wurde um den Betrag von 80.000 Gulden hergestellt. Dies Provisorium währte volle 35 Jahre, bis zur Zeit der Wiener Weltausstellung.

Die Stationsanlagen waren höchst einfach. Das bis in die Siebzigerjahre bestehende Wiener Aufnahmegebäude wurde erst nach der Bahnöffnung im Jahre 1839 vollendet. Eine Personenhalle gab es in den ersten Jahren nicht, sondern man stieg im Freien ein und aus. Die Aufnahmehallen der kleineren Stationen besaßen teilweise offene Hallen und gemauerte Pfeiler mit Holzbach. Selbst in größeren Stationen wie Floridsdorf gab es nur solche Hallen. Als Frachtenmagazin

diente zumeist ein offener Bretterschuppen. Das Speisewasser für die Maschinen wurde mit Handpumpen gehoben.

Wie großartig die damals vollendeten Bahnanlagen der Nordbahn trotzdem den Zeitgenossen erschienen, geht aus einer vorzüglichen Abhandlung des Ingenieurs Stapf, eines Mitbegründers der Bahn, hervor, der unter anderem schrieb:

„Seit dem Frühjahr des sechszwanzigsten Jahres hat bekanntlich der Bau der Nordbahn begonnen, die vorderhand zwar nur von Wien bis Brunn im Bau ist, jedoch später bis in das Innere von Galizien in einer Ausdehnung von 64 geographischen Meilen verlängert und außerdem mit mehreren Seitenbahnen versehen werden wird. Uebrigens kann vorausgesetzt werden, daß mit der Zeit auch noch andere Bahnen sich an dieselbe anreihen und die Verbindung mit Preußen und Rußland herstellen werden. Eine solche Aussicht mußte natürlich die Unternehmer des Baues bestimmen, auf einen sowohl für zahlreiche Reisende als häufige Warentransporte eingerichteten Bahnhof in Wien Vorbedacht zu nehmen. Die Anlage dieses Bahnhofes hat deshalb auch eine Ausdehnung, welche ihr Bedeutung geben und auf die Großartigkeit des Unternehmens schließen lassen, das sich würdig an die großartigsten Eisenbahnunternehmen Englands und Nordamerikas anschließen und jedenfalls hoch über alle jetzt begonnenen Eisenbahnbauten auf dem Kontinent stellen wird u. s. w.“

Der als so großartig geschilderte Bahnhof besaß im Jahre 1839 1900 Meter Geleise mit sieben Wechsellin auf 2 1/2 Hektar Fläche, während der heutige Bahnhof über 75.000 Meter Geleise mit 430 Wechsellin auf 79 Hektar Fläche ausweist. Dieser letzte Bahnhof erweiterte sich aber schon seit Jahren als zu klein, daher wegen Raummanget in Wien noch Ergänzungsbahnhöfe in Floridsdorf und Strahof mit zusammen 49.000 Meter Geleise und 164 Wechsellin angelegt werden mußten. Den 1900 Meter Geleisen mit sieben Wechsellin im Jahre 1839 entsprechen daher heute 124.000 Meter Geleise mit 594 Wechsellin.

Die ersten, anfangs mit weichem Holz geheizten Lokomotiven für die Nordbahn wurden aus der Fabrik Stephenson aus England bezogen und waren teils vieräderig, teils sechsäderig; doch standen die ersten nur kurze Zeit im Betrieb, da die Verwendung vieräderiger Lokomotiven ihres unsicheren Ganges wegen behördlicherseits im Jahre 1842 verboten wurde.

Am 19. und 23. November 1837 fanden die ersten Versuchsfahrten zwischen Floridsdorf und Wagram statt. Ueber die zweite dieser Fahrten schrieb der Schriftsteller J. G. Weidmann wie folgt: „Schon wirbelte hoch auf der Rauch aus der Maschine und die Kolonne (wie er den Zug nennt) setzte sich eben in Bewegung, als ich den Damm betrat. Die schöne

Lokomotive „Austria“ aus der Kunstwerkstätte Stephenson in New-Castle führte die acht Wagen im raschen Fluge dahin auf der Bahn. Das Dahingleiten des Zuges auf der schönen weiten Bahn gewährte einen imposanten Anblick. Jubelgeschrei erscholl ihm von allen Seiten... Die am fernen Horizont aufsteigende Dampfäule verkündete später die Rückkehr der Lokomotive. Sie kam näher. Schon unterschied man den Wagenzug, lauter und lauter ertönte das Gebräuse und Geräusch der arbeitenden Maschine, und endlich flog der imposante Zug mit Sturmesile an mir vorüber. Ein herrliches, imponierendes Schauspiel. Ich folgte der Lokomotive und nahm nun zur zweiten Fahrt selbst meinen Platz ein. Jeder dieser Wagen besteht aus drei Abteilungen zu je sechs Personen. Der Bau dieser Wagen und ihre innere Einrichtung läßt nichts zu wünschen übrig; Eleganz und Bequemlichkeit ist auf die ansprechendste Weise in diesen Wagen vereinigt. Die Bewegung selbst ist für den Fahrenden von der angenehmsten Art. In den bequemen Sitzen ruhend, ohne die geringste Erschütterung, so daß man während der Fahrt bequem lesen kann, gewahrt man die außerordentliche Schnelligkeit nur an dem magischen Vorübergleiten der an der Bahn stehenden Zuschauer, welche wie in einer Laterna magica erscheinen und verschwinden.“

Die befahrene Strecke war 13 Kilometer lang, die Bahn, wieviel wie horizontal, die Geschwindigkeit bis 33 Kilometer in der Stunde, das Gewicht des betadenen Zuges 36 Tonnen. Demgegenüber ziehen die heutigen Schnellzugslokomotiven 300 Tonnen Gewicht mit 70 und mehr Kilometer Geschwindigkeit.

Zu sehr sind wir durch die sich drängenden technischen Erfindungen der letzten Jahrzehnte abgestumpft, um uns voll in die Begeisterung, in dieses kindliche Staunen hineinleben zu können, das damals bei dem allzu gewaltigen Kontrast gegen die bis dahin allein gekannte Postwagenfahrt auf holperigem Wege alle Herzen erregte, alle Pulse höher schlagen ließ. Tastend und schrittweise ging man zu jener Zeit mit den so mächtigen, nunmehr in den Dienst der Menschheit getretenen neuen Gewalten vor.

Erst im April 1838 begannen die regelmäßigen Fahrten zur Schulung des Personals und zur Gewinnung von Erfahrungen, nachdem am 6. Jänner desselben Jahres die Strecke Wien—Wagram wohl versuchsweise dem Personenverkehr übergeben, des strengen Winters wegen aber alsbald wieder gesperrt worden war. Am 7. Juli 1839 wurde die Linie bis Brunn, wovon nur die Strecke bis Gänserndorf zweigleisig hergestellt war, eröffnet. Darüber heißt es im nächsten Generalberichtsbericht:

„Der glänzende Erfolg der Eröffnungsfahrt von Wien bis Brunn, die überraschend kurze Zeit von vier Stunden, während welcher die vier dicht besetzten Wagenzüge, 1200 Per-



Umständen gemacht, deren Folgen bei verschiedenen Organisationen heute noch nachwirken. Die Zeit half uns damals und daher ging es auch vorwärts. Die Sorge nach tüchtigen und brauchbaren Parteigenossen tritt neuerdings an uns mit aller Schärfe heran. Jede Organisation und jeder Agitator ist an einem tüchtigen Nachwuchs interessiert. Wir befinden uns gegenwärtig in einer aufsteigenden wirtschaftlichen Entwicklung, an der wir wieder unsere Kräfte messen sollen. Wir brauchen, um mit Arno Holz zu reden, „neues, besseres und vor allem recht hartes Holz“. Es wäre aber gefehlt und gefährlich zugleich, zu glauben, daß die harten Arbeiten und Kämpfe nur von den leitenden Personen der verschiedenen Parteiorganisationen und -Institutionen allein gemacht werden können. Wir brauchen auch nebst diesen eine geistig starke Armee mit eigener Urteilskraft, wenn wir den kapitalistischen Ansturm abwehren und vorwärtstürmen wollen. Alles ist, wie Kant sich klassisch ausdrückt, in beständiger Bewegung. Auch unsere Organisationen unterliegen diesen Gesetzen. Sie ziehen beständig an und stoßen ab. Es geht bald auf, bald nieder. Die wirtschaftliche Entwicklung rast nach vorwärts. Wollen wir nicht von ihr überholt und überwältigt werden, so heißt es unser Rüstzeug zu schärfen. Der Ruf nach mehr sozialistischem Wissen in unseren Reihen, nach mehr Vertiefung und Erkenntnis der sozialistischen Lehren ging seit langem voraus, er fand am Reichenberger Parteitag seinen Ausdruck und wurde in Innsbruck mit Ungestüm wiederholt und erweitert. Die Partei hatte demzufolge einen eigenen Bildungsausschuß, der aus unseren besten und fähigsten Genossen besteht, konstituiert. Es wurde eine Arbeiterschule errichtet, Vorträge und Zyklen in Wien und in der Provinz ermöglicht und eine eigene Zeitung, die zur Unterstützung dieses Zweckes dient, die „Bildungsarbeit“ gegründet. Die Partei und ein Großteil der Gewerkschaften scheuen keine Mühen und Opfer, diese Institutionen in den Dienst der Aufklärung und Bildung zu stellen. Beide Parteiinstitutionen wollen das Versäumte mit allen Kräften nachholen und die geistige Vertiefung der gesamten Arbeiterbewegung herbeiführen. Es wurden in der Tat auch schon großartige Erfolge erzielt. Wer Gelegenheit hatte, mit den Hörern der Arbeiterschule in Verbindung zu treten, dem lacht das Herz im Leibe über den jungen, tüchtigen Nachwuchs. Der wird würdige Erben unserer Arbeit abgeben. Einer Partei, in der so tüchtige Menschen sich sammeln, die ihr Wissen und Können unter schweren Umständen stets aufs neue erweitern und vertiefen, braucht für die Zukunft nicht bange zu sein. Leider gilt es nur für einzelne. Aber auch bei der Masse ist das Streben nach Bildung in aufsteigender Linie vorhanden. Dies sei vorausgeschickt für die Beurteilung der allgemeinen Situation.

Was uns aber ganz besonders interessiert, ist,

sonen in sich fassend, diese über 10 Meilen (144 Kilometer) weite Reise zurückgelegt, ist gewiß allen Zeugen unvergesslich. Leider aber wurde dieser feilliche Tag bei der Rückfahrt nach Wien durch die Außerachtlassung der erteilten Instruktionen von seiten eines sonst verlässlichen englischen Maschinenführers, wodurch ein Zusammenstoß zweier hintereinander gefahrener Züge am Stationsplatz zu Brannowitz erfolgte, getrübt, so zwar, daß die großartigen Resultate der früheren Bemühungen in einem Moment in den Augen der Behörden, des Publikums und der Aktionäre sich in den Schatten zu stellen schienen und sogar eine unabweisbare Folge von Hindernissen, Verzögerungen, Mißverständnissen und rücksichtslosen Bemerkungen mit sich brachten. Als sodann ein zweiter Unfall am 30. Oktober 1899 bei Leopoldsdorf stattfand, bei während der Nacht und eines plötzlich eingetretenen Schneeeisobers wesentlich aus Ursache einer Nichtbeachtung einer Betriebsinstruktion sich ereignete, wurde die ganze der Direktion innewohnende moralische Kraft in Anspruch genommen, sich bei einem so schwierigen Geschäft unerlässliche Ruhe und Beharrlichkeit zu bewahren. Man schien ganz vergessen zu haben, daß die Fahrten vom Anfang des Betriebes bis zu dieser Zeit in Ordnung vor sich gegangen und bis dahin über 300.000 Personen ohne den geringsten Unfall befördert worden sind. Die lieblosesten Urteile, die übertriebensten und ins Unendliche vergrößerten Unglücksberichte, welche sogar bis zu den Stufen des allerhöchsten Thrones gelangten, veranlaßten strenge Befehle und Untersuchungen, worüber die Direktion in einem allerhöchsten Orts unterbreiteten Refers sich vollkommen gerechtfertigt zu haben glaubt u. s. w.

In dieser Zeit und noch durch Jahre war die Lösung einer Eisenbahnfahrkarte durchaus keine einfache Sache. Vor allem mußte ein Reisepaß vorgewiesen werden und die Befähigung der Polizei, daß von seiten dieser Behörde gegen das Vorhaben der Reise kein Einspruch erfolgte. (Man lebte ja damals in der vormärzlichen Zeit! Die Redaktion.) Für eine Reise von Wien nach Brunn bedurfte es sogar zweier Pässe, von denen der eine, der „Linienpaß“, für die Passierung des kaiserlichen Kapses nötig war, während der andere als weitere Reiselegitimation zu dienen hatte. Mit diesen Dokumenten ausgerüstet, war die Fahrkarte einen Tag vor der Abreise im Stadtbureau im „Bellegardehof“ zu lösen, da die Billförlösung am Abfahrtstag nur ausnahmsweise bewilligt wurde. Vor der Bestimmungssituation, später in Floridsdorf, kamen Polizeiorgane in die Wagen, um die Reisepässe zu prüfen. Das Gepäc mußte mit der angesiegelten Adresse des Aufgebers versehen sein. Das Abwiegen desselben, die Zollrevision, Verrechnung, Bescheinigung waren überaus langwierige Manipulationen. Gegen Fremde war man noch viel mißtrauischer und rigoroser.

ob in unserer eigenen Organisation derselbe Drang nach Aufklärung und Bildung wie in den anderen Bruderorganisationen vorhanden ist und ob der Wille und die Absicht besteht, Versäumtes nachzuholen.

Diese Frage muß leider mit einem „Nein“ beantwortet werden, obwohl ein äußerer Anlaß hiezu nicht vorhanden ist. Jeder, der sich mit Arbeiterpädagogik beschäftigt, weiß, daß die Verkürzung der Arbeitszeit, der Arbeitschluß an Samstagen, die feste und stabile Beschäftigung, die Versorgung für Alter und Krankheit wesentliche Voraussetzungen und Förderer vermehrten Lernens und Wissens bedeuten. Dieser sozialer Fürsorge erfreut sich seit längerem der größte Teil der Eisenbahner und dennoch ist das Bildungsbestreben bei einem Tiefstand angelangt, der den berufenen Personen zu bedenken und zur Einker Anlaß geben muß. Der Begriff, daß eine sozialdemokratische Organisation, sozialistisches Wissen deren Fundament ist und daher eine Lebensfrage ist, für deren Bewältigung Zeit und Geld gefunden werden muß, scheint ganz abhanden gekommen zu sein. Die Erklärung für diese betrübende Erscheinung und den Rückgang vertieften Wissens besteht erstens darin, daß wir in den letzten Jahren zu rasch gewachsen sind und zweitens, daß die Organisation seit 1905 unausgesetzt in Lohnkämpfen und umfangreichen Aktionen stand, die keine Zeit übrig ließen, uns mit der Erziehungsfrage, die uns jetzt sozusagen an den Fingern brennt, beschäftigen zu können und daß unserer Zentralorganisation und den Ortsgruppen die nötigen Mittel fehlen, eine systematische Erziehungsarbeit an den im ganzen Reiche verstreuten Gliedern zu vollbringen. Die hintereinander mit Erfolg durchgeführten Aktionen, die notwendig gewordenen vielfachen Konferenzen und die damit zusammenhängenden Sachfragen haben das ihre mit beigetragen, daß die Mitglieder von den sozialdemokratischen Bestrebungen völlig abgelenkt wurden. All dies und noch vieles andere hat uns im Verlaufe von wenigen Jahren auf einen Abweg gebracht, der über kurz oder lang zur völligen Verfassung führen muß. Unsere tüchtigen Ortsgruppenfunktionäre und Agitatoren wissen darüber ein Lied zu singen. Wenn gegenwärtig irgendwo in unserer Organisation noch so ein nützlicher und belehrender Vortrag angekündigt und ein tüchtiger Redner hiezu entsendet wird, so ist er in der Regel elend besucht. Diejenigen, die der Versammlung beiwohnen, kommen nicht, um etwas zu lernen, sondern um ihre persönlichen Wünsche in offener Versammlung zur Beratung zu stellen. „Warum“, so beginnen die meisten Anfragsteller, „hat mein Kollege um 50 Kr. mehr Gehalt als ich?“ „Warum habe ich nicht den Pachtader oder die ausgemerkten Schwellen z. erhalten?“ Dies und vieles andere beobachten wir in Czernowitz und in Bregenz, in Triest und Reichenberg. Das ganze Innenleben eines großen Teiles unserer Mitglieder wird von diesen Beweggründen geleitet. Sie sehen ihre Gewerkschaft als Versicherungsanstalt, ihr Mitgliedsbuch als Polizza an. Sie sind nicht der großen Ziele wegen, die ihre Partei verfolgt, in der Organisation, auch nicht, um die Lebenslage sämtlicher Eisenbahner zu heben, sondern vor allem und ausschließlich deshalb, daß ihre persönlichen Bedürfnisse und Wünsche erfüllt werden. Deshalb „versichern“ sie sich auf Rechtsschutz, auf Unterstützungen in den verschiedenen Lagen ihres Lebens, alles andere ist ihnen hehul!

Der persönliche Egoismus, in welcher Form immer er auftritt, erzeugt ein kleines Geschlecht mit kleinem Gesichtskreis. Hauptsachen werden für solche Leute Nebensachen, Nebensachen sind für sie Hauptsachen. Neben dem Egoismus tritt als weitere Begleiterscheinung die Nörgelsucht und das „Ueberalleskritisieren“ auf. Jeder Schritt und jede Tat der Organisation wird benörgelt, jeder Fortschritt auf sozialem Gebiet wird zu einem Nachteil umgelogen. Jeder gemachte Fehler wird mit einer wahren Schadenfreude aufgenommen und fleißig weiter kolportiert. Diese Alleswisper und Allesbesserer kennen wissen in den Verhältnissen und Gedanken ihrer Vertrauensmänner, denen sie stets Mißtrauen entgegenbringen, weit besser Bescheid, als in ihren eigenen. Diese Nörgelsucht und planmäßige Stänkerei verbreitet sich wie eine Pest und tötet mit der Zeit jedes Solidaritätsgefühl und zum Schluß auch die eigene Organisation. Diese Erscheinungen treten uns in jeder Versammlung, in jeder Konferenz entgegen. Sie sind Warnungssignale, daß sich eine große Zahl unserer Mitglieder von der Heeresstraße entfernt, den Weg und das Ziel verloren hat. Sie tasten nur, sehen aber nicht mehr. Als kluge Menschen müssen wir diese Zeichen richtig deuten und ungefümt darangehen, aus den Indifferenten und Halbwißern aufgeklärte, urteilsfähige, treue und klaffenbewußte Genossen zu erziehen. Wir müssen begreifen, daß es sich hier um den Lebensnerv der Partei und um eine

Lebensfrage der eigenen Organisation handelt. Diese Frage zu bewältigen, darf uns kein Opfer abschrecken, kein Weg zu weit und kein Widerstand zu groß sein.

Der Mangel an sozialistischem Wissen hindert uns, jene Aufgaben zu erfüllen, die uns von der Gesellschaft zu überwältigen auferlegt werden. Wie kann man von der Masse verlangen, eine Mission zu erfüllen, von der sie nichts weiß oder höchstens einmal etwas läuten gehört hat, eine Mission zu erfüllen, die nicht das Streben und das Ziel ihres Lebens und Arbeitens ist? Die Arbeiterschaft und wir Eisenbahner insbesondere haben gewiß schon manches Lehrgeld für Versäumnisse gezahlt, so daß der besonnene Teil mit Zug und Recht von uns verlangen kann, Einker zu halten und mit unserer ganzen Kraft nachzuholen, was in der Richtung nachzuholen ist. Welche Verheerung hat der größte Feind, den wir am tiefsten hassen, der Unverstand, schon bei uns angerichtet. Alle Folgen vom Beberic bis zu dem Prerauer Organisationsprenger Stopal und den Prager Separatisten entspringen der gemeinsamen Quelle: aus dem Mangel an sozialistischem Wissen. Es wirft sich bei dieser Betrachtung nun die Frage auf, ob wir imstande sind, raschest und aus eigener Kraft es mit diesen Feinden aufzunehmen. Nein! Uns fehlen hiezu die Mittel, die Zeit und die Personen. Unsere Finanzen sind in der Zentrale und in den Ortsgruppen durch die hundertfach abgehaltenen Konferenzen, die zur Erforschung der Verhältnisse des Personals notwendig waren, total erschöpft. Aber im Vereine und Hand in Hand mit den bewährten Einrichtungen unserer Partei können wir vieles, ja alles erreichen. Die Partei hat seit drei Jahren einen Ausschuß für das Bildungswesen errichtet und zur Ergänzung desselben ein eigenes Blatt, die schon erwähnte „Bildungsarbeit“, geschaffen. Beide Bestandteile derselben Sache haben die Lücken unserer Bestrebungen in einer kaum mehr zu übersehenden Weise ausgefüllt. Diese Institution hat die Sympathien der sozialdemokratischen Arbeiter mit einem Schlage gewonnen, die niemand mehr vermissen könnte und die wir mit Stolz den „Zugbrunnen“ unserer Partei nennen.

Leider nehmen unsere Ortsgruppen an diesen Bestrebungen nur sehr geringen Anteil. Sie meinen, daß mit dem Mitgliederanwerben, Beitrageinkassieren und Aktioneneinleiten schon ihre Tätigkeit erschöpft sei. Daß wir die angeworbenen Mitglieder zu schulen und tüchtigen Sozialdemokraten heranzuziehen haben, wird öfter, als es der Organisation lieb ist, vergessen. Vor allem ist es notwendig, daß unsere Ortsgruppen dem Bezirks- oder Ortsverband, der die Bildungsarbeit im Orte oder Kreise betreibt, angehören, von allen Veranstaltungen wissen und daran teilnehmen. Soweit meine Erkundigungen bei den diversen Bezirksverbänden reichen, hörte ich überall dieselbe Klage, daß die Eisenbahner an den Kursen nicht oder hie und da in einer verschwindenden Anzahl teilnehmen. In vielen Fällen fehlt sogar jeder Kontakt mit diesen Verbänden. Es ist wohl überflüssig zu sagen, daß dem, der diese Arsenale nicht besucht, die Mittel und Wege der Arbeiteremanzipation verschlossen bleiben und er wird nicht Erkenntnis und Begeisterung, nicht Trost, Freude und Kraft finden. Das wäre das eine und wichtigste und die erfolgreichste Methode. In späterer Folge könnte die Zentrale in Gemeinschaft mit den Ortsgruppen Touren einleiten, wie sie bereits für andere Anlässe schon bestehen, um einem weiteren Kreise von Genossen sozialistische Erkenntnis zu vermitteln. Es müßte nur ein fester Wille vorhanden sein; dieser würde das Schwerste vollbringen.

Zur Unterstützung des gesprochenen Wortes, des Vortrages oder der Zyklen braucht der Hörer als Hilfsmittel auch einen literarischen Wegweiser: die „Bildungsarbeit“.

Dieses Blatt sollte zu dem eiserne Bestandteil der Ortsgruppenliteratur gehören, und wenn es irgend angeht, in mehreren Exemplaren abonniert sein. Für denjenigen, welcher sich als Redner ausbilden will, ist es eine Voraussetzung, die „Bildungsarbeit“ zur Grundlage seiner agitatorischen Tätigkeit zu nehmen. In derselben sind so viele Anregungen, Beispiele und Hinweise enthalten, daß sie auch der geschulte Redner nicht mehr vermissen kann. Wie sieht es denn mit dem Bezug dieser geistigen „Küchammer“ in unseren Ortsgruppen aus? Auf Grund der Erhebungen der Administration der „Bildungsarbeit“ waren Ende Dezember 1911 von den circa 315 deutschen Ortsgruppen und Zahlstellen 54 Exemplare, teils durch Personen, teils direkt durch die Gruppe abonniert. Es entfielen auf Wien 4, auf Niederösterreich 7, Oberösterreich 1, Salzburg 8, Tirol und Vorarlberg 4, Kärnten 2, Krain 1, Küstenland 1,



Böhmen (deutsch) 9, Mähren 3, Schlesien 3, Galizien 2, Bukowina 1, Steiermark 8 Exemplare. Die Ortsgruppe Trautenau ist die einzige, die auf 5 Exemplare abonniert ist. Die Ortsgruppe Steyr hat im Dezember ihr Abonnement mit dem Bemerkten abgesetzt, daß dieses Blatt für sie keinen Wert besitzt...! Auf jede sechste deutsche Ortsgruppe kommt erst ein Exemplar. Nach diesem Ergebnis ist wohl erwiesen, daß das Gros der Mitglieder wenig von den Flügelgeschlägen unserer Zeit gestreift wurde und zum Großteil nicht einmal mehr erkennt, daß Wissen Macht, Kraft, Ausdauer und Freude beinhaltet. Auch in Wien, wo man ohne viel Zeit- und Gelbdaufwand unendlich viel lernen kann, sieht es recht trostlos aus. Die 24 Wiener Ortsgruppen sind im ganzen auf 4 (!) Exemplare abonniert. Die Arbeiterschule wird nur von 8 Eisenbahnern im ersten Kurse frequentiert. Hier ist ein Wandel zum Besseren notwendig zu schaffen. Nicht die Zahl der Krieger, und der Krieger selbst, sondern der Geist, der ihn beherrscht, die Sache, für die er kämpft, und vor allem das Rüstzeug, über welches er verfügt, sind entscheidend für den Sieg oder die Niederlage. Ich habe bei meinen Revisionen in diversen Ortsgruppen die Wahrnehmung gemacht, daß die „Bildungsarbeit“ unaufgebrochen mit Schleifenumschlag, unberührt im Bibliothekskasten ruht und erst zum Schlusse des Jahres eingebunden zur Ausgabe an die Leser kommt. Daß dies total falsch ist, brauche ich gewiß nicht erst nachzuweisen, gewundert habe ich mich nur, daß dies überhaupt noch vorkommen kann.

Die „Bildungsarbeit“ muß Nummer für Nummer von einem Ausschußmitglied zum anderen wandern und auch allen sonstigen wissensdurstigen Genossen zugänglich gemacht werden. Es empfiehlt sich daher, daß dieses Blatt in so vielen Exemplaren abonniert wird, als Bedürfnis danach vorhanden ist.\*)

Diejenigen Genossen, die über die Grundlagen des theoretischen Sozialismus bereits hinausgewachsen sind und sich weiters in allen Problemen des sozialen Lebens, des Staates, der Nationen weiterbilden und vertiefen wollen, müssen sich nebstbei die wissenschaftliche Monatschrift „Der Kampf“ anschaffen.\*\*)

Der „Kampf“ ist für jeden tätigen Genossen unentbehrlich und eine wahre Fundgrube für alle Fragen des öffentlichen und sozialen Lebens.

In welcher Anzahl wird das wissenschaftliche Organ der Partei von den Eisenbahnern bezogen? Im ganzen sind es 24 Exemplare, die teils von Personen und teils direkt durch die Ortsgruppen bezogen werden. In Wien wird je ein Exemplar des „Kampf“ in bloß vier Ortsgruppen gehalten. Auf zwölf deutsche Ortsgruppen entfällt ein Exemplar.

Bezogen wird der „Kampf“ laut Abonnementverzeichnis in folgenden Orten: A. A., Amstetten, M. S., Auffig (2 Stück), J. D., Aufschowitz, G. G., Bodenbach, A. R., Reipa, A. S., Bregenz, J. B., Freienfeld, J. W., Gloggnitz, J. B., Kottlingbrunn, W. L., Leoben, A. W., Linz, A. R., Markt Saalfelden, J. S., Reichstatt, J. S., Triest, A. D., Unter-Eisba, J. R., Villach, J. S., Villach, J. L., Wien XII, J. L., Wien XIII, A. D., Wien XIV, G. A., Wien XX, Ortsgruppe Graz (Südbahn) und die Ortsgruppe Oberfurt.

Mit 1. Oktober 1911 haben das Abonnement eingestellt: J. R., Friedel, J. L., Maigen, A. S., Znaim und die Ortsgruppe Linz (Tirol).

Auch dieses Ergebnis läßt tief blicken. Es ist geradezu beschämend, daß auf sechzigtausend sozialdemokratisch organisierte Eisenbahner 24 Exemplare des „Kampf“ und 54 Exemplare der „Bildungsarbeit“ kommen. Von einer Elitetruppe der Partei kann da wohl nicht mehr die Rede sein. Auf je 2500 unserer Mitglieder kommt ein Exemplar des „Kampf“ und auf 1200 Mitglieder ein Exemplar der „Bildungsarbeit“.

Untersuchen wir nun weiter, in welcher Zahl unser „tägliches Brot“, die „Arbeiter-Zeitung“, bei den Eisenbahnern in der Provinz Abnehmer findet. Die Abonnentenliste zählte samt den Freilaufenden Ende Dezember 624 Exemplare im ganzen Reich. In Wien wurden 864\*\*\*) Abonnenten festgestellt.

Zusammen also 1488 Exemplare. Auf circa 40 Mitglieder kommt also ein Exemplar des Zentralorgans der deutschen Sozialdemokratie. Kann man sich einen wirklichen Parteigenossen ohne „Arbeiter-Zeitung“ vorstellen? Parteigenosse und „Arbeiter-Zeitung“ sind für mich zwei untrennbare Begriffe, die einander zu ergänzen haben.

\*) Redaktion und Administration: Wien V, Rechte Wienzeile 97. Abonnementspreis bloß 2 Kr. jährlich. Einzelne Nummer 30. S. Auch sind dort noch die vorhergehenden Jahrgänge zu haben.

\*\*) Redaktion und Administration: Wien V, Rechte Wienzeile 97. Bezugspreis jährlich 6 Kr. Einzelhefte 50 S. Ganze Jahrgänge sind noch zu haben.

\*\*\*) Wie mir von der Administration der „Arbeiter-Zeitung“ mitgeteilt wird, stellt sich in Wirklichkeit die Abnehmerzahl der „Arbeiter-Zeitung“ in Wien bedeutend höher. Es konnten als Abonnenten nur jene Personen in die Statistik aufgenommen werden, die sich als Eisenbahner bezeichneten oder als solche in dem Bezirk bekannt waren. Schlosser, Schmiede, Tischler u. konnten von der Statistik nicht ergriffen werden.

Die Eisenbahner sind seit der Schaffung des allgemeinen, gleichen und direkten Wahlrechtes, an dessen Zustandekommen die „Arbeiter-Zeitung“ einen großen Anteil hat, ein Objekt politischen Schachens und ein Politikum selbst geworden. Die bürgerlichen Parteien, die blauen und die schwarzen Volksfeinde girren wie verliebte Tauben um sie herum, damit sie mit deren Stimmen und dem gewonnenen Einfluß die Macht der bürgerlichen Gesellschaft stützen können. Es ist daher Pflicht jedes einzelnen, die Zeitung seiner Klasse, die nur ihrem Interesse dient, zu lesen und zu kaufen, damit der Eisenbahner sich ein Urteil über seine wirklichen Freunde und Feinde bilden kann. Eisenbahner! So oft ihr ein bürgerliches Blatt kauft und lest, stärkt ihr mit euren Kreuzern die Macht eurer geschworenen Gegner und setzt sie so in den Stand, mit desto größerer Kraft über euch herfallen zu können. Der Schaden, den dies bürgerliche Preßgift an eurem Intellekt anrichtet, läßt sich mit Ziffern gar nicht ermitteln. Daher darf es für einen organisierten Eisenbahner nur eine Losung geben: In mein Heim gehört nur die Zeitung, die mein Interesse fördert und das Interesse und das Recht meiner Klasse vertritt: die sozialdemokratische Presse.

In jeder Versammlung sollten neue Abonnenten angeworben werden. Ist einer allein nicht imstande das Blatt zu abonnieren, so sollen zwei oder drei Genossen mitnehmen ein Exemplar halten. Auf jeden Fall müssen die Eisenbahner darauf dringen, daß die „Arbeiter-Zeitung“ in allen Lokalen, in denen sie verkehren unbedingt ausliegt. Dort, wo Privatlöcher und beständige Versammlungslöcher bestehen, ist diese Forderung eine Selbstverständlichkeit.

Betrachtet man das Lesen von Arbeiterblättern bei den Eisenbahnern im allgemeinen, wird das entworfen Bild allerdings etwas retuschiert. Zufriedenstellend ist es auf keinen Fall. Die steiermärkischen und kärntner Genossen hängen, soweit ich Kenntnis habe, sehr an ihrem „Arbeiterwillen“ und fördern die Verbreitung ihres Tagblattes nach Kräften. Auch das Reichenberger Parteiorgan, der „Vorwärts“, wird von den dortigen Eisenbahnern viel gelesen und in Ehren gehalten. Überall ist's aber nicht so.

Wie ganz anders sieht es bei unseren Bruderorganisationen aus. Die Buchdrucker und Schriftsetzer sind an der „Arbeiter-Zeitung“ mit 94 Prozent, die Lederarbeiterbranche mit 90 Prozent, die Gutmacher mit 70 Prozent, die Metallarbeiter mit 45 Prozent z. beteiligt.

Es bliebe mir jetzt nur noch übrig, über die Bibliotheksbenützung und ihre Anlage meine Untersuchungen und Beobachtungen auszudehnen, damit wir uns ein vollkommenes Bild über die Bildungsbestrebungen unserer Mitglieder machen können. Doch darüber folgt in nächster Nummer ein eigener Artikel.

Aus den wenigen Proben, die ich vorgebracht habe, geht das eine hervor: Wir brauchen mehr, viel mehr sozialistisches Wissen. Wie ein Arzt am Pulsschlag den Grad und Umfang der Krankheit erkennt, so müssen wir aus diesen Ziffern das gleiche zu erkennen suchen, bevor das Leben des Kranken von starken Fieberschauern zerrüttet wird und in Gefahr kommt. Vorläufig kennen wir die Diagnose, schreiten wir zur Heilung. R. M.

## Radikalistische Sammlungspolitik.

Vor einigen Wochen erst haben wir durch den Mund des früheren Chefs der Regierung, Baron Gautsch, den Ruf zur Sammlung der bürgerlichen Parteien zu einer einheitlichen, staatserkhaltenden Partei vernommen. So wenig damals diese taktische Formel einem Staatsmann über den gründlichen Mißerfolg seiner Politik hinweghelfen konnte, so wenig scheint seither die Idee, die bürgerlichen Parteien in einer bestimmten Richtung zu einen, an Kredit verloren zu haben. Und zwar scheint der Gedanke an einer einheitlichen staatserkhaltenden Partei weit über den rein politischen Parteienbegriff hinauszureichen, und sich immer mehr als eine Forderung der wirtschaftlichen und sozialen Notwendigkeit festzusetzen.

In der Neujaahrsnummer der „Neuen Freien Presse“, in dem Blatte also, das die Gesinnung und die Bedürfnisse der großkapitalistischen Kreise wieder spiegelt, ergreift in einem Artikel, „Staat und Bürgertum in Oesterreich“, der frühere Sektionschef und Gouverneur der Allgemeinen österreichischen Bodenkreditanstalt, Geheimrat Dr. Rudolf Sieghart, das Wort zur Propagierung einer einheitlichen staatserkhaltenden Klassenpartei. Dr. Sieghart macht zunächst den bürgerlichen Klassen den Vorwurf, daß, vielmehr sich heute in ihnen die Größe und der Reichtum des Staates vergrößert, sie es bisher nicht vermocht haben, „sich selbst politisch darzustellen“. Sie erzeugen bürgerliche Parteien, aber keine bürgerliche Politik. In diesen bürgerlichen Parteien aber sieht Sieghart keine Lebens einheit, die ein bestimmtes Ziel in die Tat umzusetzen vermöchte. „Diese bürgerlichen Parteien“ — so klagt Sieghart — „spalten sich endlos, wechseln jedes Jahr fünf ihren Namen, ballen sich gelegentlich zusammen und fallen wieder auseinander.“

ander. Rücksichtslos Eigenbrötlei zerstört, was die Lebensarbeit eines Führers aufgebaut hat, in wenigen Monaten, und die Wählerschaft, unser Bürgertum, funktioniert jede Disziplinlosigkeit. Eine geringfügige Differenzierung von Interessen ruft selbst bei theoretischen Fragestellungen, bei ganz ausichtslosen Resolutionen ein Stimmen gegeneinander hervor.“

Herr Dr. Sieghart aber möchte dem österreichischen Bürgertum am Beginn des neuen Jahres einen anderen Weg weisen. Und so negiert er alle bürgerlichen Berufsinteressen, die sich im engeren Sinne geltend machen, und setzt darüber gleichsam als die höhere Potenz das gesamte bürgerliche Interesse, das „Bürgertum als soziale Einheit“. „Denn daran“, so meint Herr Sieghart, „krankt unser Parlamentarismus, daß wir Gewerbevertreter, Beamtenvertreter, Industrievertreter u. s. w. besitzen, während uns aber eine bürgerliche Partei fehlt, die den allgemeinen bürgerlichen Gesichtspunkt voranstellt.“

Man könnte meinen, daß die neueste Heilmethode, die hier dem Bürgertum zur Beseitigung von sich in deren Klasse bemerkbar machenden Schäden empfohlen wird, die Arbeiterschaft höchst gleichgültig lassen könnte. Aber es kann vor allem für die Arbeiterschaft, die ihren sozialen Fortschritt sichern will, nicht gleich sein, wie sich die Bourgeoisie organisiert und wie sie die Methode ihres taktischen Vorgehens einrichtet. Und so muß man sich wohl auch hier zunächst fragen, welcher Zweck und welche Absichten mit Vorschlägen wie dieser, verfolgt werden.

Schon auf den ersten Blick erscheint uns die „bürgerliche Einheit“, die Herr Dr. Sieghart predigt, als eine Ideologie, die an den wirtschaftlichen Tatsachen blind vorübergeht. Es ist ein besonderes Kennzeichen der kapitalistischen Epoche, daß sie zunächst vielgestaltige Interessen und Bedürfnisse schafft, die aus der hundertfältigen Differenzierung des sozialen Lebens hervorgehen. Und so gewinnt eine Gesellschaft, die aus Ständen und Klassen zusammengefaßt ist und deren soziale Gliederung sich fortwährend verschiebt und erneuert, zugleich auch immer neue Interessen, die sich zum Teil zueinander im widersprüchlichen Gegensatz befinden. Politisch und parlamentarisch findet dieser Interessengegensatz darin seinen Ausdruck, daß heute der städtische Gewerbebetreibende wirtschaftspolitisch andere Interessen besitzt wie der Agrarier, daß aber auch andererseits zwischen den Industriellen und den Kleingewerbetreibenden selbst immerhin noch gewisse unüberbrückbare Gegensätze bestehen.

Von hier aus kann also wohl schwerlich ein allgemeiner bürgerlicher Gesichtspunkt gefunden werden, der irgendwelche „soziale Einheit“ der bürgerlichen Schichten im praktischen Leben möglich erscheinen läßt.

Aber es gibt den noch ein einheitliches Interesse, daß sich aus der innigen Verknüpfung des Erwerbslebens mit dem Staatsgange finden läßt. „Das Bürgertum kann nur an der Seite der Staatsgewalt stehen, denn alle Hemmnisse des Staatslebens sind zugleich Störungen seines Erwerbs- und Privatlebens.“ Und daraus schöpft Dr. Sieghart für das ganze Bürgertum die Richtlinie: „Sich freudig zum Staate bekennen und ihm in allen Nöten entschlossene Mithilfe leisten, ist das ureigenste Klasseninteresse.“ Was besagt es also, wenn hier ein Mann von Einsicht und Erfahrung aus allen diesen Feststellungen den Schluß zieht, daß „das ganze Bürgertum als Klasse diese Rückkehr zur Politik benötigt?“ Nichts anderes als das, was die Sozialdemokratie freilich sehr oft unter dem lauteften Widerspruch bürgerlicher „Wissenschaftler“ behauptet hat — daß die Klassenscheidung in der kapitalistischen Gesellschaft sich immer scharfer vollzieht und mit Notwendigkeit des Proletariats zum Klassenkampf drängt. Denn der ganze Zweck einer solchen kapitalistischen Sammlungspolitik, die hier nicht zum erstenmale, wohl aber klar bis zur letzten Konsequenz verfochten wird, besteht in der Absage an jedes Stürmen und Drängen, das der wahre soziale Fortschritt unvermeidlich mit sich bringt. „Der doktrinaire Liberalismus alter Lage, der Radikalismus, den das Bürgertum in den wirren Zeiten seiner Wiedergeburt an den Tag legte, wird heutigestags dem Realismus der Reifezeit weichen müssen. Die Bourgeoisie von heute besitzt Einsicht und Erfahrung genug, um unabhängigen Sinn mit Staatsstreue zu einen, um in enger Verbindung mit den anderen, auf dem Boden der heutigen Gesellschaftsordnung beharrenden Klassen die bestehende Rechtsordnung zu erhalten.“ Das ist das Ziel, das Herr Dr. Sieghart dem Bürgertum zeigt.

Man könnte solche und ähnliche Ratschläge, die von irgendwen immer erteilt werden, sicherlich stillschweigend übergehen, wenn sie nicht im Zusammenhang mit vielen anderen Erscheinungen der letzten Zeit als bemerkenswerte Symptome gedeutet werden müßten. Gerade die Arbeiterschaft Oesterreichs hat, nachdem sie nach jahrelangem Kampfe sich die Teilnahme an der positiven Arbeit des Staates erobert hat, heute schon die Erfahrung reichlich gemacht, daß jedes Stück einer wirklichen Sozialreform auf den Widerstand der bürgerlichen Klassen stößt. Wir haben gesehen, wie sich im Parlament alles eint, um die im



Interesse der Arbeiterschaft gestellten Anträge unwirksam zu machen, und auch außerhalb des Volkshauses werden alle Kräfte gegen den sozialpolitischen Fortschritt mobilisiert. Und je stärker wir in den letzten Jahren die Gewerkschaften, diese einzig wirklichen Triebkräfte einer gesunden Sozialpolitik, sich entwickeln haben, desto lauter wurde der Lärm im Lager der kapitalistischen Gegner, die den Profit, dieses einzige gemeinsame Merkmal der „bürgerlichen Einheit“, bedroht haben. Und so erstreckt sich über das Gezänke der bürgerlichen Parteien untereinander hinaus, die allen den kleinen wie den großen Ausbeutern gemeinsame Sorge um den Mehrwert, der vor der anstürmenden Macht der Arbeiterklasse geschützt werden muß. Und so wird das innerste Wesen der kapitalistischen Gesellschaft immer wieder mit aller Schärfe enthüllt, wenn ihre geistigen Wortführer Klassen-einheit gegen die Arbeiterschaft predigen, die daraus freilich lernen kann, wie notwendig auch sie der Klassensolidarität bedarf! Die Arbeiterschaft wird die Klassenkampftheorie von oben mit der Festigung ihrer eigenen Organisationen dankbar zu quittieren wissen!

## Wieviel Mitglieder hast du der Organisation schon zugeführt?

Was, noch gar keines? Nein einziges? Na, aber höre einmal, was sollte das werden, wenn alle so gleichgültig wären wie du? Du hast doch schon öfter gehört: „Je stärker wir sind, desto mächtiger sind wir“, und du bist sicher überzeugt, daß das keine leere Phrase ist. Und trotzdem trägst du nicht zur Stärkung unserer Organisation bei?

Ach so, du meinst, dazu wären die Versammlungen da, um die nötige Propaganda zu entfalten zur Gewinnung neuer Mitglieder. Mit dieser Ansicht bist du jedoch auf dem Holzweg, mein Lieber, denn diese Versammlungen haben in erster Linie einen anderen Zweck. Sie dienen zunächst dazu, unsere Mitglieder über das Leben innerhalb der Organisation auf dem laufenden zu erhalten, ihnen Aufklärung über alle schwebenden Fragen, die von Interesse sind, zu geben, ferner dazu, berufliche Angelegenheiten zu besprechen, Klagen und Wünsche entgegenzunehmen, Erfahrungen auszutauschen, Anträge durchzuberaten u. s. w., kurz all das zu erledigen, was dem Interesse der Organisation und all ihrer Mitglieder förderlich ist. Wie oft kommt es vor, daß in solchen Versammlungen gar kein Nichtmitglied anwesend ist, das gewonnen werden könnte. Du ersiehst also hieraus, daß die eigentliche Propaganda da nicht in der Versammlung selbst, wenigstens nicht ausschließlich in ihr, sondern hauptsächlich außerhalb derselben einsetzen muß, und du darfst überzeugt sein, daß wir die schöne Mitgliederzunahme zum größten Teil der Kleinagitation zu verdanken haben.

Du meinst, du hättest kein Talent dazu, Mitglieder einzufangen? Nun höre aber, abgesehen davon, daß wir es überhaupt nicht notwendig haben, jemand zu fangen, so wie man etwa einen Fisch mit der Angel fängt, das tun nur die Gelben, unsere Sache ist eine solche, die keiner Tricks und Ueberredungskunststücken bedarf, eine Sache, für die mit ehrlichen Mitteln zu streiten ist — abgesehen davon also, mußt du doch wissen, daß von uns allen noch kein einziger mit einem solchen Talent zur Welt gekommen ist.

Wer Kämpfer werden will, muß das Kämpfen erst erlernen. In den Versammlungen muß er sich Wissen und Aufklärung verschaffen, dann wird, ganz von selbst und ohne daß man es merkt, das agitatorische Talent „hervorgezaubert“. O, wer sich erst über die vier Hauptfragen klar ist, nämlich: Was ist die Organisation? Welchen Zweck hat sie? Was ist durch sie schon erreicht? Welche Aufgaben stellt sie sich für die Zukunft? dem fällt es nie schwer, uns neue Mitglieder zuzuführen.

Du siehst also, mein Freund, daß du wohl eben so gut, wie dies Hunderte deiner Kollegen schon getan, von Zeit zu Zeit einen neuen Streiter für unsere Sache gewinnen könntest. Daß du uns heute das Geständnis machen mußt, daß du bisher diese Pflicht — bitte sehr, es ist eine Pflicht, eine Ehrenpflicht sogar — vernachlässigt hast, ist zwar bedauerlich, aber du zeigst dadurch wenigstens, daß du aufrichtig bist und für aufrichtige Leute haben wir immer gewisse Sympathie. Nimm's uns also nicht übel, wenn wir auch aufrichtig sind und dir dringend ans Herz legen: „Gehe hin und bessere dich.“ Du weißt, daß noch Tausende unserer Kollegen der Organisation fernstehen, von denen der größere Teil gewonnen werden kann, wenn die Sache richtig angepackt wird.

Auch in deiner nächsten Umgebung, an deinem Arbeitsplatz, unter deinen Freunden sind doch ganz Indifferente vorhanden. Probier's einmal, ob du nicht den einen oder den anderen gewinnen kannst. Du wirst sehen, es geht manchmal leichter, als man denkt, vorausgesetzt, daß der gute Wille hierfür vorhanden ist. Du versprichst mir, daß du dies tun wirst, nicht wahr?

Na also, ich mußte es ja, daß ich mich nicht in dir täusche, ich wußte, daß es nur einer Anregung unsererseits bedurfte, um dich anzuspornen zu agitatorischer Mitarbeit und ich freue mich, daß ich mich in meiner Erwartung nicht getäuscht habe.

## Der Ruf eines Chinesen.

„Der Liberalismus des heutigen Europa scheint mir ... eine Oligarchie geworden zu sein: eine Oligarchie gefärbter Einzelner. Der europäische Liberalismus des 18. Jahrhunderts hatte Kultur, der Liberalismus von heute hat keine Kultur verloren. Der Liberalismus der Vergangenheit las Bücher und verstand Ideen, der moderne Liberalismus liest höchstens Zeitungen und benutzt die großen liberalen Phrasen der Vergangenheit als Schlagwörter für seine selbstischen Interessen. Der Liberalismus fordert für Recht und Gerechtigkeit, der Pseudoliberalismus von heute sucht die investierten Interessen von Kapitalisten und Finanzleuten zu fördern.“

Wer das geschrieben, steht den Parteikämpfen in den kapitalistischen Staaten Europas fern: es ist ein chinesischer Gelehrter namens Ku Sung-Ming, der eine gute europäische Bildung besitzt, der die deutsche Sprache beherrscht, Deutschland, die deutsche Literatur und also auch den deutschen Liberalismus kennt und auf Grund seiner Kenntnisse der Dinge in einem soeben bei Eugen Diederichs in Jena erschienenen Buch über Chinas Verteidigung gegen europäische Ideen zu diesem zutreffenden Urteil über den Liberalismus unserer Tage kommt.

Dieser gebildete Chineser meinte ferner, wenn einer der großen Liberalen des 18. Jahrhunderts, „die das grausame Werk des Königmordes, ja beinahe die Zerstörung des Königtums überhaupt zu vollbringen hatten“, von den Toten auferstünde, so würde er über den Pseudoliberalismus unserer Tage wohl mit den Worten Shakespeares Brutus ausrufen: „Ein Hund sein lieber und den Mond anbellend, als solch ein Römer!“

In diesem modernen Liberalismus, als dem Ausdruck des kapitalistischen Geistes sieht der genannte chinesische Gelehrte den Geist der Unkultur, den Geist der rücksichtslosen Selbstsucht, der Zerstörung der Schönheit und der Unterdrückung aller ethischen Regungen, der Moral. Vor dem Eindringen dieses Geistes will er China bewahren, deshalb ist er ein Reaktionsär. In den Mandschus sieht er zwar nur Idioten, die einen bedauerlichen Mangel an Intelligenz aufweisen. Jedermann, sagt er, der einmal amtlich mit einem solchen Mandschuherrn zu tun hatte, wisse etwas davon zu erzählen, wie so ein blauer oder rotfarbeniger Idiot, ohne den Schatten eines Grundes für sich zu haben, verhandeln und argumentieren kann, während er die ganze Zeit über nicht die blasseste Idee davon habe, was Verhandlungen und Argumente eigentlich sind. Es könne einem dabei zumute werden, daß man weglassen müsse aus Angst, wild zu werden und einen Word zu begehen, indem man diesen bleichen, schwächenden Idioten mit seinen lachenden Augen erdroffelt. Aber diese Idioten hätten wenigstens noch Moral, die er bei den Kapitalisten und Kaufleuten seines Landes nicht finden kann. Die Masse des arbeitenden Volkes habe zwar Moral, aber keine politische Macht. Deshalb zieht er die Mandschus den „Liberalen“ Kapitalisten vor!

Nach vor wenigen Jahren standen fast alle Gebildeten Chinas auf diesem Standpunkt, während sie heute zum größten Teil an der Spitze der Reformbewegung, der Revolution stehen. Die wirtschaftlichen Kräfte sind eben mächtiger gewesen als der gelehrte Fang an der alten chinesischen Kultur, und die Notwendigkeit der Reform hat sich schließlich auch den chinesischen Gelehrten aufgedrängt. Aber ihre Befürchtungen, die sie aus dem Beispiel in Europa gezogen hatten, während das Volk sie nur instinktiv fühlte und die sie zuerst statt zum Fortschritt zur Reaktion getrieben hatte, waren und sind deshalb doch berechtigt. China hat eine uralte Kultur, die auch ewigwärtige Werte hervorgebracht hat, deren Erhaltung jeder Freund der Kultur wünschen muß. Die Künste und die Literatur haben eine große Blüte erlangt, das Genossenschaftswesen ist hoch entwickelt, und überall in China entbrennen wir eine Liebe zur Linie, zur Bewegung und Farbe, die sich ihre Unmittelbarkeit durch die Generationen frisch erhalten und die sich an den Notwendigkeiten jeder Generation erneuert hat. Wie es in Europa der Fall war, so wird aber nun auch in China der Kapitalismus sein Werk der Zerstörung beginnen und über Trümmer und Leichen seinem einzigen Ziele zustreben: der Ausbeutung und der Anhäufung von Reichtümern. Die Angst vor dem Kapitalismus hat die Gelehrten zuerst zur Reaktion getrieben.

Mit dem Kapitalismus zog in China aber auch der Militarismus ein. Der China früher nicht kannte. Und die Folgen werden für China nun dieselben sein, die sich in Europa zeigen. „Die enormen Kosten, die nötig sind, um den Militarismus in Europa in diesem ungeheuren Umfang aufrechtzuerhalten, werden verheerend für das wirtschaftliche Wohlbefinden der Bevölkerung“, schreibt Ku Sung-Ming. Und er fragt, ob es je einem einfallen sei, zu berechnen, wieviel es kosten würde, um in China eine Militärorganisation zu schaffen, die dem Verhältnis der Größe Chinas zu dem europäischen Länder und deren Militarismus entspräche? „Wenn einmal Militarismus notwendig wird in China, dann müssen die Chinesen entweder selbst eine Militärmacht werden oder sich Militärmacht von außen niederschaffen lassen.“ In jedem Fall aber wird die ganze Welt für diese nun hinzukommende militärische Belastung zu bezahlen haben.

Gegenüber dieser europäischen „Kanonenbootpolitik“ verlangt Ku Sung-Ming eine Politik der Kultur. Die wichtigste Vorbedingung hierfür sei die Durchsicht der Grundrißes der „offenen Tür“ — nicht für Handel und Eisenbahnen, sondern für intellektuelle und moralische Werte. Der einzig mögliche Weg für die Völker, dem Ruin zu entgehen, der aus der Welt des Militarismus entspringen, sei der Kampf um die Erreichung einer moralischen Kultur.

Dieser reaktionäre chinesische Gelehrte ist ein religiöser Ethiker, der durch Weiterentwicklung der alten chinesischen Kultur einen Gesellschaftszustand erstreben möchte, in dem möglichst wenig regiert wird und das Volk, kraft seiner moralischen Grundtöne und des Mangels an Streben nach persönlicher Bereicherung, sich selbst leitet. Er ist ein Utopist. Und die Revolution hat ihn

bereits eines Besseren belehrt, daß nicht die Einsicht in die wahre Vernunft die gesellschaftlichen Veränderungen hervorruft, sondern die sich im stillen vollziehenden ökonomischen Umwälzungen. Aber er hat doch immerhin richtig erkannt, was die „europäischen Ideen“ zunächst China bringen werden: den liberalen, kapitalistischen Geist der Ausbeutung und des Geschäftemachens, die Verheerungen des Kapitalismus und den furchtbaren Druck des Militarismus! Und trotz seiner reaktionären Anschauungen erscheint er als ein Seher. Er reflektiert für seine neue Kultur ja auch Musklin und Heinrich Heine, den er den Ritter des „Menschheitsbefreiungskrieges“ nennt und in dessen Lied er einstimmt:

Ein neues Lied, ein besseres Lied,  
O Freunde, will ich euch dichten;  
Wir wollen hier auf Erden schon  
Das Himmelreich errichten.

So finden Kapitalismus und Militarismus auch in China bei ihrem ersten Auftreten ihre Widerjäger. Diese Ideen sind noch utopistisch und reaktionär, aber sie werden einmal notwendigerweise im Sozialismus auslaufen!

## Das Glück nicht organisiert zu sein.

Ein namhafter ungarischer Schriftsteller schrieb zur Verhöhnung der Maieiter der ungarländischen Arbeiterschaft für ein bürgerliches Blatt einen Zeitartikel, dem er die Ueberschrift voranschickte: „Ich bin glücklich, nicht organisiert zu sein.“

Es ist gewiß nicht jedermanns Pflicht, die Notwendigkeit der Organisation der Arbeiterklasse zu erfassen, und auch namhafte Schriftsteller haben das Recht, nicht alles verstehen zu müssen. Aber es ist etwas anderes, nicht alles zu verstehen und ein derartiges Urteil kraft seiner Autorität abzugeben, das denn doch auf Beachtung in Arbeiterkreisen, und mehr vielleicht noch in anderen Kreisen, rechnet. Unter Umständen ist natürlich ein Bekenntnis auch angetan, Verwirrung sogar in den Köpfen der Arbeiterschaft anzurichten.

Gewiß, Ludwig Döczy wird bei seinem Ausruf: „Ich bin glücklich, nicht organisiert zu sein!“ nicht an die materiellen Verpflichtungen gedacht haben, die aus der Zugehörigkeit zur Organisation dem Arbeiter erwachsen. Aber der Umstand, daß der Ausruf gerade am 1. Mai gedruckt ward, in dem Aufsatz über Vergewaltigung der Arbeiter, über Unterdrückung der Individualität durch die Organisation geklagt wird, zeigt, daß er an die Adresse der Arbeiter gerichtet erscheint. Und bei den vielen, mehr oder weniger tiefsinnigen Einwendungen, die von allen möglichen Seiten gegen die gewerkschaftliche Organisation erhoben werden, geht es kaum an, gerade diese eine übersehen zu wollen. Denn wir können gefoht sein, daß uns diese Meinung vielleicht nicht in dieser poetischen Redewendung, aber gewiß da und dort entgegentritt. Der Schriftsteller denkt dabei anscheinend an den Verlust der Freiheit, dem sich der organisierte Arbeiter selbst und freiwillig unterwirft. Und im Interesse seiner Freiheit ruft er: „Ich bin glücklich, nicht organisiert zu sein!“

Aber wie verhält sich die Sache beim Arbeiter? Kann er in diesen Ruf einstimmen, kann er, wenn er ruhig seine ganze Situation erwägt, auch so ruhig sagen, daß er der gewerkschaftlichen Organisation entraten kann? Gerade der nüchtern erwägende Arbeiter wird das „Unheil“, organisiert zu sein, nicht ohneweiters mit dem „Glück“, nicht organisiert zu sein“, tauschen. Er wird sich die vom Sozialismus schon vor langer, langer Zeit beantwortete Frage vorlegen, ob er seine Freiheit verlieren kann, da er doch höchstens die eine Freiheit besitzt: zu hungern und sich ausbeuten zu lassen. Er wird alsbald gewahr werden, daß er ein Anekdotesdasein fristet, daß er ausgebeutet wird, und, wieviel er es weiß, sich ausbeuten lassen muß, solange eben die jetzige Gesellschaftsordnung besteht. Die einzige wirkliche Freiheit, die der Arbeiter besitzt, zeigt ihm das furchtbare, unerbitliche Los der Unfreiheit, der Abhängigkeit vom Kapitalismus, von den Tücken und Mücken, von den Launen der Träger und Verteidiger des Kapitalismus.

Die wahre Freiheit winkt der Arbeiterklasse erst im Siege des Sozialismus; erst aus den zusammenstürzenden Feste des Kapitalismus wird dem Arbeiter die Freiheit entstehen, die auf materieller Unabhängigkeit fußende, also die einzig wirkliche Freiheit. In der kapitalistischen Gesellschaft gibt es für den Proletarier keine Freiheit. Und das ist ja auch der Grund, warum man der Arbeiterklasse so aufdringlich immer wieder von Freiheit und ihrer Gefährdung spricht. Man erinnert sich doch, daß die französische Revolution — und die Döczy's des 20. Jahrhunderts können daraus ersehen, daß sie etwas spät kommen — schon im Namen der „Freiheit der Arbeit“ Vereinigungen zur Erträgnis besserer Arbeitsbedingungen verbot. Denn durch die Gewerkschaften sei — so wurde schon damals geäußert — die Freiheit der Arbeiter, seine Arbeitskraft so billig zu verkaufen, als es — dem Ausbeuter wohl, eingeschränkt. Im Namen der Freiheit! Tatsächlich schränkt die Organisation diese „Freiheit“ ein.

Aber man beachte doch die Unfreiheit in der gewerkschaftlichen Organisation. Gewiß, wir sind — und mit Recht — stolz auf die eiserne Disziplin, die in unseren Gewerkschaften herrscht, wie sie eben in allen demokratischen Gebilden notwendig ist. Aber ist das eine Unfreiheit, wie man sich sie gewöhnlich vorstellt, ist mit ihr irgend eine Selbstentäußerung verbunden, eine Beeinträchtigung? Oder ist es nicht vielmehr die schönste Eigenschaft des Menschen, die durch den Zwang, den sittlichen, unausgesprochenen und ungeführten Zwang der Arbeiterschaft förmlich aufgeprägten Solidarität, die sich ihm in der gewerkschaftlichen Organisation als Erlaß für die so marktschreierisch angepriesene Freiheit anbietet?

Die bürgerliche Welt, die den Arbeitern ganz nach dem Muster des hervorragenden ungarischen Schriftstellers die Freiheit, das höchste persönliche Gut, als durch die Organisation gefährdet hinstellt, vergißt immer wieder, daß ihr wohlgemeinter — zum Wohle der Ausbeuter gemeinter — Rat an die Arbeiter schon im „kommunistischen Manifest“ aufs gründlichste widerlegt



wurde. Wir lesen darin: „An der bürgerlichen Gesellschaft herrscht also die Vergangenheit über die Gegenwart, in der kommunistischen die Gegenwart über die Vergangenheit. In der bürgerlichen Gesellschaft ist das Kapital selbständig und persönlich, während das tätige Individuum unselbständig und unpersönlich ist. Und die Aufhebung dieses Verhältnisses nennt die Bourgeoisie Aufhebung der Persönlichkeit und Freiheit! Und mit Recht. Es handelt sich allerdings um die Aufhebung der Bourgeoisiepersönlichkeit, Selbständigkeit und Freiheit. Unter Freiheit versteht man innerhalb der jetzigen bürgerlichen Produktionsverhältnisse den freien Handel, den freien Kauf und Verkauf!“

Das höchste Glück, die höchste Freiheit des Menschen kann doch nur darin bestehen, daß die Verfolgung des wahren persönlichen Nutzens dem Nutzen der Allgemeinheit nicht hinderlich ist. Diesen Nutzen zu verfolgen vermag nicht jedermann. Kennt er ihn doch vielfach gar nicht. Man hat ihn ja rechtzeitig, in der Schule und im Leben, eine unabsehbare Menge von Vorurteilen und falschem Wahn beigebracht. Ihn davon zu befreien, ist eben eine Aufgabe unserer Agitation, unserer Aufklärungsarbeit. Wir tun es, wir tun es gern, um dadurch neue Mitstreiter für die wirkliche Freiheit zu gewinnen. Die unaufgeklärten, die indifferenten Arbeiter zum Klassenbewußtsein bringen, das ist schon ein Stück Kampfes um die Freiheit. Zu dieser Erkenntnis müssen die Arbeiter also erst erzogen werden, und die wichtigste Voraussetzung für diese Erziehung ist eben die Stärkung jedes einzelnen, wie es die Gewerkschaftsorganisation tut. So ist dann die Gewerkschaftsorganisation mit dem Zwange ihrer Disziplin eben erst die Schule für wirkliche Freiheit, die doch nur auf ökonomischer Grundlage denkbar ist.

Jetzt haben wir noch keine Freiheit; aber die Menschheit befindet sich, dank der Agitations- und Organisationsarbeit der Arbeiterklasse, auf dem Wege zu ihr. Ferdinand Lassalle beglückwünschte im „Arbeiterprogramm“ die Arbeiterschaft zu dieser erhabenen Aufgabe, die ihr gestellt wurde, denn nur die Arbeiter sind allein in der glücklichen Lage, daß dasjenige, was ihr persönliches Interesse bildet, die Verbesserung ihres Klassenlozes, seiner Richtung nach durchaus zusammenfällt mit der Entwicklung des gesamten Volkes, mit dem Siege der Idee, mit den Fortschritten der Kultur, mit dem Lebensprinzip der Gerechtigkeit selbst, welche nichts anderes als die Entwicklung der Freiheit ist.

Solche tiefe Wahrheiten, die ja zum großen Teil auch das Geheimnis der gewaltigen Erfolge der Arbeiterschaft bilden, können selbstverständlich nicht begriffen werden von den Kreaturen des Kapitalismus, in deren Köpfen den Arbeitern eine Freiheit eingeräumt wird: arbeitswillig zu sein, Streikbrecher zu werden. Ist es nicht wunderbar, zu sehen, wie die Ausbeuter um die Freiheit der Arbeiter besorgt sind, wie sie das geflügelte Wort vom Terrorismus gepredigt haben, und dann selbst ihre Klassengenossen durch rücksichtslosen Druck zum Eintritt in die Unternehmerorganisation zwingen? Da kommt dann niemand über verlorene oder bedrohte Freiheit.

Es ist ja geradezu lächerlich, wie sich die Vertreter der Räubermoral der kapitalistischen Welt mit ihrem „Recht des Stärkeren“, mit ihrem Grundsatze, daß „jeder sich selbst der Mächte sei“ über den Grundloz der Solidarität, „Einer für alle, alle für einen“ aufreigen. Denn sie scheinen nicht im entferntesten zu ahnen, daß sie durch ihr Vorgehen jedem Arbeiter die Augen erst recht öffnen. Das Recht des Stärkeren erodiert durch die Freiheit des einzelnen Arbeiters, das heißt durch seine Loslösung vom Ganzen der Arbeiterschaft! Welche unbegrenzte Menge von Ausbeutungsmöglichkeiten!

Daher der Verzweiflungsschrei der Kapitalisten, die Freiheit der Arbeiter sei bedroht von der Organisation. „Es handelt sich um die Aufhebung der Bourgeoisiefreiheit.“ Die Gewerkschaft besteht wohl von ihren Mitgliedern, daß sie sich dem Ganzen einfügen, daß sie ihre persönlichen Wünsche, soweit sie im Widerspruch sind zu den Wünschen und Bestrebungen der Arbeiterklasse, zurückstellen; aber sie verlangt es eben im Interesse der Gesamtheit, das heißt der Befreiung der Gesamtheit.

Und kann es ein größeres Glück geben, als mit dabei zu sein, wo Menschen um Freiheit kämpfen? Kann aber ein Kampf anders geführt werden als organisiert? „Es gilt die Arbeit zu befreien, es gilt der Freiheit Aufzuerstehen.“

Dafür sollte vor allem ein richtiger Verständnis haben. Hat er es aber nicht, die Arbeiterklasse kann und darf sich davon nicht aufhalten lassen. Weil sie Glück und weil sie Freiheit will, deswegen organisiert sie sich, deswegen organisiert sie den Kampf um die Freiheit, und schließt sich schließlich, in der Organisation eine taugliche Waffe für diesen Kampf gefunden zu haben.

## Der Klassenkampf\*).

Die Verschärfung der Klassengegensätze wird durch die Ereignisse der letzten Jahre immer augenscheinlicher. In der letzten Zeit aber geht keine Woche vorüber, welche uns nicht neue, verlässliche Beweise über die Richtigkeit unserer Behauptungen bringen würde. Der Klassenkampf ist heute eine in die Augen springende Erscheinung. In den Wirrnissen der auswärtigen Politik: Der Kampf um Marokko, um Tripolis, der letzte Staatsumsturz in Portugal, die gegenwärtige Revolution in China, alles das sind untrügliche Beweise des Klassenkampfes. Die Eroberungsjagd in Afrika zeigt von dem Wachstum und der Expansionskraft des europäischen Kapitals. Die kolossalen Kolonien in Afrika sollen für das europäische Kapital erobert und ihm zur Plünderung des „unkultivierten“ eingeborenen afrikanischen Volkes ausgeliefert werden. Die Naturkräfte und billigen Arbeitskräfte der afrikanischen Kolonien sollen eine neue Quelle sein, aus der der europäische Kapitalismus neue Lebenskräfte schöpfen soll. Der Umsturz in Portugal und China deuten auf das Bestreben des Bürgertums hin, die Staatsgewalt zu usurpieren, die dazu dienen soll,

dem Privatkapital die Beherrschung des Landes zu ermöglichen und ihm neue Quellen für sein Wachstum zu erschließen.

Dort, wo der Monarchismus in den Diensten des Kapitals steht, dort sind die Kapitalisten bestrebt, seine Macht zu erhalten, seinen Glanz zu erhöhen. Dort aber, wo der Monarchismus, sei es aus was immer welchen Gründen aufhört, ausschließliche Interessen des Kapitals zu vertreten, dort ist die Finanzbourgeoisie bestrebt, den Monarchismus zu stürzen. Der Kapitalismus kennt bekanntlich keine Moral, kein Erbarmen; er schreitet vorwärts nach dem Diktat des eisernen Gesetzes der wirtschaftlichen Entwicklung.

So wird das, was wir Staat, wirtschaftliche Domäne nennen, ein Objekt der kapitalistischen Ausbeutung. Auf der einen Seite sieht man den Großgrundbesitz und das Großkapital. Diese zwei Faktoren sind die eigentlichen Herren der Produktionsmittel, sie sind de facto die eigentlichen Herren des Staates. Auf ihren Befehl erläßt die Regierung Verbote oder Vergünstigungen; sie diktiert uns den Zolltarif, den ungarischen Ausgleich, Handelsverträge und Gesetze, durch welche unser heimischer Markt ihnen als Beute ausgeliefert wurde. Sie hinter hohen Zöllen verbarrikadierend, haben sie Kartelle ausgebaut, durch welche den Kaufleuten und Konsumenten die Marktpreise diktiert werden. Diese Klasse ist die Nutznießerin der heutigen Teuerung, sie zieht aus der Teuerung den größten Nutzen.

Dieser Klasse gegenüber steht die Klasse des arbeitenden Volkes. Allein, ohne Bundesgenossen eröffnete die österreichische Arbeiterschaft den Kampf gegen die Teuerung, den Klassenkampf gegen die Großagrarier und Kartellisten. Ganz allein stand die Arbeiterschaft im Jahre 1905 gegen den neuen Zolltarif, welcher über Auftrag der herrschenden Klassen gegen die Stimmen der sozialdemokratischen Abgeordneten, trotz unserer Proteste in den Massenversammlungen, angenommen wurde. Die Arbeiterschaft stand auch dann allein, als schon die Wirkungen des neuen Zolltarifs im stetigen Steigen der Preise und als die Volksmassen allüberall gegen die furchtbare Teuerung Klage führten, sich zeigten. Ja, auch noch in den Jahren 1907, 1909 und 1910 war die Arbeiterschaft noch auf sich selbst angewiesen, als im Parlament die Teuerungsanträge der Sozialdemokraten verhandelt wurden. Auf diese Weise ist die Grundlage für die heutige unerträgliche Teuerung geschaffen worden.

Doch zwischen den Großagrarier und Großkapitalisten einerseits und der Arbeiterschaft andererseits sind noch andere Klassen zu finden: der sogenannte Mittelstand, das kleine Bürgertum; kleinere Unternehmer, Kaufleute, Gewerbetreibende, Beamte und Bedienstete, auch kleinere Bauer und Pächter. Sie alle sind entweder selbst vermögend oder aber mit der besitzenden Klasse durch starke soziale Bande verbunden; sie scheiden sich von den breiten Volksmassen in ihren Ansichten und Interessen durch teils faktische, teils eingebildete Gegensätze. Darum standen diese Klassen, als die Arbeiterschaft den Kampf gegen die Teuerung und ihre Träger, die Bodeneigentümer und das Kapital, begann, leitmäßig. Ihre Vertreter im Parlament waren es, die den Zolltarif akzeptierten und die sozialdemokratischen Teuerungsanträge niederstimmten.

Alle diese Volksschichten haben sehr bald Lehrgeld gezahlt, denn binnen kurzem haben sie die Wirkungen der Teuerung am eigenen Leib verspürt. Die kleinen Unternehmer fürchteten, daß ihre Arbeiter höhere Löhne fordern werden, wenn die Agrarier und die Kartelle jeden Bissen Fleisch und Brot verteuern, wenn jeder Quadratmeter der bewohnbaren Fläche verteuert wird. Die Beamte und Bedienstete machen die Wahrnehmung, daß jede Gehaltsskone, die sie ausbezahlt bekommen, infolge des Steigens der Preise an Kaufwert verliert, wie sie entwertet wird. Den Kaufleuten konnte die Tatsache nicht entgehen, daß der Kreis ihrer Kunden und deren Kaufkraft abnimmt, wenn das Volk den letzten Heller, den die Gabel der Hausbesitzer ihm noch übrig läßt, zum Kauf der notwendigen Lebensmittel anwenden muß. Und sogar der Kleinbauer, den man die Agrarpolitik als ein Mittel zur Vinderung seines Elends geschildert hat, mußte erkennen, wie schwer die erhöhten Preise des Ackerlandes und der Weide auf ihm lasten und wie die hohen Preise des Viehes und der Futtermittel den ganzen Ertrag seiner Wirtschaft verschlingen. So wuchs auch in diesen Volksschichten die Erregung gegen die Wirkungen der großagrarischen und großkapitalistischen Wirtschaftspolitik. Auch diese Schichten dringen nun in ihre politischen Parteien, auf ihre Presse und Abgeordneten, gegen die Teuerung Stellung zu nehmen. Diefelben Bürger, die noch vor kurzem brüllten über die „Teuerungsdemagogie der Sozialdemokraten“ die noch gestern die Interessen der Großagrarier und Großkapitalisten vertraten; diefelben Bürger stellen sich heute als die „verzagtesten Gegner der Teuerung“; ihre Presse druckt die alten sozialdemokratischen Artikel und Anträge ab und ihre Redner entleihen die sozialistischen Argumente, während die Abgeordneten und die Stadtväter heute „glühend“ vertreten, was sie gestern niedergestimmt, lächerlich und verächtlich gemacht haben.

So, in der Not rißt der Teufel Fliegen, sagt man. Und in der Tat, den engherzigen Spießhörn ist plötzlich das Herz in die Hosen gefallen; sie fürchten sich vor der Ueberzeugungskraft des Sozialismus, sie empfinden Furcht vor der erfolgreichen Propaganda des sozialdemokratischen Gedankens, vor dem Emporwachsen der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung, welche das Bürgertum zur Durchführung sozialer Reformen, zum Kampf gegen die heutige unerträgliche Teuerung drängt. Um ihre Privilegien auf Erwerb von Reichthümern durch Arbeit anderer zu erhalten, nimmt das Bürgertum und seine Regierungen Zuflucht zu kleineren sozialen Reformen und tut so, als ob zwischen ihm und den Sozialdemokraten in puncto Anschauungen der Volksbedürfnisse gar kein Unterschied obwalte!

Die guten Seelen! Sie vermeinen, daß es ihnen gelingt, durch eine solche Verstellung die Tatsachen aus der Welt zu schaffen, daß sie imstande sind, dem Volk

die Erscheinungen des Klassenkampfes, der hier so deutlich zutage tritt, zu verdecken. Und wie tölpisch gebärden sich die einzelnen Vertreter des Bürgertums, wenn sie öffentlich verraten, daß nur die Furcht vor dem Sozialismus es ist, die ihnen das bishigen „Sozialpolitik“ diktiert. So schrieb das Organ der Brünnener Fabrikanten und Millionäre am 28. September d. J. an leitender Stelle einen Artikel gegen die Teuerung, in welchem unter anderem gesagt wird:

„Unsere Volksvertreter (im Parlament) müssen endlich durch einige Zeit alle anderen Fragen als nebensächlich ansehen und einmütig dahinarbeiten um der allgemeinen Not und steigenden Teuerung entgegenzutreten. Zu allererst muß der Mensch leben können, und dann erst kommt das andere. Bei der geringen Vorsicht und Schwermüdigkeit bejagt die Regierung die Geschäfte der Sozialdemokraten, und sollte der Reichsrat nicht die Gerechtigkeit zur Arbeit zeigen und so schnell als möglich die Wege und Mittel finden, um erträglichere Zustände herbeizuführen, so würde sich das neue Parlament selbst den Lebensfaden abschneiden und dadurch überraschende Erfolge der Sozialdemokraten bei Neuwahlen zeitigen.“

Im selben Sinn schrieben und hier und da noch schreiben andere kapitalistische Blätter, vorzugsweise die „Neue Freie Presse“. Aus dem geht hervor, wie erzehrerisch die sozialdemokratische Propaganda auch auf die besitzenden Klassen einwirkt; besonders kennzeichnend ist die Rede des christlichsozialen Abgeordneten Neunteufel, welcher ausführte:

„Wird den Regierungen unter dem Eindruck dieser Zustände vor der Zukunft nicht bange? Es scheint, daß man Demonstrationen und ähnliche Vorgänge etwas leicht beurteilt. Es ist möglich, daß diese Dinge künstlich gemacht werden; doch wenn man keine Grundlage für sie hätte, könnten sie nicht gemacht werden. Heute befindet sich die Regierung und ein großer Teil des Parlaments in der Gefangenschaft der Sozialdemokraten. Die sozialdemokratische Argumentation ist Gemeingut aller gebildeten Stände in Oesterreich geworden. Wir haben nichts anderes! Wenn ein Mensch selbst keine Idee hat die einen anderen Weg gehen könnte, so muß er als Ehrenmann dorthin gehen, wo er einen solchen Gedanken findet. Dem Uebel dieser Zeit kann man nicht mehr aus dem Weg gehen; aber aus dem Boden, auf welchem wir stehen, entspringt nichts Neues. Das richtigste Vorgehen der kapitalistischen Großproduktion hat die Proletarisierung zum Ziel gerade so, wie das Aufkaufen der Grundstücke das Ziel der Expropriation der Landwirte ist. Das Ende der heutigen Wirtschaftspolitik ist also die Proletarisierung und ein Sieg der Sozialdemokraten; denn nicht nur der Vormarsch des sozialdemokratischen Gedankenganges, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung führt diese Partei zum Sieg!“

Zu solchen Manifestationen ist gewiß kein weiterer Kommentar notwendig; sie bestätigen das, was schon eingangs dieses Artikels über den Klassenkampf behauptet wurde. Der Klassenkampf spielt sich vor unseren Augen ab, man muß nur sehen können. Und alle diese Phrasen über „Nation“ und „Interessen der Nation“ sind nicht imstande, diese einzige Tatsache zu verdecken: daß auf der ganzen Welt — vom wirtschaftlichen Standpunkt genommen — es nur zwei Nationen gibt: Eine Nation der Arbeitenden und Unterworfenen und eine Nation der Kapitalisten und Ausbeuter. Das Verhältnis dieser Klassen zueinander ist durch die wirtschaftlichen Interessen gegeben, welche im gegenseitigen Kampf aneinanderprallen, im Klassenkampf als unabänderliche Konsequenz der eisernen Gesetze der wirtschaftlichen Entwicklung in der menschlichen Gesellschaft.

## Der Kampf der britischen Eisenbahner.

Als nach der großen Eisenbahnerbewegung des Jahres 1907 unter Mitwirkung der Regierung ein Uebereinkommen zwischen den Bediensteten und Bahnen vereinbart wurde, glaubte man allgemein den Frieden für längere Zeit gesichert zu haben. Denn das Uebereinkommen sollte für sieben Jahre gelten und besagte im wesentlichen, daß die Bahnverwaltungen sich zur Annahme einer Vermittlung und eines Schiedsgerichtes behufs Beilegung von Streitfragen über Löhne und Arbeitszeit ihrer Angestellten verpflichten und ihre guten Dienste antragen, um andere Bahnverwaltungen zum Anschluß zu bewegen. Der eigentliche Inhalt des von beiden Parteien akzeptierten Uebereinkommens war folgender: Für jede Eisenbahngesellschaft wird ein Board (Ausshuß) errichtet behufs Prüfung von Streitfragen, die ihm seitens der Bahnen oder deren Bedienstete vorgelegt werden. Die einzelnen Arbeitsgruppen bilden Unterabteilungen und das ganze Bahnnetz wird in Bezirke geteilt. Gelangen Streitfragen im Bezirksausshuß nicht zum Austrag, so werden sie an das Central Conciliation Board (allgemeines Einigungsamt) verwiesen. Wird auch hier keine Einigung erzielt oder leisten die Bahnverwaltungen oder Bediensteten den Beschlüssen keine Folge, dann werden die Streitfragen einem Schiedsrichter unterbreitet, der entweder mit Zustimmung beider Teile gewählt oder vom „Sprecher“ des Unterhauses (Präsidenten) und dem ersten Appellrichter bezeichnet wird. Die Entscheidung des Schiedsrichters ist für beide Parteien bindend. Das (gegenwärtige) Uebereinkommen kann durch eine zwölfmonatige Kündigung, jedoch nicht vor Ablauf von sechs Jahren, aufgehoben werden.

Von einer Anerkennung der Gewerkschaft war also keine Rede. Das rächte sich bitter für die Gesamtheit und für die Bahnen selbst! Denn im August 1911 brach in Liverpool ein Oederstreik aus, der sich rasch nach London verpflanzte und binnen wenigen Tagen an die 80.000 Arbeiter umfaßte, da sich den Ausständigen 2000 bis 3000 Bedienstete der London and North Western Railway, dann die Stationsbediensteten aller in London mündenden Bahnen, die Lastträger, Postführer, die Auslader und sonstige Arbeiter in den Güterbahnhöfen anschlossen.

\*) Siehe „Eisenbahner“ Nr. 33 und 36 von 1911: „Mehrzeitige Erscheinungen.“



Wiederum griff die Regierung ein. Zunächst mit einer Drohung gegen die Bediensteten, deren Ungeflüm ihr zwar begreiflich, wegen der damaligen kritischen Situation — es war die Zeit der Spannung mit Deutschland wegen des Marokkohaftels — aber mehr als unangenehm war. Der Vorschlag der Regierung ging dahin, durch eine „königliche Kommission“ — eine sehr problematische, bei den Arbeitern nicht gut angesehene Einrichtung — den Vertrag vom Jahre 1907, dessen Unzulänglichkeit sie zugab, zu überprüfen und zu verbessern. Die Bahnverwaltungen nahmen den Vorschlag der Regierung, die ihnen wegen der Aufbesserung der Arbeitslöhne eine Erhöhung der Tarife erlaubte, an. Die organisierten Bediensteten lehnten den ziemlich wertlosen Vorschlag ab. Noch in der Nacht des 17. August erließ das Streikkomitee nachstehende Kundmachung: „Wir erachten die Ausführungen der Regierung als eine unverantwortliche Drohung gegen die Bahnarbeiter, die seit Jahren wiederholt Ansuchen an das Handelsamt und das Parlament richteten, um das Uebereinkommen von 1907 abzuändern, und zwar so, daß den Beschwerden der Leute Rechnung getragen und den Erkenntnissen eine gerechte und angemessene Auslegung gegeben wird. Das sind nach unserem Dafürhalten die Hauptursachen der gegenwärtigen Unruhe, die nicht nur auf eine Bahngesellschaft oder Arbeiterkategorie beschränkt, sondern eine allgemeine ist.“

Nach zweitägigem Ringen wurde am 19. August kurz vor Mitternacht, eine Verständigung erzielt, die den Streik beendigte. Allen in denselben verwickelten Arbeiter die Wiederanstellung und vollständige Straflosigkeit zugesichert und die Einberufung der Einigungsämter verfügt, welche über die strittigen Fragen beraten sollten. Die Fragen, die zwischen den Gesellschaften und den Kategorien ihrer Arbeiter, die das Uebereinkommen von 1907 nicht umfaßt, schweben, sollten durch Konferenzen von Vertretern beider Parteien bis zur Berichterstattung durch die besondere königliche Kommission geregelt werden. Beide Parteien hätten dieser Kommission, deren Urteil sie anzunehmen sich verpflichteten, jede Unterstützung zu leisten. Jede Frage über die Auslegung dieses Vergleiches wäre dem Handelsamt vorzulegen. Am 29. August trat die aus fünf Mitgliedern bestehende Kommission zusammen, um Untersuchungen über das Einigungs- und Schiedsverfahren aus dem Jahre 1907 vorzunehmen und etwaige Änderungen zu beantragen. Vor der Kommission erschienen zuerst die Vertreter der verschiedenen Eisenbahnerorganisationen. Der Generalsekretär des Eisenbahnpersonals im Jahrdienst führte Klage über die großen Kosten der Schiedsgerichte, den unnötigen Zeitverlust durch Verzögerung der Einberufung und des Zusammentritts; über die zu enge Begrenzung der Klageführung (Arbeitszeit und Lohn); die fehlende Mitwirkung seitens der Bahngesellschaften, endlich die großen Schwierigkeiten, das Urteil ausgelegt zu erhalten. Der Delegierte der Lokomotivführer- und Geizerunion beklagte sich, daß die Leute nicht nach dem Dienstalter vorrücken; daß sie ohne Untersuchung und ohne Appell an eine höhere Instanz gestraft werden; daß die Löhne zur Strafe herabgesetzt werden, was eine Verurteilung an den Board (Ausschuß) ausschließt; und daß Strafen erfolgen selbst für kleine Vergehen und Irrtümer, die sich nicht vermeiden lassen. Beide Vertreter forderten die volle Anerkennung ihrer Organisationen, unmittelbare Verhandlungen zwischen Unternehmung und Mann mit dem Appell an ein Schiedsgericht, wenn eine Vereinbarung nicht erzielt wird. Der Vertreter des Vereines der Eisenbahnarbeiter erklärte den Plan von 1907 als einen überflüssig abgeschlossenen; er beuge einer Einschüchterung der Arbeiter seitens der Bahnen bezüglich der für die Arbeiter günstigen Auskünfte vor dem Board nicht vor; den Gesellschaften stehen alle Informationen zu Gebote, den Arbeitern nicht; die Bahnen haben Uebereinkommen durch Neueinteilung der Dienstgruppen und damit die Zugeständnisse des Schiedsgerichtes vereitelt; es gebe keine Vorkehrung zur Auslegung des Urteils, und die Gesellschaften wollten eine Auslegung des Urteils oft nicht zustimmen; zahlreiche Massen der Bediensteten stehen noch außerhalb des Uebereinkommens.

Dagegen wendete der Vertreter der London and North Western Railway ein, daß die Durchführung des von der Amalgamated Society of Railway Servants (Gewerkschaft der Eisenbahnbediensteten) aufgestellten Programms der Gesellschaft jährlich 600.000 Pfund Sterling (1 Pfund Sterling = 24 Kr.) gekostet hätte, und daß die bewilligten Zugeständnisse sich auf 70.000 Pfund Sterling belaufen. Wie habe die Gesellschaft etwas unternommen, um dem Personal auf Grund des Schiedspruches erteilte Begünstigungen vorzuenthalten, dagegen sei eine Vereinbarung von der Minderheit (des Personals) nicht anerkannt worden, weil angeblich der Ausschuß zu bindenden Erklärungen nicht berechtigt war. Es sei auch gänzlich unrichtig, daß Leute zuerst gestraft wurden, und erst nachher der Fall zur Untersuchung gelangte, oder daß sie für unverschuldete Vergehen Strafe erlitten. Die Trade Unions (Gewerkschaft) repräsentiere übrigens nur 27 Prozent der Bahnbediensteten (100.000 von 361.000). Der Vertreter der Great Eastern führte aus, auch im Namen der überwiegenden Mehrheit (?) der Angestellten zu sprechen, die nicht (?) Mitglieder der Amalgamated sind und werden wollen, daß sie gegen die Unduldsamkeit derselben (?) geschützt zu werden wünschen. Zwischen der Bahnverwaltung und den Angestellten bestehe das beste Einvernehmen (?); die Leute wollen den Frieden, die Union den Krieg, indem sie die Disziplin untergrabe. Werde das Verlangen nach Anerkennung der Organisation erfüllt, so bedeute dies das Chaos, gefolgt von geschäftlichem Unheil. — Also eine gewöhnliche Scharfmacherphrasologie! — Der Abgesandte der Great Northern verneinte, daß der Plan von 1907 fehlerhaft; die Wirkung der Anerkennung der Organisation wäre die, daß sie den Generalstreik erleichtern, eine richtige Verwaltung der Löhne ausschließen und die Bevölkerung Gefahren aussetzen würde. Mit großer Schärfe sprachen sich gegen jede Anerkennung der Organisation die Vertreter folgender Bahngesellschaften aus: London and North Western, Great Eastern, Great Northern, Great Western, North British, Highland sowie zwei bedeutende Bahnen Irlands.

Wie man sieht, sind die englischen Eisenbahnkapitalisten sozialpolitisch nicht im mindesten „angefrählt“. Um ihre Rückständigkeit zu bemängeln, wiesen sie darauf hin, daß die Trade Unions ihre Leute nicht mehr in der Hand haben; die Massen sind radikaler als ihre Führer, was allerdings zutrifft, weil eben viele derselben als Abgeordnete mehr oder weniger im Bannkreis der liberalen Partei stehen. Vor Erlassung des von den Bahngesellschaften heftig bekämpften Trade Dispute Act 1906 konnten bei einem nicht entsprechend angeführten Ausstand die Fonds der Gewerkschaften zur Deckung des den Gesellschaften zugefügten Schadens herangezogen werden. Jetzt wissen die ersteren, daß sie durch die Verletzung eines Vertrages nichts mehr einbüßen und daß die Streikenden wieder in den Dienst aufgenommen werden, was einen starken Anreiz zu Gewalttätigkeiten ausübe. Andererseits sei den „Arbeitswilligen“ die Freiheit und das Recht auf Arbeit nicht vorgegeben. Ja, die Arbeiter greifen sogar zu Sympathiestreiks!

Die Nachgiebigkeit der Eisenbahner wurde schlecht belohnt: Der vor kurzem veröffentlichte Bericht der königlichen Kommission empfiehlt die Beibehaltung des 1907er Uebereinkommens mit einigen Änderungen und Erweiterungen, die eine beschleunigte Beilegung von Streitigkeiten bezwecken sollten. Die Befugnisse der Kemter sollen auch auf Fragen betreffend Dienstbedingungen ausgedehnt werden, Disziplinar- und Betriebsangelegenheiten sollen jedoch ausgeschlossen bleiben. Den Angestellten soll es freistehen, sich vor den Einigungsämtern durch gewerkschaftliche Rechtsbeistände vertreten zu lassen; Arbeitswilligen soll ein weitgehender Schutz gewährt und eine Einschüchterung durch Streikende nicht geduldet werden. Eine Anerkennung der Trade Unions wurde nicht vorgegeben. Schon deshalb konnte der Bericht die Eisenbahner nicht befriedigen. In stürmischen Versammlungen wurde zum Massenstreik als Antwort auf den Beschluß der königlichen Kommission aufgerufen. Am 4. November beschlossen die Unions, ihre Mitglieder darüber abstimmen zu lassen. Die Abstimmung sollte bis zum 5. Dezember beendet sein. Die Bahnverwaltungen rüsteten zum Kampf, indem sie Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines beschränkten Verkehrs für Nahrungsmittel und Kohle trafen. Das Parlament forderte am 22. November die Regierung auf, neuerdings Verhandlungen einzuleiten. Die Bahngesellschaften, die am 1. Dezember zusammentraten, weigerten sich anfangs, allein der Wunsch des Unterhauses konnte doch nicht unberücksichtigt bleiben, und so erklärten sie sich zu Unterhandlungen bereit unter der Bedingung, daß die Vorschläge der königlichen Kommission grundsätzlich anerkannt würden. Die erste Zusammenkunft fand unter dem Vorsitz des Handelsamtes am 7. Dezember statt und erzielte ein neues Uebereinkommen. Darnach wurden die von der königlichen Kommission vorgeschlagenen Änderungen des Einigungs- und Schiedsverfahrens beiderseits angenommen, und den Beamten der Unions das Recht der Vertretung der Mitglieder offiziell eingeräumt. Damit ist die Frage der Anerkennung der Gewerkschaften im Prinzip gelöst. Es wird nun auf die Praxis ankommen. Das Mißtrauen der englischen Eisenbahner ist nicht völlig geschwunden. Königsens nach drei Jahren kann der Tanz wieder losgehen.

## Stiefkinder des bahnbehördlichen Dienstes.

Bei der E. E. Eisenbahnbaudirektion fristen unter für die Bahnbehörden geradezu beschämenden Umständen die sogenannten *Aushilfszeichner* ihre karge Existenz. Es sind dies zum Teil Leute, denen nach Absolvierung der Staatsgewerkschule ein Fortkommen im bahnbehördlichen Dienst zugesichert wurde und die aber betreffs der Stabilität ihres Dienstverhältnisses ungünstiger gestellt sind als die manuellen Arbeiter des Staats-eisenbahndienstes, denen nach einjähriger Mitgliedschaft im Provisionsfonds eine dauernde Dienstverwendung garantiert ist.

Zur Erlangung zeichnerischer Arbeitskräfte tritt das Eisenbahnministerium an die Leitungen der Staatsgewerkschulen heran, und letztere vermitteln ihren Absolventen, im guten Glauben, daß damit tatsächlich ihnen ein Fortkommen im bahnbehördlichen Dienst eröffnet wird, die Erlangung der freien Stellen. Die vom Eisenbahnministerium zugesicherte Möglichkeit des Fortkommens wirkt bei den Absolventen der Staatsgewerkschulen dahin, daß sie sich für den Dienst als Zeichner im bahnbehördlichen Dienst auch dann entscheiden, wenn ihnen gleichzeitig in privaten Diensten besser entlohnte Stellen offen stehen. Die Aussicht auf dauernde Verwendung, auf ein Fortkommen und auf Altersversorgung hebt in den Augen der stellensuchenden Zeichner den Nachteil der geringeren Entlohnung auf. Im Dienst der Eisenbahnbaudirektion erleben sie dann schwere Enttäuschungen, sobald bezüglich eines weiteren Fortkommens als auch bezüglich der Stabilität ihres Dienstverhältnisses. Sie werden dazu verdammt, ewig *Aushilfszeichner* zu verbleiben. Jede Aktion, in der Staatsbahnverwaltung Erparnisse zu erzielen, bedroht ihre Existenz. An die Parasiten des Staatbetriebes, an die Leute, deren hohes Einkommen in keinem Verhältnis steht zu ihren minimalen produktiven Leistungen, treten Erparungsmaßnahmen nie existenzbedrohend heran. Aber um so mehr an die sich selbst bezahlt machenden nützlichen Arbeitskräfte.

Ueber die sachlichen Leistungen der *Aushilfszeichner* der Eisenbahnbaudirektion herrscht nur ein einmütiges günstiges Urteil und dieses findet auch in der tatsächlichen Verwendung der *Aushilfszeichner* zu selbständigen, qualifizierten Arbeiten seine Bestätigung. Es ist auch für diese Bedienstetenkategorie immer das notwendige Arbeitsquantum vorhanden, so daß die Bezeichnung „*Aushilfszeichner*“ längst für die selben nicht zutrifft. Die Behandlung, dieman gegenwärtig in der Eisenbahnbaudirektion den zeichnerischen Kräften angedeihen läßt, wird erst seit ungefähr fünf Jahren praktiziert. Die früher zu den gleichen Arbeiten verwendeten Bediensteten konnten mit Dekret angestellte Unterbeamte mit den normalen Gehalts-, Vorrückungs-

und Pensionsansprüchen werden. Die heutigen „*Aushilfszeichner*“ dagegen stehen in einem Tagelohn von 3 bis 5 Kr. Man hat sie wohl in den Provisionsfonds aufgenommen, billigt aber ihrem Dienstverhältnis nicht jene Stabilität zu, das das Dienstverhältnis manueller Staatsbahnarbeiter nach einjähriger Provisionsfondsmemberschaft erlangt. Kurz: man hält die Zeichner, die man durch Versprechungen auf ein gutes Fortkommen gefördert hat, auf dem niedrigsten Existenzniveau, um noch diese bescheidene Existenz mit der Möglichkeit der Entlassung aus dem Dienst zu bedrohen.

Den Leitungen der Staatsgewerkschule wird da die Verpflichtung erstehen, vorsichtiger bei der Vermittlung von Dienststellen an die Absolventen ihrer Anstalten vorzugehen. Sich hierbei auch dann nicht blenden zu lassen, wenn die stellensuchende Dienstherrin das Eisenbahnministerium ist, und in derartigen Fällen immer zu unterfragen, inwieweit eine Gewähr für die Erfüllung gemachter Zusicherungen vorhanden ist. Dadurch werden sie die Absolventen ihrer Anstalten vor einer derartigen Proletarisierung bewahren, wie sie den *Aushilfszeichnern* der Eisenbahnbaudirektion beschieden ist.

Das Eisenbahnministerium wird gut daran tun, die Angelegenheit des Dienst- und Entlohnungsverhältnisses ihrer Zeichner in der Baudirektion nicht zu einem großen Skandal auszuwaschen zu lassen. Es geht nicht an, daß man in einer Zeit, in der man die zwingende Notwendigkeit der Besserstellungen der Staatsbediensteten anerkennen muß, frivol mit einzelnen Existenzen spielt. Das Eisenbahnministerium mag es nicht darauf ankommen lassen, daß man die Angelegenheit der *Aushilfszeichner* zum Anlaß nimmt, um vor der breiteren Öffentlichkeit ein Exempel des ungleichen Verhältnisses von Leistung und Entlohnung im bahnbehördlichen Dienst zu statuieren.

## Protokoll

über die am 21. November 1911 abgehaltenen Sitzung der Personalkommission für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Sektion Unterbeamte.

Vorsitzender: K. K. Regierungsrat Ludwig Paul, Direktorstellvertreter für den administrativen Dienst.

Anwesende gewählte Mitglieder: Wenzel Hofmann, Offizial, Abteilung 5; Ferdinand Ditz, Bahnmeister, Bahnerhaltungssektion Kolin (Pre-lou); Fritz L. Mez, Stationsmeister, Bahnbetriebsamt Wien, St. E. G.; Josef Stiepaß, Oberkondukteur, Bahnbetriebsamt Wien, St. E. G.; Matthias Urbanec, Magazinmeister, Heizhausleitung Kopidno; Karl Krieg, Lokomotivführer, Heizhausleitung Wien; Franz Kratochvil, Werkmeister, Werkstättenleitung Simmering.

Ernanntes Mitglied: Felix Karall, Bahnmeister, Bahnerhaltungssektion Chochen.

Schriftführer: Karl Krieg, Lokomotivführer, Heizhausleitung Wien.

Mit bloß beratender Stimme gemäß § 10 der Personalkommissionsstatuten beigezogen: Wenzel Douša, Bahnmeister, Bahnbetriebsamt Prag, Staatsbahnhof; Karl Weiner, Magazinmeister, Heizhausleitung Brünn; Johann Scheibeln, Bahnmeister, Erdbbergerlande.

Zur Unterstützung des Schriftführers gemäß § 10 der Statuten anwesend: Dr. Felix Pompejus, Bahnkonzipist, Abteilung 1.

Nach Begrüßung der Versammlung durch den Vorsitzenden, teilt dieser zunächst bezüglich der in der Sitzung vom 8. Juni 1911 gefassten Gutachten, die hierüber mittlerweile ergangenen Verfügungen, beziehungsweise die Gründe für die vorläufige Zurückstellung einzelner Punkte, mit.

Sodann wird in die Beratung der eingebrachten, in den Wirkungskreis der Personalkommission fallenden Initiativanträge eingegangen.

1. Krieg: Errichtung von Wätern in sämtlichen Personalkategorien, wie solche derzeit in verschiedenen Stationen anderer Staatsbahnen bereits bestehen.

Nach Beratung wird der Antrag in folgender Fassung zum Gutachten erhoben:

Errichtung von Wätern, wie solche in verschiedenen Stationen anderer Staatsbahnen bestehen, vor allem in Böhmischem Trübau, Chochen, Bodenbach, Aussig, Bruck a. L., Stalau und Werkstätten Simmering.

2. Krieg: Die Maschinenmeister sollen von den schriftlichen Arbeiten entlastet werden.

Mitglied Krieg weist darauf hin, daß die Maschinenmeister infolge der vielen schriftlichen Arbeiten ihren eigentlichen exekutiven Dienst nicht versehen können. Hierzu komme noch die unter Umständen monatelang dauernde gleichzeitige Vertretung für die Werkmeister der Heizhäuser in Krankheits- und Urlaubsfällen. Mitglied Kratochvil bemerkt, daß dieselben Verhältnisse auch bei den Werkmeistern bestünden. Es könnte bei der Herausgabe der neuen Werkstätteninstruktion die Zahl der schriftlichen Arbeiten begrenzt werden.

Der Antrag wird in folgender Art erweitert als Gutachten angenommen:

Die Maschinen- und Werkmeister sollen von den schriftlichen Arbeiten entlastet werden.

3. Krieg: Die Maschinenmeister sollen überhaupt zu keiner anderen, als zu der ihnen gebührenden Arbeit verwendet werden.

Der Antrag wird einstimmig zum Gutachten erhoben.

4. Krieg: Den Maschinenmeistern der St. E. G. sollen an Stelle der Lantienien die bis jetzt bezogenen Nebenbezüge (Erfahrung für Prämien per Monat 40 Kr. und die Zulage von 480 Kr. jährlich) gewährt werden.

Der Antrag wird als Gutachten angenommen.

5. Krieg: Den Bediensteten soll auf Verlangen die Bezahlung des Kohlenbezuges so wie früher in Ratenzahlungen ermöglicht werden.

Neben der preussischen Kohle soll an die Bediensteten auch Örtlicher Steinkohle verabsolgt werden.

Der zweite Absatz des Antrages wird nach der Beratung zurückgezogen, der erste Absatz einstimmig als Gutachten angenommen.

6. Ditz: Die Nachkontrollen sollen bei allen Bahnerhaltungssektionen durch Reservebahnmeister durchgeführt werden.

Ueber diesen schon einmal eingebrachten Antrag wird einstimmig folgendes Gutachten angenommen:



Den Bahnmeistern soll nach Nachkontrollen, wenn schon nicht der ganze Tag, so doch ein halber Tag freigegeben werden.

7. **D i h:** Beteiligung sämtlicher exekutiv dienenden Unterbeamten der Bahnerhaltung mit Dienstinstruktionen.

Bezüglich dieses schon einmal eingebrachten Antrages wird zur Kenntnis genommen, daß die Beteiligung der Dienststellen mit Instruktionen von amtswegen nach Genehmigung der an das k. k. Eisenbahnministerium erstatteten Dotierungsvorschläge demnächst durchgeführt wird.

8. **D i h:** Den in den Stationen Schlapnitz, Austerlitz, Entschowitz, Neßdorf, Bohuslawitz, Gapa, Wisenz-Stadt, Strahitz, Wessely a. d. M., Ungarisch-Protz, Boiskowitz, Stradek-Slabitz, Bilitz-Brumov domiciliierenden Bahnmeister solle der Flächenraum des mit der Wohnung in keinem direkten Zusammenhang stehenden Dachzimmers aus der Bewertung des bewohnbaren Raumes ausgeschlossen werden.

Der Antrag wird mit Rücksicht auf die unter Direktionszahl 55.959 ex 1911 ergangene Erledigung zurückgezogen.

9. **D i h:** Ueber die frei gewordenen oder zu besetzenden Bahnmeisterposten solle im jeweiligen Amtsblatt der Konkurse ausgeschrieben werden.

Nachdem Mitglied **D i h** darauf hingewiesen hat, daß die Bahnmeister fast nie von frei gewordenen Stellen Kenntnis erhalten, wird der Antrag in seinem Wortlaut als Gutachten angenommen.

10. **D i h:** Feststellung jener schriftlichen Arbeiten und Eingaben, welche vom Bahnmeister zu verassen sind, durch Herausgabe einer Instruktion.

Der Antrag wird als Gutachten angenommen.

11. **D i h:** Denjenigen Unterbeamten der Bahnerhaltung, welche seinerzeit direkt zu Unterbeamten und die mit einem Gehalt von 1000 Kr. ernannt wurden und nicht nur bis zur Gehaltsstufe von 1200 Kr., sondern zu ihrem Schaden weiter auch bis zur Gehaltsstufe von 1400 Kr. mit nur je 100 Kr. vorrücken konnten, solle zur Ausgleichung der Gehaltsdifferenz gegenüber den neu aufgenommenen Unterbeamten ein außerordentliches Abancement gewährt werden.

Ueber Aufklärung des Vorstehenden, daß das in der Frühjahrstagung 1911 gefasste Gutachten an das k. k. Eisenbahnministerium geleitet wurde, wird folgendes Gutachten einstimmig angenommen.

Falls die k. k. Direktion in die Lage kommt, in Angelegenheit des Härteausgleiches an das k. k. Eisenbahnministerium Vorschläge zu erstatten, möge sie vorher die Personalkommission zu Rate ziehen.

12. **D i h:** Die k. k. Direktion wird gebeten, verfügen zu lassen, daß die exekutiv dienenden Bahnmeister mit allen jenen Kurrenden ad personam betraut werden, welche den Dienst der Bahnerhaltung oder allgemeine Personalangelegenheiten betreffen.

Nach Begründung durch das Mitglied **D i h**, daß hierdurch unter Zugrundelegung von 30 in Betracht kommenden Kurrenden nur ein Mehraufwand von circa 120 Kr. per Jahr entstehen würde, als Gutachten angenommen.

13. **D i h:** Im Interesse des Dienstes und der Gesundheit des außerhalb des Domizils der Bahnerhaltungssektionen wohnenden Bahnerhaltungspersonals, deren Frauen und Kinder solle die k. k. Direktion im eigenen Wirkungsbereich den Artikel XIV, Punkt 139 und 140, der Instruktion XXVI für den Sanitätsdienst I. Teil wie folgt ergänzen:

In jenen Stationen, beziehungsweise Strecken, wo der Bahnmeister als solcher und als unmittelbarer Vorgesetzter des ihm unterstehenden Personals und Arbeiter sein Domizil nicht in jener Station hat, in welcher sich der Sitz der Bahnerhaltungssektion befindet, ist der Bahnmeister berechtigt und verpflichtet, die Krankenzettel auszustellen, zu fertigen und dem Bahnarzt zuzustellen.

Zu diesem Antrag wird zur Kenntnis genommen, daß diese Angelegenheit bereits durch das k. k. Eisenbahnministerium zustimmend erledigt sei, worüber am 25. November 1911 das bezügliche Direktionszirkular erscheinen werde.

14. **D i h:** Einführung der einfachen Frequenz in den Kanälen der Bahnerhaltungssektionen, beziehungsweise Festlegung der Amtsstunden bis 5 Uhr nachmittags.

Hierüber wird folgendes Gutachten abgegeben:

In den Kanälen der Bahnerhaltungssektionen mögen im Sommer die Amtsstunden bis 5 Uhr nachmittags festgelegt werden.

## Protokoll\*)

über die am 22. November 1911 abgehaltene Sitzung der Personalkommission, Sektion Diener, für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Vorsitzender: k. k. Regierungsrat Ludwig Paul, Direktorstellvertreter für den administrativen Dienst.

Anwesende gewählte Mitglieder: Anton Lang, Rangleidener, Abteilung 2; Karl Hoffmann, Bahnrichter, Bahnerhaltungssktion Braunau (Halbstadt); Franz Ullmann, Wächter, Bahnerhaltungssktion Brünn I (Wächterhaus Nr. 1, M. 7); Franz Kirchmayer, Oberverwalter, Bahnbetriebsamt Wien, St.-E.-G.; Josef Janousek, Blocksignaldiener, Bahnbetriebsamt Brünn, St.-E.-G.; Cyrill Malch, Kondukteur, Bahnbetriebsamt Brünn, St.-E.-G.; Adolf Marek, Wagenaufseher, Heizhausleitung Brünn, St.-E.-G.; Josef Prochazka II, Lokomotivbeizer, Heizhausleitung Böhmisches-Trübau (Olmütz); Franz Lousek I, Portier, Werkstättenleitung Wubna.

Ernanntes Mitglied: Anton Soller, Rangleidener, Abteilung 3.

Schriftführer: Franz Kirchmayer, Oberverwalter, Bahnbetriebsamt Wien (Staatshof).

Mit bloß beratender Stimme gemäß § 10 der Personalkommissionsstatuten beigezogen: Anton Kloss, Lokomotivbeizer, Heizhausleitung Wien.

Zur Unterstützung des Schriftführers gemäß § 10 der Statuten anwesend: Dr. Felix Pompeius, Bahnkonzipient, Abteilung 1.

Nach Begrüßung der Versammlung durch den Vorsitzenden werden bezüglich der in der Sitzung vom 9. Juni 1911 gefassten Gutachten die mittlerweile ergangenen Verfügungen, beziehungsweise die Gründe für die Zurückstellung einzelner Punkte mitgeteilt. Sodann wird in die Beratung der eingebrachten in den Wirkungsbereich der Personalkommission fallenden Anträge übergegangen.

1. **Malch:** Den Eisenbahnbediensteten solle die Möglichkeit geboten werden, das erforderliche Brennmaterial gegen monatliche Abstattungen einzukaufen.

\* Im vorliegenden Protokoll erscheint eine Reihe neuer Anträge eingebracht, die nicht von Vertretern unserer Organisation eingebracht wurden. Dies hängt damit zusammen, daß unsere Organisation das Schwerkergewicht ihrer Tätigkeit im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht auf die Einbringung neuer Anträge in den Personalkommissionen, sondern auf die Durchsetzung der bereits von den Personalkommissionen behandelten Anträge legt.

Mit folgendem Zusatz zum Gutachten erhoben: „.... und wolle den Wächtern das Brennmaterial für die Naturalwohnungen gegen Pauschal geliefert werden.“

2. **Malch:** Die Korrekturen der Instruktionen wolle durch das Stationsamt vorgenommen werden.

Der Antrag wird in folgender Fassung als Gutachten angenommen:

Die Korrekturen der Instruktionen wolle auch in Brünn, Böhmisches-Trübau, Wien und anderen größeren Stationen durch das Bahnbetriebsamt vorgenommen werden.

3. **Malch:** Jenen Bediensteten, welche zur Nachtzeit behufs Ausübung ihrer dienstlichen Pflichten das Haus verlassen müssen, wolle ein Betrag von 2 Kr. monatlich als Ersatz für das Sperrgeld gewährt werden.

In folgender Fassung als Gutachten angenommen:

Jenen nicht selbständigen Bediensteten, welche zur Nachtzeit behufs Ausübung ihrer dienstlichen Pflichten das Haus vor 5 Uhr früh verlassen, beziehungsweise erst nach 10 Uhr abends heimkehren können, wolle ein Betrag von 2 Kr. monatlich als Ersatz für das Sperrgeld gewährt werden.

4. **Malch:** Eine ganze Reihe von Bediensteten in Prag, Wubna und Lieben hätte im Jahre 1910 einen neuen Ueberzug auf ihren schwarzen Pelz bekommen sollen. Nach den Vorschriften der Instruktion XIV der k. k. Staatsbahnen ist der schwarze Pelz auf vier Jahre bestimmt. Infolge eines Mißverständnisses einzelner Stationen wurde dem Personal nicht erlaubt, die Pelze zum Ueberziehen abzugeben; nun muß es aber jedes volle Jahre den Pelz ohne Ueberzug tragen; es wolle daher jeder einzelne Bedienstete mit 15 Kr. für die Nichtzuerkennung des Pelzüberganges entschädigt werden.

Bei der Beratung werden verschiedene die Beteiligung mit den Dienstkleidern betreffende Wünsche vorgebracht. Der Antrag wird zum Gutachten erhoben.

5 a **Kirchmayer:** Die Station Marchegg ist von der 50prozentigen in die 80prozentige Quartiergeldklasse einzureihen und ist der Bau von Personalfhäusern mit entsprechend billigen und modernen Wohnungen schleunigst in Durchführung zu bringen.

Der Antrag wird als Gutachten angenommen.

5 b **Malch:** Für die Stationen Plesow, Wessely a. M., Trebitz und für alle jene Stationen, wo das bisherige Quartiergeld nicht hinreicht, wolle ein den Ortsverhältnissen entsprechendes Quartiergeld zuerkannt werden.

Der Antrag wird in folgender Fassung als Gutachten angenommen:

Für die Stationen Plesow, Wessely a. M., Trebitz, Halbstadt, Böhmisches-Trübau, Marchegg und für alle jene Stationen, wo das bisherige Quartiergeld nicht hinreicht, wolle ein den Ortsverhältnissen entsprechendes Quartiergeld zuerkannt werden.

6. **Malch:** Bei den Zügen Nr. 711/720 auf der Strecke Brünn-Blarapaz wolle Korrespondenzkondukteure eingeführt werden.

7. **Malch:** Den Zügen Nr. 715/716 der Strecke Brünn-Blarapaz, ferner den Zügen 1612/1615 der Strecke Brünn-Osttscho wolle Manipulanten beigegeben werden.

Bezüglich dieser schon am 9. Juni 1911 eingebrachten Anträge werden die mittlerweile ergangenen Verfügungen zur Kenntnis genommen.

8. **Malch:** Jede Personenzüge begleitende Partie wolle mit Kursschienen betraut werden.

9. **Malch:** Mit einem besonderen Erlaß zur Instruktion Nr. XX wurde den Manipulations- und Revisionskondukteuren das Tragen sämtlicher Fahrordnungen und Nachträge bei Ausübung des Dienstes aufgetragen. Dieser Erlaß wolle als gegenstandslos widerrufen werden.

Die beiden Anträge werden als Gutachten angenommen.

10. **Malch:** Den in den Schnellzugsturnus eingereihten Bediensteten in Prag wolle ein besserer Turnus gewährt werden, beziehungsweise mögen dieselben von dem sogenannten Reservendienst befreit werden, welcher in der Abnahme der verfahrenen Fahrarten besteht. Für diese Funktion wolle ständige Bedienstete bestimmt werden, wie es schon früher versprochen worden ist.

11. **Malch:** Nach der Art der Station Brünn wolle für das Fahrpersonal in Prag, Wubna und Lieben eigene Mäullichkeiten und Kassen zugewiesen werden, damit dieses Personal seine Ausrüstung aufbewahren kann und sie nicht oft eine Stunde weit in seine Wohnung mitschleppen muß.

12. **Malch:** Den Quasübernehmern (?) in den Stationen Wubna und Lieben wolle die Bezahlung der im Dienste ausgebrachten Stunden vom Eintritt bis zur Beendigung ihres Dienstes zuerkannt werden.

13. **Malch:** Dem Fahrpersonal in Wisenz wolle das Fahrpauschal auf die Klasse B erhöht und die Partie um einen Mann vermehrt werden.

Die Anträge Nr. 10 bis 13 werden als Gutachten angenommen.

14. **Malch:** Den Zugführern und den Manipulanten wolle beim Uebernehmen der Züge in Böhmisches-Trübau zwei Stunden als Vorbereitungszeit eingerechnet werden.

15. **Malch:** In der Station Becek sind Rentraufweihen errichtet worden, zu deren Bedienung fünf Weichenwächter bestimmt sind. Diese Leute sollen zu Blocksignaldienern ernannt werden.

16. **Malch:** Der Dienst der Weichenwächter in Becek ist in dem Verhältnis von 2 : 3 eingeteilt, nämlich 12 Stunden Dienst, 12 Stunden frei, 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei. Mit Rücksicht auf den äußerst wichtigen und eine besondere Vorsicht in dieser Station erfordernden Dienst wolle ihnen der Turnus 1 : 2, das ist 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei, zuerkannt werden.

Die Anträge Nr. 14 bis 16 werden mit Zustimmung der überwiegenden Mehrheit der Versammlung auf alle Stationen ausgebeht und werden daher im Zentralausschuß eingebracht werden.

17. **Malch:** Das Reinigen und Schmieren der Weichen in der freien Zeit hätte zu entfallen.

Der Antrag wird als Gutachten angenommen.

18. **Malch:** Für die Wächter der Strecken Plesow-Pardubitz und Plesow-Adrab wolle der 16stündige Dienst (16 Stunden Dienst und 16 Stunden frei) eingeführt werden. Diese Einführung möge auch auf die Chotener Wächter Anwendung finden.

Unter allgemeiner Zustimmung wird vom Mitglied Kirchmayer der Antrag gestellt, es wäre dieser Dienst in allen Stationen mit ähnlichen Verhältnissen einzuführen. Der Antrag wird im Zentralausschuß eingebracht werden.

19. **Malch:** Die Dienstzeit der Weichenwächter in Wisenz und Ungarisch-Protz wolle günstiger geregelt werden.

20. **Malch:** Allen Bediensteten, welche Nachtwächterdienste versehen, wolle gemäß dem Ministerialerlaß Nr. 28221, vom 16. August 1908 „Allgemeine Bestimmungen“, Punkt 3, Absatz 3, alle sieben Tage ein Ruhetag eingeräumt werden.

Die beiden vorstehenden Anträge werden als Gutachten angenommen.

21. **Malch:** Mit Rücksicht auf den stets steigenden Verkehr wolle für die Verschieber in Becek der 12stündige Dienst eingeführt werden. Diese Einführung soll auch für Plesow-Geltung haben.

Der Antrag wird wie bei Nr. 14 auf alle Stationen ausgebeht und fällt daher nicht in die Kompetenz der Personalkommission.

22. **Malch:** Das Verschiebpersonal bei der sogenannten Reserve am Prager Bahnhof wolle von der Verpflichtung des

Anzündens der Laternen an den Sicherungsanlagen auf der Brücke in der Richtung gegen Holechowitz entbunden werden.

Nachdem der Antragsteller bemerkt hatte, die Entfernung betrage 2 Kilometer, wird der Antrag als Gutachten angenommen.

23. **Malch:** In Stationen, wo Wagenverkehrsaufsicher waren, wurden dieselben in die Kategorie der Verschiebaufsicher überstellt; es wolle die Normierung bezüglich dieser Stellen derart erweitert werden, daß durch diese Einreichung die Oberverwalter nicht geschädigt werden.

24. **Malch:** Bei der dritten und vierten Verschiebpartie in Brünn wolle Verschiebaufsicherposten normiert werden.

25. **Malch:** In Kunowitz wolle Verschieberstellen normiert werden.

Die Anträge Nr. 23 bis 25 werden als Gutachten angenommen.

26. **Malch:** Den in Prag bei der Eilgutabgabe über die Zeit arbeitenden Bediensteten wolle für die Ueberzeit eine Remuneration von 1 Kr. täglich zuerkannt werden.

27. **Malch:** Die Zahl der Magazinarbeiter und der Aufsichtsborgane im Aufgabemagazin in Brünn wolle vermehrt werden, damit man die Frachtbriele mit den übernommenen Sendungen gleich beim Ausladen der Ware vergleichen kann. Bis jetzt laden die Speditoren die Ware ohne Kontrolle in das Magazin aus und diese wird erst später mit den Begleitdokumenten mit großen Schwierigkeiten verglichen.

Die beiden auf alle Stationen ausgebehten Anträge fallen in den Wirkungsbereich des Zentralausschusses.

28. **Malch:** Die Magazinarbeitersektion in Wlasko wolle um drei Kräfte vermehrt werden.

28 a) **Malch:** Auf der Lokalbahn in Nimbura wolle die Zahl der Weichenwächter um einen Mann vermehrt werden.

29. **Malch:** Den Portieren der St. E. G. wolle auch fernerhin die Prämien aus dem Verkauf der Perronkarten ausgezahlt werden.

30. **Malch:** Für das Fahrpersonal der Strecke Tschonowitz-Böhmisches-Trübau wolle Stundenpässe mit gedruckten Stationsnamen angeschafft werden.

Die Anträge Nr. 28 bis 30 werden als Gutachten angenommen.

31. **Lousek:** Den provisorischen Werkstättenarbeitern find die Jahrbegünstigungen nach der Instruktion XII, Teil I, Seite 30, Absatz 19 und Seite 33, Absatz 22 und 23a wie den dortigen provisorischen Bediensteten zu gewähren. Mit der Aenderung „den provisorischen St. E. G.-Arbeitern“ als Gutachten angenommen.

32. **Lousek:** Einführung von 12 Stunden Dienst und 24 Stunden frei.

33. **Lousek:** Auszahlung der festgesetzten Prämien in den Elektrizitätswerken.

Die Anträge werden als Gutachten angenommen.

34. **Lousek:** Gleichstellung der Aushilfsmaschinen-aufsicher in Bezug auf Lohn mit den Werkstättenarbeitern der Werkstätte, der sie entnommen wurden.

Dieser Antrag wird nach eingehender Beratung zurückgezogen.

35. **Lousek:** Sofortige Verabfolgung der Dienstkleidung für die vom Staat übernommenen Maschinenaufsicher.

36. **Lousek:** Die Prüfungen sind den Bediensteten in der Muttersprache abzunehmen.

Bezüglich dieser beiden Anträge werden die Daten ergangener Verfügungen zur Kenntnis genommen.

37. **Lousek:** Die Prüfungen sind den Bediensteten in der Muttersprache abzunehmen.

38. **Hoffmann und Ullmann:** Der Artikel XIV, Punkt 139 bis 140 der Instruktion XXVI Sanitätsdienst I. Teil, soll mit nachstehender Ergänzung versehen oder dieses in kurzem Weg angeordnet werden:

In jenen Stationen oder Strecken, wo der unmittelbare Vorgesetzte — der Bahnmeister — sein Domizil nicht in jener Station hat, in welcher die Bahnerhaltungssektion ist, ist der Bahnmeister berechtigt und verpflichtet, die Krankenzettel auszustellen, zu fertigen und dem Bahnarzt zuzustellen.

Zu diesem Antrag wird zur Kenntnis genommen, daß bereits ein Eisenbahnministerialerlaß in diesem Sinne ergangen ist, der im nächsten Direktionsamtsblatt publiziert wird.

39. **Hoffmann:** Die Bediensteten der ehemaligen St. E. G., welche mehrere Dienstjahre vor ihrer Aufnahme in den Provisionsfonds haben, ersuchen eine k. k. Direktion, daß ihnen die Möglichkeit geboten werde, analog den Bestimmungen des Provisionsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen eine fünfjährige Mitgliedschaft nachzukaufen.

Der Antrag wird als Gutachten angenommen.

40. **Hoffmann:** Die in den Arbeiter-Koloniehäusern I bis IV in der Station Halbstadt untergebrachten Bediensteten bitten eine k. k. Direktion um Vereinigung der kleinen Plätze — Küche und Kabinett — in eine große und begründen ihr Ansuchen wie folgt:

In der Küche befindet sich ein Ebarherd, der ein Drittel der Fläche einnimmt und eine Aufstellung von weiteren zur Bewohnung der Küche notwendigen Einrichtungsgegenständen bereits ausgeschloffen ist; dasselbe gilt auch von dem durch eine Scheidewand getrennten Kabinett.

Bei der Vereinigung dieser beiden Plätze durch Abtragung der Wand, wäre ein Raum geschaffen, der allen oben angeführten Mängeln entsprechen würde.

41. **Prochazka:** Jahrelange Ausnützung der provisorischen Heizer ohne Stabilisierung.

Mitglied Prochazka gibt hiezu folgende Begründung: Bei allen Kategorien sind bestimmte Jahre festgesetzt, wie lange ein Provisorium zu dauern hat. Nur bei den Lokomotivbeizern mit jahrelang abgelegten Prüfungen kommt es trotz Verwendung auf stabilisierten Posten vor, daß dieselben 15 bis 20 Jahre bereits auf die Stabilisierung warten müssen, ohne daß sie sich eines Vergehens schuldig gemacht haben.

Aus diesem Anlaß wird beantragt, beim hohen k. k. Eisenbahnministerium geeignete Schritte zu unternehmen, daß das Provisorium der Lokomotivbeizer auf zwei Jahre festgesetzt wird.

Der Antrag wird in folgender Form einstimmig angenommen:

Die langgedienten Heizer, welche schon mehrere Jahre als Heizer fahren, sollen, auch wenn sie nicht Schlosser sind, zu Aushilfsheizern ernannt werden.

42. **Prochazka:** Bei Aufstellung von Turnüssen sollen die Vertrauensmänner des Personals zur Besprechung beigezogen werden.

Einstimmig zum Gutachten erhoben. Die diesfalls zu treffenden Vorkehrungen werden zur Kenntnis genommen.

43. **Prochazka:** Nach Ankunft in der Demobilisation soll die Maschine zur Ausrüstung vom Heizhauspersonal übernommen werden.

Nachdem bezüglich des am 9. Juni 1911 gefassten Gutachtens bekanntgegeben wurde, daß das Vorheizen, beziehungsweise die Abrüstung der Lokomotiven durch besonders bestimmte Heizhausbedienstete grundsätzlich nur bei einer zwölfstündigen Fahrt zu erfolgen hat, wird als Gutachten angenommen:

In die Zeit von 12 Stunden Dienstreise, nach welcher die Abrüstung der Lokomotiven durch besondere Heizhausbedienstete zu erfolgen hat, sind auch die Verpätungen einzuzurechnen.

44. **Prochazka:** Ueberbürdung der Vorheizer in Böhmisches-Trübau, Wien, Prag, Brünn und Wubna.

Bei der Beratung wird gewünscht, es möge der Vorheizerdienst nach dem Muster von Olmütz eingeführt werden.

Es wird folgendes Gutachten angenommen:



Der Vorheizdienst in böhmisch-Trübau, Brünn, Prag, Bubna und Bělský a. M. möge so eingerichtet werden wie in Olmütz.

45. Prochazka: In den Wasserstationen soll die Bedienung des Aschens, der Rauchkammer, des Kohlenvorräumens und die Bedienung des Wasserfranes vom Stationspersonal bewerkstelligt werden.

Mitglied Prochazka begründet diesen Antrag damit, daß es bei den kurzen Aufenthalten in den Wasserstationen ganz ausgeschlossen ist, die ganze Bedienung in dieser kurzen Zeit zu bewältigen, weil der Lokomotivheizer diese Zeit zum Gerichten der Feuerbox verwenden und die Schmirgelung der Lokomotive vornehmen muß.

Hierüber wird das folgende Gutachten abgegeben: In den Wasserstationen, wo durch Heizhausorgane bereits der Aschen und die Rauchkammer gepulst wird, soll auch zugleich das Kohlenvorräumen durch diese Organe besorgt werden.

Mit Bezug auf die bereits am 9. Juni 1911 eingebrachten Anträge betreffend einen Gärtenausgleich wird noch folgendes Gutachten einstimmig angenommen:

Falls die k. k. Direktion in die Lage kommt, Vorschläge bezüglich eines Gärtenausgleiches an das k. k. Eisenbahnministerium zu erstatten, möge sie vorher die Personalkommission zu Rate ziehen.

Nachdem hierauf noch außerhalb der Tagesordnung verschiedene Wünsche und Beschwerden vorgetragen worden waren, wird nach einem Schlußwort des Vorsitzenden die Sitzung geschlossen.

Der Schriftführer: Der Vorsitzende:  
Kirchmayer m. p. Paul m. p.

## Inland.

### Der Klassenkampfstandpunkt der Nationalverbänder.

In der Neujaehrnummer der „Ostdeutschen Rundschau“ richtet der Abgeordnete Dr. v. Oberleithner an die bürgerlichen Parteien folgende Standrede:

„Ueberhaupt wäre es für die bürgerlichen Parteien endlich einmal geboten, ihre Lattiz gegen die sozialdemokratische Partei zu ändern. Sie müssen ein für allemal darauf verzichten, mit den Sozialdemokraten in populären, aber von vornherein aussichtslosen Bestrebungen zu wettern. Wie viele tausendmal ist schon von bürgerlichen Politikern ausgesprochen worden, daß in einem solchen Weltkampf die sozialdemokratische Partei, welche vor gar keinem Mittel zurückschreckt, immer alle anderen übertrumpfen wird. Ob ein anscheinend volkstümlicher Antrag durchführbar ist oder nicht, darum kümmern sich die Sozialdemokraten wenig; sie stellen nur die Forderung auf, um die große Menge zu „fließen“ und dann sagen zu können, nur ihre Partei allein sei für das Wohl des Volkes tätig! Die Tendenz der bürgerlichen Parteien muß vielmehr darauf gerichtet sein, diese unläutere Kampfweise der Sozialdemokraten bloßzustellen. Sie müssen sie so zeichnen, wie sie sind, und sich klar darüber werden, daß es hier kein Neben-, sondern nur ein Gegeneinander gibt. Man darf es niemals bewähren wollen, daß es sich um den Kampf zweier Weltanschauungen handelt, um einen Kampf, der von beiden der Gegner in der erbittertesten und brutalsten Art geführt wird.“

Aus dem nationalverbändlerischen Spitzbubenjargon in ein ehrliches Deutsch übersetzt heißt das: Die Demagogie verliert ihren Wert. Die Arbeiter sind schon so aufgeklärt, daß sie sich durch die scheinbare Arbeiterfreundlichkeit der bürgerlichen Parteien nicht mehr täuschen lassen. Also weg mit der Maske! Die bürgerlichen Parteien sollen sich offen als Klassenparteien bekennen und auch ganz offen den rücksichtslosesten Kampf gegen die Arbeiterklasse führen.

Der Abgeordnete Oberleithner predigt also den Klassenkampf, den vom Bürgertum immer so hartnäckig geleugnet und angeblich so verabscheuten Klassenkampf. Er ist übrigens nicht der erste, der es tut, und er wird nicht der letzte sein. Die Lage des Bürgertums und seiner Parteien ist so fatal, daß es sich, wie bereits gesagt, auf alle möglichen Arten zu helfen sucht. Daß es keine Hoffnung bald auf eine besonders pfiffige, bald auf eine besonders brutale Taktik setzt. Es hat einen Rückzugskurs eingeschlagen. Es leugnet heute den Klassenkampf, um ihn morgen zu preisen.

Das Proletariat vermögen die bürgerlichen Parteien weder durch demagogische Anträge zu täuschen, noch durch offene Arbeiterfeindlichkeit zu erschrecken. Ihr Hin- und Schwanken zwischen diesen Extremen aber amüsiert die Arbeiter und erfüllt sie mit Freude, weil es sich nur aus Furcht und Ratlosigkeit erklären läßt.

### Im Dienste des Volkes.

Unter dem dunklen Titel: „Sozialpolitik im Dienste der Partei“ hat die Zentralfstelle des österreichischen Scharfmachertums, die „Hauptstelle industrieller Arbeitgeberorganisationen“, ein merkwürdiges Buch erscheinen lassen: Die Initiativentwürfe der österreichischen Sozialdemokratie in der ersten Sitzungsperiode der 21. Session des Abgeordnetenhauses (Sommer 1911). Es ist für die Mitglieder des Herrenhauses bestimmt und soll diese Fossilien der hohen Bureaucratie oder Interessenvertreter von Großgrundbesitz oder Großkapital scharf machen gegen die ernste Sozialpolitik, die von unseren Genossen im Parlament betrieben wird. Es wird daher gesagt, diese Gesetzentwürfe „beabsichtigen, die Organisation der sozialdemokratischen Partei auf gesetzlichem Weg zu stärken, die derzeitige Gesellschaftsordnung zu erschüttern und eine Krise in der Volkswirtschaft herbeizuführen, um auf diesem Weg den Boden für die Erreichung der sozialdemokratischen Ideale zu ebnet“. Viel auf einmal, genug, um die angestrichelten Vertreter des Profits und der „Autorität“, die das Herrenhaus beherrschen, um die Fortdauer der bestehenden herrlichen Weltordnung zittern zu lassen und sie gegen die bescheidenen sozialpolitischen Verbesserungen, die unsere Genossen in Würdigung der bestehenden Machtverhältnisse fordern, einzunehmen.

Wie vielseitig die positive Arbeit sozialdemokratischer Parlamentarier ist, zeigt ein Blick auf das Inhaltsverzeichnis des 256 Seiten starken Buches, das leider nicht zur öffentlichen Verbreitung bestimmt ist. Die zusammengestellten Anträge behandeln: Kürzung der Arbeitszeit — Arbeitsbuch (in Österreich noch für alle Arbeiter vorgeschrieben) — Kontraktsbruch — Vergbaugesetze — Eisenbahngesetze — Staatsbetriebe und Staats-

bedienstete — Werkmeister und Industrieangestellte — Gewerbegebiete — Kartelle — Arbeiterschutz: Heimarbeit, Kinderarbeit, Arbeiterwohnungen, sanitäre Schutzvorrichtungen — Arbeiterversicherung — sonstige sozialpolitische und politische Anträge.

### Preisbarometer des Zuckerkartells.

Die Zuckerpriese sind im Laufe dieses Jahres folgendermaßen gestiegen:

	per Meterzentner Nr.
vom 22. Februar bis 30. März	5.—
am 11. April	5.—50
11. Mai	5.—50
17. Juni	5.—50
1. Juli	5.—50
9. Juli	2.—
30. Juli	3.—
8. August	1.—
30. August	2.—50
8. September	6.—
1. Oktober	4.—
Summe	25.—50

Um Nr. 25.50 kostet heute der Meterzentner Zucker mehr als vor Jahresfrist. Daraus kann man ersehen, welche Riesengewinne in die Taschen der Zuckerbarone gleiten. Ein Abgeordneter hat ausgerechnet, daß diese Preissteigerungen den Zuckerkartellisten nicht weniger als 7 Millionen Extraprofit eingetragen haben. Wahrscheinlich, gegen diese Räuber waren die Raubritter im Mittelalter die reinsten Waisenkinder. Doch hat man damals den Schnapphähnen, deren man habhaft werden konnte, den Prozeß gemacht. Die Raubritter von heute aber beschließt der Staat mit seinen Gesezen, seiner Polizei und seinem Militär. Und als Avantgarde stehen die bürgerlichen Parteien Schildwache, freilich nicht, um das „freie Spiel der Kräfte“, das sich im Zuckermacher so herrlich offenbart, zu beschützen, sondern weil jede Partei mit den Kartellritten verbandelt und verfilzt ist. Der Nationalverband verbindet bekanntlich den Abgeordneten v. Langenhan mit dem Zuckerkartell, die Christlichsozialen, die vielen Klöster und Bisköfe, die als Besitzer von Zuckerfabriken ihren ausgiebigen Anteil nehmen an den „christlichen“ Segnungen des Kartells. Die polnischen und tschechischen bürgerlichen Parteien sind durch ebenso „zarte Bande“ mit den Zuckerräubern verknüpft. Die Regierung knickt vor den Kartellbaronen zusammen, weil fast alle allgemähtigen Herren, die heute auf die Ernennung der Minister mehr Einfluß haben als das Parlament, ihren Nutzen ziehen aus der Ausbeutung der Bevölkerung.

## Ausland.

### Die Löhne der preussischen Eisenbahnarbeiter.

Unter dem mehr oder minder offenen Beifall der bürgerlichen Parteien hat die preussisch-heftige Eisenbahnverwaltung ihre Betriebe zu „Musterbetrieben eigener Art ausgestaltet. Sie leistet in schätzbare Entlohnung ihrer Arbeiter Hervorragendes. Von den in ihren Betrieben beschäftigten 225.440 Arbeitern (darunter 3459 weibliche) waren im Jahre 1909 (nach den amtlichen Berichten, „Reichsarbeitsblatt“, IX. Jahrgang, Nr. 11) als:

	Durchschnittslohn
Betriebsarbeiter	77.197 . . . . . 3.26 M. per Tag
Verkehrs- und Handarbeiter	69.316 von 3.28 bis 4.75 „ „ „ *)
Bahnhalterungsarbeiter	78.927 . . . . . 2.75 „ „ „ *)

\*) 300 Arbeitstage gerechnet.

Für den lebensnotwendigen Verbrauch an Nahrungsmitteln muß für den erwachsenen Arbeiter per Tag und Kopf 76 Pf. gerechnet werden. Das macht eine Ausgabe nur für Ernährungsbedürfnisse für die mittlere vierköpfige Familie (= 3 Erwachsenen) per Tag Mk. 2.28, im Jahre also Mk. 832.20.

Der preussische Staat zahlt weit über einem Drittel seiner Eisenbahnarbeiter nur einen Gesamtjahreslohn von 825 Mk.

Es reicht also nicht einmal zur Beschaffung der bloßen Nahrungsmittel aus!

Doch nicht genug an dieser elenden Entlohnung, hat die Eisenbahnverwaltung die in ihren Betrieben herrschenden langen Arbeitszeiten noch länger ausgedehnt. Besonders für die ohnehin sehr schlecht gestellten Bahnerhaltungsarbeiter wurde die Arbeitszeit noch mehr verlängert. 47.7 Prozent der Betriebsarbeiter haben eine reine Arbeitszeit von über 10 bis 11 Stunden; 11.8 Prozent von über 11 bis 12 Stunden. 88.6 Prozent der Bahnerhaltungsarbeiter haben eine Arbeitszeit zwischen 9 und 10 Stunden. Nur die Werkstättenarbeiter haben jetzt in der Mehrzahl eine neunstündige Arbeitszeit.

Endlose Arbeitszeit — bei gefährlichem Betrieb, wenige Ruhetage (von den Betriebsarbeitern haben % nur zwei Ruhetage im Monat) und ein miserabler Lohn, bei dem Frau und Kinder mitverdienen müssen, um nicht zu verhungern, erwartet die Mehrzahl der beschäftigten Arbeiter in diesen staatlichen „Musterbetrieben“.

Doch damit ist die preussische Eisenbahnverwaltung noch nicht zufrieden. Damit die Hungernden nicht etwa wider den Stachel lösen, nimmt man ihnen auch noch das Koalitionsrecht, unter dem Beifall des Zentrums; dem selbst die perfide Gesinnungsmaßnahme und brutale Maßregelung aller unbequemer Elemente seitens der doch gerade nicht zartbesaiteten Eisenbahnbehörden noch nicht weit genug geht. (Parteitag der bayerischen Zentrumsparter, München 1911.) Auf das fortwährende Drängen des Zentrums mußte die bayerische Staatsbahnverwaltung gegen den Süddeutschen Eisenbahnerverband vorgehen. Daß die Konservativen und die Antikemiten mit dem forischen Vorgehen der preussischen Eisenbahnverwaltung gegen die Organisationen der Eisenbahner einverstanden sind, nimmt nicht weiter wunder.

### Zentralisation der reichsdeutschen Gewerkschaften.

Am 1. Jänner hat sich die Verschmelzung des Zentralverbandes der Stuckateure, der 19.500 Mitglieder zählt, mit dem Deutschen Bauarbeiterverband vollzogen. Dem Bauarbeiterverband, der aus der Vereinigung der

Maurer und Bauhilfsarbeiter entstanden ist, hat sich am 1. Jänner 1911 der Zentralverband der Poliere angegliedert, und eine Reihe lokaler Organisationen ist auch in den Riesenverband aufgegangen. In absehbarer Zeit dürften auch die anderen baugewerblichen Organisationen ihren Anschluß an den Bauarbeiterverband suchen. In der Periode der Konzentration der Unternehmerrschaft ergibt sich von selbst die Notwendigkeit höchster Steigerung des gewerkschaftlichen Widerstandes.

### Bewegung der Lokomotivführer und Geizer in Argentinien um einheitliche Regelung der Arbeitsbedingungen.

Von G. A. Tello in Buenos-Aires.

Seit vier Jahren kämpfen wir schon um Erlangung von Einheitlichkeit in den Arbeitsbedingungen der 18 Eisenbahnunternehmungen (zwei davon sind staatlich und 16 privat), deren Linien das argentinische Land durchkreuzen. Gegenwärtig existiert eine gesetzliche Verfügung, welche den Arbeitstag auf Grund von acht Stunden täglich bei den Passagierzügen festlegt, auf Grund von acht Stunden beim Rangierdienst, zehn Stunden bei den Güter- und Passagierzügen und zwölf Stunden bei den Güterzügen. Das abwechselnde Ausruhen ist, gemäß des Paragrafen, wöchentlich alle sechs Arbeitstage. Man muß ununterbrochen kämpfen, um zu erreichen, daß die Unternehmer diese Verordnung achten und wir können bestätigen, daß das Personal entschlossen und voll Enthusiasmus in seiner überwachen Tätigkeit ist. Aber trotzdem kommen Verstöße vor, besonders im Güterzugdienst.

Die Organisation, welche die gegenwärtigen Verfügungen als mangelhaft betrachtete, stimmte in Generalversammlungen der Delegierten für ein Programm, welches als erste Klausel die Regelung der Arbeitsstunden und der Ruhepausen in einer den Interessen der Gewerkschaften konvenierenden Form enthielt. Behufs Erlangung dieser Regelung kämpfen wir nun schon seit 1908. Zu Anfang dieses Jahres verfaßte die Regierung einen offiziellen Entwurf, welcher sogleich von der Gewerkschaft beanstandet wurde; der Protest war einstimmig. Es folgten Totalversammlungen und Mitteilungen an den Minister der öffentlichen Arbeiten und an die Eisenbahndirektionen. Der Minister des Innern intervenierte und da man geradezu auf einen ungeheuren Konflikt lossteuerte, entschied sich jener notgedrungen den offiziellen Entwurf unausgeführt zu lassen.

Die für die Gewerkschaft so wichtige Angelegenheit konnte nicht ohne Entscheidung bleiben und daher organisierte die Vereinigung eine Agitation zur Verbesserung der Arbeitszeit. Die Angelegenheit ist von außerordentlicher Bedeutung für dieses Land, in welchem die Entfernungen und das Fehlen jeglicher Verbindung aus der Eisenbahn den Nerv der ökonomischen Entwicklung machen. Die Unternehmer sind äußerst mächtig, sie rechnen mit der uneingeschränkten Unterstützung der Regierung, welche, anstatt sich mit der Verbesserung der Lage der Arbeiter zu beschäftigen, im Gegenteil versucht, das Vorgehen der Gewerkschaft mit reaktionären Verfügungen zu unterdrücken. Aber wir stützen uns auf unsere Einigkeit und auf die Berechtigung unserer Forderungen. Unserem Kampf schließen sich die Maschinenisten und Geizer einmütig an, welche ganz und gar in Uebereinstimmung mit den Anweisungen von Seiten der Leitung arbeiten. Wenn wir noch hinzusetzen, daß die moralische Solidarität der übrigen Arbeitergewerkschaften und die Sympathie der Öffentlichkeit uns zweifellos nicht fehlen wird, so kann man damit rechnen, daß der Kampf für die Gewerkschaft günstig endigen wird.

Unsere Forderungen beschränken sich nicht nur auf Begrenzung der Höchstzahl der Arbeitsstunden und Mindestzahl der Ruhepausen, wir kämpfen auch für Anerkennung der Beförderungslisten und für die Erhöhung der Löhne, indem wir dahin streben, sie einheitlich zu machen. Die wirtschaftliche Lage der verschiedenen Unternehmungen ist mehr oder weniger die gleiche. Infolgedessen ist es nichts mehr als gerechtfertigt, daß man bei Uebereinstimmung der äußeren Verhältnisse gleiche Löhne fordert.

Da wir glauben, daß es allgemeines Interesse haben wird, einige Details dieser Frage kennen zu lernen, fügen wir eine kleine Uebersicht bei, welche die Forderungen betreffend Arbeits- und Ruhestunden veranschaulicht:

### Regelung der Arbeits- und Ruhestunden:

Paragraphe 16 des Nationalgesetzes:	Forderung (Verbesserungsvorschlag):
<b>Passagierzüge (Direkte):</b>	
Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)	Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)
Arbeit . . . . . 48	Arbeit . . . . . 48
Ruhe . . . . . 120	Ruhe . . . . . 120
<b>Lokalzüge (Passagier):</b>	
Zeitraum 8 Tage. (192 Std.)	Zeitraum 8 Tage. (192 Std.)
Arbeit . . . . . 56	Arbeit . . . . . 48
Ruhe . . . . . 136	Ruhe . . . . . 144
<b>Last- und Güterzüge:</b>	
Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)	Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)
Arbeit . . . . . 72	Arbeit . . . . . 60
Ruhe . . . . . 96	Ruhe . . . . . 108
<b>Verschiedene Züge:</b>	
Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)	Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)
Arbeit . . . . . 60	Arbeit . . . . . 48
Ruhe . . . . . 108	Ruhe . . . . . 120
<b>Güter-Lokalzüge:</b>	
Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)	Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)
Arbeit . . . . . 48	Arbeit . . . . . 48
Ruhe . . . . . 120	Ruhe . . . . . 120
<b>Ballast- oder Schotterzüge (Arbeiterzüge):</b>	
Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)	Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)
Arbeit . . . . . 72	Arbeit . . . . . 72
Ruhe . . . . . 96	Ruhe . . . . . 96
<b>Rangierdienst:</b>	
Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)	Zeitraum 7 Tage. (168 Std.)
Arbeit . . . . . 56	Arbeit . . . . . 48
Ruhe . . . . . 112	Ruhe . . . . . 120

Wir machen noch darauf aufmerksam, daß einige Unternehmer versuchen werden, Maschinenisten und Geizer in anderen Ländern, hauptsächlich Spanien, England und Frankreich, kontraktlich zu verpflichten, um auf diese Weise unseren Widerstand zu brechen. Es wird gut sein, die Genossen dieser Länder zu warnen, daß sie nicht Kontrakte annehmen und daß sie nicht ihren Kameraden in Argentinien gegenüber die Rolle von Streikbrechern übernehmen.



## Eisenbahnerhefte in Deutschland

Von L. Brunner (Berlin).

Dem Personal der Staats-Eisenbahnen wird zurzeit in Deutschland ganz besondere Beachtung seitens der Behörden, Verwaltungen und ganz besonders auch seitens gewisser politischer Parteien zuteil. Überall unter den deutschen Eisenbahnern zeigen sich die Merkmale des erwachenden Klassenbewußtseins und dies gibt den Machthabern Veranlassung zur rücksichtslosen Unterdrückung jeder freiheitlichen Bewegung. Von jeher an die Unterwürfigkeit des Eisenbahnerpersonals gewöhnt, erscheint den herrschenden Klassen jeder schwächere Versuch der Eisenbahner, auf gezieltem Wege mit Hilfe der Organisation eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage herbeizuführen, als Unbotmäßigkeit, ordnungsfeindliche Bestrebungen oder gar als aufrührerische Handlung. Man achtet und respektiert den Eisenbahner einfach nicht als vollberechtigten Bürger des Staates, betrachtet ihn vielmehr als den Diener des Staates, der mit dem Eintritt in den Staatsdienst allen Staatsbürgerrechten zu entsagen hat. Diese Rolle des Heloten zu spielen soll der Eisenbahner in Deutschland für alle Zeiten verurteilt sein, trotz seiner wichtigen Stellung oder richtiger wegen seiner wichtigen Stellung im Wirtschaftsgetriebe eines modernen Staatswesens.

Der Kampf gegen die Organisationsbestrebungen der Eisenbahner hat nun auf der ganzen Linie eingekehrt. Die Führung hat die preussische Eisenbahnverwaltung, deren Leiter Minister v. Breitenbach, zugleich auch Chef der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elbstadt-Rothringen ist. Minister v. Breitenbach ist der geschworene Feind der Koalitionsfreiheit der Eisenbahner, der mit allen Mitteln und mit der Skrupellosigkeit des echten preussischen Junkers die Koalitionsbestrebungen „seiner“ Bediensteten, Arbeiter und Beamten im Keime zu ersticken sucht. Und das System entspricht vollkommen einem Polizeistaat, das Unkraut der Demunzianten, Spittel, Kriecher und Speichellecker muckert gar üppig auf dem Acker des Herrn v. Breitenbach. Seit seiner Amtsführung ist die Zahl der Maßregelungen ganz enorm. Im Laufe dieses Jahres sind uns nicht weniger als 48 Fälle von Maßregelungen bekannt geworden, die alle auf Spitzerei und Demunziation zurückzuführen sind.

Der Minister beansprucht für sich das Recht, alle Versammlungen der Eisenbahner durch beauftragte Beamte überwachen zu lassen, er verbietet den Eisenbahnern den Besuch gewisser Versammlungen, kurz, er schaltet und waltet mit dem Vereins- und Versammlungsrecht vollständig nach Willkür. Wie weit der behördliche Terrorismus geht, zeigt am deutlichsten diese Bekanntmachung der Direktion Berlin: „Die sozialdemokratische Partei ist unzureichend bemüht, mit allen Mitteln — sei es durch Verbreiten tendenziöser Schriften, Einberufen von Versammlungen, unbefugtes Eindringen ihrer Agitatoren in Eisenbahnerversammlungen und in die Arbeitsstätten — die Eisenbahnbediensteten für ihre Bestrebungen zu gewinnen, das gute Verhältnis zwischen der Verwaltung und den Bediensteten zu zerstören und letztere gegen die Verwaltung aufzubringen. Wir bringen deshalb unsere Warnungen vor der Beteiligung an solchen Bestrebungen in Erinnerung. Als Beteiligung gilt unter anderem das Halten und Weiterverbreiten sozialdemokratischer Zeitungen und Schriften („Reden“ u. s. w.), die Mitgliedschaft in ordnungsfeindlichen Vereinen und Verbänden (zum Beispiel der Reichsektion der Eisenbahner des Transportarbeiterverbandes, sozialdemokratischen Vereinen u. s. w.), die Beteiligung an Versammlungen, die von ordnungsfeindlicher Seite einberufen sind, das Dulden ordnungsfeindlicher Agitatoren in den Dienst- und Arbeitsräumen oder in Versammlungen der Eisenbahnbediensteten u. s. w. Jede derartige Handlung ist mit den nach den „Gemeinsamen Bestimmungen“ von den Staats-Eisenbahnbediensteten übernommenen Pflichten unvereinbar und würde unmissverständlich die Auflösung des Dienstverhältnisses zur Folge haben.“

Weegen Teilnahme an einer Eisenbahnerversammlung in Berlin, in der der Abgeordnete Adolf Hoffmann und der Leiter der Reichsektion der Eisenbahner, Louis Brunner, referierten, wurden kürzlich auf Demunziation eines Beamten sieben Arbeiter aus einer Eisenbahnwerkstatt entlassen, obwohl dieselben sich in keiner Weise in der Versammlung bemerkbar gemacht hatten.

Noch rigorosere handelte die Eisenbahnverwaltung in Elbstadt-Rothringen, wo sie Arbeiter, die 25 und 28 Jahre im Eisenbahndienst gestanden haben, wegen angeblicher Achtungsverletzung, tatsächlich weil sie sich herausgenommen hatten, ihre wirtschaftlichen Interessen gemeinsam mit ihren Kollegen zu vertreten, entlassen hat. Diese Maßregelungen — es wurden fünf Arbeiter entlassen und einer hat sich infolge dieser Vorgänge das Leben genommen — kamen am 13. und 14. November im Reichstag zur Besprechung, wo die sozialdemokratische Fraktion eine Interpellation eingebracht hatte, betreffend Entlassung von Arbeitern der Reichseisenbahnen. Minister Breitenbach verstieg sich bei dieser Gelegenheit so weit, daß er die Bestimmungen des Reichsverfassungsgesetzes für die Eisenbahner überhaupt als nicht in Frage kommend erklärte, und die Eisenbahner in Vergleich mit unmündigen Kindern stellte. Der Minister sagte wörtlich: „Es (das Reichsverfassungsgesetz) läßt völlig unberührt, Rechtsverhältnisse, wie sie sich aus der väterlichen Gewalt ergeben.“. Läßt sich solche Denkwiese eines preussischen Ministers noch auf das Konto ostentativer Junkerdreistigkeit legen, so ist es geradezu widerlich anzuhören, wie die zentrumschrislichen „Arbeitervertreter“ das Vorgehen der Verwaltung aufheizen und im Namen christlicher Nächstenliebe und staatlicher Ordnung der reaktionären Junkersippe in Preußen-Deutschland Sandlangerdienste leisten. Es hat das seinen Grund darin, daß die „christlichen“ Eisenbahnerorganisationen nicht hoch kommen wollen. Ihre Vertreter glauben deshalb keine ihnen passend erscheinende Gelegenheit vorbeizulaufen lassen zu dürfen, ohne die christlichen Gewerkschaften als Stützen von Thron und Altar in empfehlende Erinnerung zu bringen und die freien Gewerkschaften als sozialdemokratisch-umstürzlerisch, staats- und ordnungsfeindlich zu denunzieren.

In Bayern, wo die freie Organisation der Eisenbahner dem christlichen bayerischen Eisenbahnerverband

erheblichen Abbruch tat, hat das Zentrum, das im Parlament die Mehrheit hat, dem Süddeutschen Eisenbahnerverband den Vernichtungskrieg erklärt. Er verlangte von der Regierung nichts mehr und nichts weniger als die Auflösung des Verbandes. Weit, sehr weit war der Verkehrsminister v. Frauendorfer dem Zentrum schon entgegengekommen, doch dieses, im Gefühl seiner Macht, wollte die Regierung zwingen, ganz nach seiner Pfeife zu tanzen. Um seinen Zweck zu erreichen, begann es die Obstruktion und führte so die Auflösung des Landtages herbei.

Bei der am 12. Jänner 1912 stattfindenden Reichstagswahl 1912 und der bald darauf erfolgenden Neuwahl des bayerischen Landtages werden die Eisenbahner dem Zentrum die Antwort erteilen, die diese Partei des Arbeiterverrates und der Koalitionsfeindschaft verdient.

Eine gewisse Angst macht sich schon bemerkbar und man sucht vorzubeugen, indem man für die Wünsche des unteren Eisenbahnerpersonals ein geneigteres Ohr zeigt als dies sonst der Fall ist. Für das Personal ist die Zeit vor den Wahlen zur Verbesserung seiner wirtschaftlichen Lage besonders günstig. Leider fehlt es an der einheitlichen und zielbewußten Organisation, diese Konjunktur richtig auszunutzen. Die Verwaltungen zeigen sich etwas nachgiebig, bewilligen Lohnerhöhungen und lassen durch die bürgerliche Presse unausgesetzt ihr „väterliches Wohlwollen“ preisen. Die „nationalen“ Eisenbahnerverbände, besonders der unter dem Protektorat des Ministers stehende Rier-Perliner Verband, geleitet von ehrsüchtigen Strebern, suchen ihre Aufgabe in der Bekämpfung anderer Organisationen und in der Propaganda für „nationale Gesinnung“. So werden die Eisenbahner von der Wahrnehmung ihrer wirtschaftlichen und politischen Interessen abzulenken und einzuschläfern versucht, bis die Wahlen wieder vorüber sind.

Aber diese Manöver gelingen nur noch zum Teil. Die rege Agitation, die seit etwa drei Jahren von der Reichsektion der Eisenbahner des deutschen Transportarbeiterverbandes entfaltet wird, ist nicht ohne Wirkung geblieben und in den letzten Monaten zeigt sich ganz besonders deutlich an der Mitglieberszunahme, wie weit der ausgetretene Samen schon Wurzel geschlagen hat. Die koalitionsfeindliche Haltung der Regierung und die Brot- und Fleischartikelverweigerungspolitik des schwarz-blauen Blocks im Reichstag und alle die volksverräterischen Taten des Zentrums sind natürlich nur geeignet, die Eisenbahner in immer größerer Zahl der freien gewerkschaftlichen Organisation und der sozialdemokratischen Partei zuzuführen. Die Entwicklung vollzieht sich also, trotz der Setze gegen uns, im Sinne unserer Bestrebungen.

## Die Wiedereinstellung der französischen Eisenbahner abgelehnt.

Die Deputiertenkammer lehnte den von dem Sozialisten Collin eingebrachten Petitionsantrag zugunsten der Wiedereinstellung der entlassenen Eisenbahner mit 312 gegen 140 Stimmen ab. Mugaoneur legte dar, was die Regierung alles für die Eisenbahner getan habe, und führte aus, daß ein Streik in Staatsbetrieben nicht geduldet werden könne.

## Aus dem Gerichtssaal.

**Zusammenstoß zweier Maschinen in Jglau.** Am 27. August v. J. kam Zug 35 in Jglau nach 9 Uhr vormittags mit einer erheblichen Verzögerung an. Nachdem die Vorpostenlokomotive ins Geisbühn gestellt worden war, fuhr die Lokomotive mit dem Lokomotivführer Johann Zelinger und dem Heizer Josef Wastl, begleitet vom Verschlepper Franz Rechmatal mit dem Dienstwagen über mehrere Weichen auf die kurrente Strecke hinter Weiche 30 vor, damit die am nördlichen Stützgeleise stehenden Güterwagen durch die dazwischen befindliche Reverslokomotive an den Zug angestellt werden können. Auf der kurrenten Strecke stand 100 Meter von der Weiche 30 entfernt eine den Dienst antretende Lokomotive mit dem Führer Johann Bauer und dem Heizer Johann Moritz, um nach Zurückstellen des Dienstwagens den Zug 35 übernehmen zu können. Obwohl seitens des auf dem Laufbreit des Güterwagens begleitenden Verschleppers Rechmatal als auch seitens des Verschleppers Johann Zafesch und des Oberverschleppers Josef Merunka schon vor der Weiche 28 mit der Fahne und Mundpfeife Haltzeichen gegeben wurden, und obwohl Lokomotivführer Zelinger die Maschine des Lokomotivführers Bauer schon auf eine Entfernung von 100 Meter bemerkt haben mußte, fuhr Zelinger mit ziemlicher Stärke an die Maschine an, so daß beide Maschinen beschädigt wurden, der im Güterwagen befindliche Oberkondukteur Sopper eine sehr erhebliche Kontusion der linken Rippen, der Lokomotivführer Bauer eine Kontusion in der Lebergegend mit längerer Krankheitsdauer und der Lokomotivführer Zelinger selbst einen leichten Nervenschock erlitten.

Wegen dieses Vorfalls erhob die Staatsanwaltschaft gegen den Lokomotivführer Zelinger die Anklage wegen Uebertretung gegen die Sicherheit des Lebens, zufolge welcher am 16. Dezember v. J. die Hauptverhandlung vor dem Bezirksgericht Jglau stattfand.

Zelinger, verteidigt von Dr. Leopold Krah aus Wien, gab zu seiner Verantwortung an, daß er nach Abkuppung vom Zuge 35 in ziemlich starkem Tempo abfuhr, jedoch die Maschine Bauers nicht sah, weil er infolge eines Geräusches am Tender rückwärts blickte. Als er dann das Haltzeichen hörte, habe er die Maschine auf 100 Meter Entfernung gesehen, sie jedoch nicht mehr rechtzeitig zum Stehen bringen können, da die Vakuumbremse versagt habe. Die hierauf vernommenen Zeugen Heizer Wastl, Verschlepper Rechmatal, Schlosser Winich sowie die Verschlepper Marunka, Wendl und Zafesch machten über den Vorfall verschiedene Angaben. Sie stimmten jedoch darin überein, daß der Unfall infolge der sehr raschen Fahrt Zelingers entstanden sei.

Nach Schluß des Beweisverfahrens führte der leitende Dr. Leopold Krah aus, daß die große Geschwindigkeit dem angeklagten Lokomotivführer nicht zur Last fallen könne, da laut Vorschrift die Geschwindigkeit beim Verschieben nicht begrenzt sei und lediglich die Sicherheit nicht gefährdet werden dürfe. Nun habe aber Zelinger ein Gefährdungsbedenken haben können, da er bei der Abfahrt vom Zuge 35 die auf dem kurrenten Geleise stehende Maschine nicht bemerken konnte und späterhin, als er sie sah, durch Verlegen der Bremse verhindert wurde, die Maschine rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Ein derartiges Verlegen der Vakuumbremse sei, wie auch der sehr erregte Lokomotivführer Bauer bestätigte, bei höherem Wasserstand nicht ausgeschlossen. Der Unfall sei

daher infolge einer eigenartigen Verletzung zufälliger und widriger Umstände, jedoch nicht infolge Verschuldens des Lokomotivführers Zelinger entstanden, weshalb der Verteidiger die Freisprechung beantragte.

Bezirksrichter Dr. Krah schloß sich diesen Ausführungen an und verkündete hierauf ein freisprechendes Erkenntnis.

**Anerkennung eines Verkehrsunfalls durch das Schiedsgericht.** Am 16. Mai 1910 erlitt der Weichenwächter der Südbahn Karl Krapja in der Station Marburg einen Verkehrsunfall, indem er beim Umstellen der Weichen plötzlich vom Tender einer Lokomotive erfaßt und zu Boden geschleudert wurde, wobei er am Hinterhaupt aufiel und sich dabei sowohl am Rücken als an den Gliedmaßen verletzte. Nach diesem Unfall war Krapja durch etwa drei Monate bettlägerig, konnte sich nicht mehr von demselben erholen und wurde nach Ablauf des statutenmäßigen Krankenzustandes pensioniert. Nach Abschluß des Heilverfahrens stellte die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen die Rente vollständig ein, da angebliche Folgen jenes Unfalls nicht mehr vorhanden waren, weshalb Krapja durch Dr. Gustav Sarpner die Klage beim Schiedsgericht überreichte.

Der als Zeuge vernommene Bahnarzt Dr. Robert Frank bestätigte, daß Krapja durch den Unfall eine Quetschwunde am Hinterhaupt und zwei Quetschbeulen am Rücken erlitten habe, daß er jedoch sonst objektiv keine Verletzung bei Krapja konstatieren konnte, und ihn nur, weil er dessen Angaben für glaubwürdig hielt, noch durch eine Zeit im Krankenstand behielt. Als Krapja aus dem Krankenstand trat, habe er noch immer über Schmerzen geklagt, und es sei damals vielleicht auch eine kleine Einbuchtung an Erwerbsfähigkeit bei ihm vorgelegen.

Zwei Zeugen, welche bei dem Unfall anwesend waren, bestätigten, daß Krapja von der Sitzungsmaße rückwärts erfaßt wurde und zu Boden stürzte, am Kopfe blutete, nach dem Unfall juchend blaß war, heftig zitterte und kein Wort sprach.

Die Sachverständigen erklärten konform mit dem Standpunkt der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, daß der objektive Befund nahezu vollständig negativ sei, daß Erscheinungen von Nervosität kaum noch wahrzunehmen seien und daß sie daher eine Einbuße an Erwerbsfähigkeit bei Krapja nicht mehr annehmen können.

Gegenüber diesem Gutachten wies der Anwalt Krapjas darauf hin, daß letzterer gewiß einen schweren Unfall erlitten habe, daß die starke Wirkung dieses Unfalls durch die Zeugenangaben bestätigt sei und daß sogar der Bahnarzt erklärt habe, daß Krapja bei seinem Austritt aus dem Krankenstand noch nicht seine volle Erwerbsfähigkeit wiedergewonnen habe. Daraus ergebe sich, daß im Zeitpunkt, in dem die berufsgenossenschaftliche Versicherungsanstalt die Rente Krapjas eingestellt habe, diese völlige Einstellung ungerechtigt gewesen sei, da damals eine wenn auch geringe Einbuße an Erwerbsfähigkeit zweifellos noch vorhanden gewesen sei. Das Schiedsgericht akzeptierte auch diese Anschauung und sprach trotz des durchaus negativen Gutachtens der Sachverständigen Krapja eine Nachzahlung von Kr. 107.85 und ab 1. Jänner 1912 eine 15prozentige Rente zu.

Wieder ein deutschnationaler Verleumdungsurteil. Der Adjunkt der Dr. M. W. B. Leopold Hebelacker hatte vor einigen Tagen vor dem Bezirksrichter der Leopoldstadt Dr. Heller wegen einer Ehrenbeleidigungsklage zu verurteilen, die der Reichsratsabgeordnete Josef Tomischit gegen ihn angestrengt hatte. Nach dem Inhalt der von Dr. Leopold Krah vertretenen Klage fand in einem Bureau der Dr. M. W. B. zwischen dem Angeklagten und dem Offizial Gustav Elias ein Gespräch über die Aktion zur Aufhebung der Wege der Bahnbediensteten statt. Als nun Elias auslegte, daß die sozialdemokratischen Abgeordneten für die aufgestellten Forderungen stimmen werden, sagte Hebelacker: „Und dann werden sie wieder gelacht werden, so wie der Tomischit im Jahre 1905 von der Regierung gelacht worden hat, damit sie wieder Ruhe geben.“ Wegen dieses Vorwurfs schwerer Art für einen Abgeordneten, der um so schwerer ist, da er der Sekretär der Eisenbahnergewerkschaft ist, beantragte Tomischit die Verurteilung des Angeklagten.

Dr. Krah erklärte, auf Verurteilung bestehen zu müssen, da diese Gerüchte gegen den Kläger in der letzten Zeit sich ausbreiten. Der Angeklagte erklärte, daß er mit seinem Kollegen über die Forderungen sprach, wie man unter Kollegen spricht; er habe dabei von einer sogenannten „Bremserzeitung“ — das sei einer Nachricht, die unter den Kollegen verbreitet ist — Erwähnung gemacht und habe als Gegner der Sozialdemokraten und Anhänger der Deutschnationalen dem Kollegen gegenüber des Gerüchtes Erwähnung getan, das er vernommen. Er habe damit den Abgeordneten Tomischit, den er gar nicht kenne, nicht beleidigen wollen. Der Zeuge Elias bestätigte den Wortlaut der Äußerung des Angeklagten. Der Angeklagte verneinte nochmals, daß ihm jede beleidigende Absicht gegen den Angeordneten Tomischit ferngelegen sei. — Richter: Eine beleidigende Absicht ist auch gar nicht notwendig. Sie durften auch gar nicht ein Gerücht wiederholen und es auf diese Weise weiter verbreiten, um so weniger, da Sie die Tätigkeit des Klägers gar nicht kannten. — Dr. Krah beantragte selbst die milde Verurteilung des Angeklagten, da der Kläger mit Rücksicht auf seine öffentliche Stellung auf einer gerichtlichen Erledigung der Klage bestehen müsse. — Bezirksrichter Dr. Heller verurteilte den Angeklagten zu fünfzig Kronen Geldstrafe, eventuell zu achteinhalbzig Stunden Arrest, wobei er trotz der Schwere des Vorwurfs auf Fürbitte des Klägers von dem außerordentlichen Milderungsrecht Anwendung machte.

## Streiflichter.

**Dringende Reformen.** Das verfehlte Sparsystem der L. L. Staatsbahndirektion Villach war bekanntlich die eigentliche Ursache an dem Schnellzugzusammenstoß bei Rottenmann am 20. September 1910. Das Unglück wurde hauptsächlich dadurch möglich, daß die beiderseitigen Streckenwächterposten ausgelöst wurden. Hätten damals die vielfach überbürdeten Haltestellenwächter auch noch verjagt so würden die Kopien der unglückseligen Sparmaßnahme noch um einige Hundert laufende Kronen vermehrt worden. Die Staatsbahndirektion hat infolge dieser dorthin Bekehrung eine Verkehrsänderung vorgenommen, indem sie die Kreuzungsstelle der beiden Schnellzüge Nr. 101 und 102 — wieder nach Selztal verlegte. Das kostete nicht viel Kopfschmerzen und vor allem — kein Geld. Wohl hat sie noch den Haltestellenwächter in Rottenmann von der Streckenkontrolle befreit, damit aber blutwenig gegen die Ueberbürdung dieses Bediensteten und seiner Frau getan.

Will die L. L. Staatsbahndirektion wirklich den Unglücksfällen vorbeugen, dann muß sie eine Reihe dringender Reformen für die Streckenführung durchführen. Die gefährdeten Stellen, welche baldigst mit Streckenwächtern zu besetzen wären, sind im Am. 144. u. 146.1 sowie bei den Straßenüberführungen im Am. 147.6 und 140.6 gelegen. Durch die Verlegung dieser Posten würde der Dienst des Haltestellenwächters in Rottenmann auf die Haltestelle selbst, den Verschub bei der Verladehalle und den Handschranken beschränkt werden. Die Weichenwächter in der Station Rottenmann würden



teilweise vom Schrankenbediensteten, besonders bei der Straßenbahn und von der Streckenkontrolle im Stationsbereich befreit werden.

Für die Streckenwächter würden die durchschnittlich 1800 Meter langen Strecken auf circa 1500 Meter reduziert werden.

Den beiden Streckenbegehern im Stationsbereich Trieben wären noch Streckenteile beiderseits der Station von Km. 155-3 bis 157-6 zuzuteilen, während den Haltestellenwächtern in Gaisbörn gerechterweise nur 800 Meter Strecke zugewiesen werden sollte, nachdem derselbe durch den Dienst bei der Verladehalle sehr in Anspruch genommen erscheint. In Treglman wären Streckenbegehler für die Strecke von Km. 104-4 bis 106-3 einschließlich der Betriebsausweiche zu bestellen, damit auch den Streckenwächtern in Km. 148 und 149 die 2000 Meter, respektive 2100 Meter langen Strecken auf 1500 Meter herabgesetzt werden. Schließlich wären auch für das Waldgebiet Streckenbegehler anzustellen, welchen die Strecke vom Km. 170-8 zuzuteilen wäre.

Die angeführten Reformen sind im Interesse eines gesicherten Zugverkehrs dringend notwendig. Die vielseitigen, ausgedehnten und überanstrengenden Dienstleistungen des Streckenverhinderungspersonals müssen endlich aufhören, die Streckenkontrollen auch bei Zugverspätungen ohne Zuhilfenahme der Wächterfrauen möglich sein. Oder meint die l. l. Staatsbahnverwaltung wirklich, daß die Frauen ihrer Angehörten nur permanente Objekte der kostenloser Ausbeutung sind?

Die neueste Sparmethode der l. l. Staatsbahndirektion Wien. Ueber unsere teure, verzopft-bureaucratische Staatsbahnverwaltung wurden seit Jahren schon Jeremiaden in allen Tonarten angeschlagen. Die Verwaltung unserer Staatsbahnen ist aber wahrlich auch bei jedem kaufmännischen Sinnes und beherrscht durch den wirtschaftlichen, kleinteiligen und witzigen Geist, unfähig jeder Großzügigkeit. Den Vorwurf der teuren Verwaltung wollen unsere Bureaukraten weitmachen durch Sparerei, natürlich auf Kosten des Personals. Was schert dies weiter die hohen Herren Reformatoren. Sie wollen zeigen, daß sie auch auf der Welt sind, und daß die Rektionen, die ihnen bei jeder Gelegenheit gegeben werden, ganz überflüssig sind — indem sie ja doch den besten Schutzengel für den Unternehmer Staat abgeben. Daß die Reformerei und Sparerei gerade ins Gegenteil umschlägt, ist bei uns in Österreich doch nichts Besonderliches.

Die Herstellung der Uniformen für die Bediensteten des Wiener Direktionsbezirktes hatte früher einmal eine Wiener Firma Mayer über. Nach Auflösung derselben erhielt schließlich die Lieferung die Firma Ved u. Söhne. Dabei sei bemerkt, daß die Stoffe für die Uniformen die Staatsbahnverwaltung der Firma selbst beisteuerte, es sich also nur um die Ausführungsarbeit handelt. Die neue Firma verstand es, die Eisenbahner zufriedenzustellen, denn es war nicht nur ihre Arbeit an sich eine annehmbar gute, sondern sie zeigte dem Eisenbahnpersonal auch das größte Entgegenkommen. Pakte ein Uniformstück nicht, so wurde es ausgetauscht oder hierfür ein neues, passendes angefertigt. Das war auch deshalb möglich, weil die Firma ihren Sitz in Wien hat und so den meisten Bediensteten Gelegenheit geboten war, nötigenfalls die Firma mit dem unpassenden Kleidungsstück persönlich aufzusuchen und es rückzustellen. Die Uniformstücke der Bediensteten des Wiener Direktionsbezirktes waren, wenn auch nicht ohne jeden Mangel, passend und leibsam. Die berühmte Sparungspolitik der Staatsorgane will es aber anders haben. Jemandem dienstbarer Geist gab dem gegenwärtigen Staatsbahndirektor von Wien Ministerialrat Kolisko ein, daß die Kosten für die Herstellung der Uniformen der Bediensteten durch die Firma Ved u. Söhne zu teuer kämen, und daß es Firmen gebe, die diese Arbeit billiger machen dürften. Herr Kolisko sah darin eine Sparungsmöglichkeit und will richtig die weitere Ausarbeitung der Uniformen einer Firma Kressan in Triest in Mähren übertragen. Diese Firma arbeitet nämlich wirklich billiger. Aber warum? Sie läßt die ihr zukommenden Aufträge Heimarbeitern in vollständig unhygienischen Arbeitsräumen gegen einen Schandlohn und von Sträflingen, die als Vollsträfler dienen, ausführen. Wie die Ausführung sein wird, das kann man sich ja denken. Die Stoffe liefert die Bahn; wenn nun diese Stoffe verknüpfen, die Uniformen unpassend und die Bediensteten in diesen Würsteln gleich leben werden, was kümmert dies einen l. l. Staatsbahndirektor. Was kümmert ihn, daß durch die Entziehung einer Massenarbeit bei der Firma Ved u. Söhne organisierte Arbeiter, Familienväter, brotlos werden, weil Sträflinge ihnen die Arbeit wegnehmen. Arbeiterfürsorge, Verständnis für sozialpolitische Fragen, für die Schwere der Kämpfe, durch die sich organisierte Arbeiter bessere Existenzbedingungen schaffen, und Verständnis dafür, wie wichtig es gerade für den Staat ist, das wirtschaftliche Niveau des Arbeiters zu heben, das steht unserer Staatsbahnverwaltung vollends; einem österreichischen Bureaukraten sind ein paar ersparte Kronen mehr wert, als all das. Ob das Personal mit den neuen Uniformen zufrieden sein wird oder nicht, ob die Bediensteten dem Publikum in einer Würsteluniform zum Gelächter dienen, was geht das ihn an. Eine fürsorgliche Verwaltung hat sich auch nicht darum zu kümmern, daß dem Bediensteten die Möglichkeit geboten wird, unpassende Kleidungsstücke der Firma rückzustellen. Die Wiener Firma Ved u. Söhne arbeitet zwar gut und befriedigte das Personal — aber in Mähren, irgendwo in einem kleinen Ort, existiert eine Firma, die es billiger macht — auf die Güte der Arbeit kommt es bei den Bediensteten wahrlich nicht an — daher bekommt sie die Lieferung und damit basta. Ob Wien — ob Triest, ob gut — ob schlecht, egal, wenn nur billiger. Der Herr Direktor wird sich dessenungeachtet seine Kleider doch noch weiter bei einer erstklassigen Firma in Wien anfertigen lassen und die Zunft, sich fernerhin der Billigkeit halber seine Kleider in Mähren bei einem Dorfschneider machen zu lassen, mit Entrüstung zurückweisen.

Die Bediensteten müssen aber bei dieser Gelegenheit den Herrn Staatsbahndirektor ausdrücklich erklären, daß bei Vergütung derartiger Arbeiten neben dem Arbeitspreis wohl die wichtigste Rolle die Qualität der Arbeit spielt. Dem Personal ist und kann es nicht gleichgültig sein, von wessen Uniform künftig versorgt wird und protestiert heute schon gegen diese Art Sparerei. Ohne der Firma Ved u. Söhne, die auch ihre Mängel hat, Reklame machen zu wollen, kann hier schon zum Ausdruck gebracht werden, daß eigentlich die Staatsbahndirektion froh sein könnte, einen Lieferanten zu haben, mit dem die Bediensteten zufrieden sind und bei dem es verhältnismäßig wenig Beschwerden gibt. Will sie denn zu der allge-

meinen Unzufriedenheit noch eine besondere auf dem Gebiet der Uniformen haben?

Wahrlich, Herr Ministerialrat Kolisko hat keine Ursache, zu seiner sonstigen Drangsalierung des Personals auch noch auf diesem Gebiet die Unzufriedenheit des Personals zu entfachen. Etwas Besseres kommt selten noch — sagt ein altes Sprichwort. Wenn Herr Direktor Kolisko unsere gut gemeinte Warnung unberücksichtigt lassen wird, so beginnt er ein Experiment, das ihm keine Vorbeeren bringen wird. Das Personal wird es schließlich fast bekommen, zu Versuchsobjekten zu dienen und dabei noch die Zeche zu bezahlen.

Die Personalhäuser der Staatsbahn in Leitendorf bei Leoben. Mit Ende des Jahres wurden die neuen Personalhäuser, aus den Mitteln des Provisionsfonds erbaut, vollständig hergestellt und werden am 1. Februar der Veranlagung zugeführt. Hiemit wird den Bediensteten der l. l. Staatsbahn ein kleines Stück Wohnungsfürsorge zuteil, das von ihnen nicht ohne schwere Mühe erlitten wurde.

Die Anlage besteht aus zwei Häuserblöcken mit je zwei- und dreistöckigen Häusern, von denen jedes Haus zwölf Wohnungen enthält. Es sind vorhanden 45 Wohnungen mit Zimmer und Küche, im Ausmaß von je 36 bis 38 Quadratmetern, ferner 15 Wohnungen mit Zimmer, Kabinett und Küche im Ausmaß von je 40 bis 48 Quadratmetern Wohnfläche. Zu jeder Wohnung gehört ein geräumiger Keller und eine Dachbodenkammer. Die Waschküchen befinden sich im Hofe. Zu jeder Wohnung gehört ein Stück Garten mit nahezu 40 Quadratmeter Fläche, der Waschetrasenplatz ist sehr geräumig und vom Hof durch einen Zaun abgegrenzt. Die Häuser sind in einer sehr schönen Lage, nur fünf Minuten vom Staatsbahnhof entfernt.

Einen großen Mangel bedeutet das Fehlen einer Wasserleitung. Das von der l. l. Staatsbahndirektion in Villach gestellte Ansuchen um Abgabe von Trink- und Abwasser wurde in der denkwürdigen Sitzung vom 25. November 1910 abgelehnt.

Die Wohnpreise sind, Reinigung, Garten mit inbegriffen, folgende: Die zweistöckigen, Parterre, Nr. 276-18; die zweistöckigen, im ersten Stod, Nr. 801-66; die zweistöckigen, im zweiten Stod, Nr. 285-41; die dreistöckigen, Parterre, Nr. 349-94; die dreistöckigen, im ersten Stod, Nr. 385-87; die dreistöckigen, im zweiten Stod, Nr. 361-70. Der Quadratmeter Wohnfläche stellt sich also durchschnittlich auf Kr. 7-68.

Gegenüber den Provisionsfondshäusern in Villach und Klagenfurt bedeuten die Häuser in Leitendorf ungleich einen großen Fortschritt, nicht nur in der Räumlichkeit der Wohnungen selbst, als auch in der Anlage des Hofes, der Gärten und der übrigen Anlagen. Sind auch nicht alle Wünsche in Erfüllung gegangen, so muß doch erinnert werden, wieviel durchgesetzt wurde durch die zähe Ausdauer der Vertrauensmänner der Organisation.

Eisenbahner! Kollegen! Genossen! Freuen wir uns über diesen Fortschritt.

Die l. l. Staatsbahndirektion Villach und die Wächter. Man schreibt uns: Die Wächter sind für unsere löbliche Direktion nicht bloß die Stiefkinder unter den Eisenbahnern, sondern auch nach der Verfassungslage für die diversen „Studien“, welche der Sportler in schier endloser Reihe gebietet. Fortwährend spekuliert man, welche Verschlechterungen der Wächterdienst noch vertragen. Selbst ein geringer Grad sozialpolitischer Einsicht würde der verehrlichen Direktion gebieten, Verbesserungen nach dem Grad des erlittenen Verfalls und nach Maßgabe der differenzierten Streckenverhältnisse einzuführen. Die Dienstverhältnisse der Wächter erheischen nach folgenden Richtungen eine Reorganisation.

1. Der Wächterdienst ist zu trennen. Den älteren Streckenwächtern ist der Pflichtenkreis ihres Postens, den jüngeren die Streckenbegehung zuzuwenden. In analoger Weise ist der Strecken- vom Weichenwächterdienst zu trennen. Für die Haltestellenwächter ist der Streckendienst bedeutend einzuschränken.

2. Die Weichenwächter sind von dem Rangdienst, von den Arbeiten im Magazin sowie vom Stationsgeleisebegehungsdienst und Erhaltungsdienst zu befreien.

3. Den Streckenwächtern sind Strecken im Höchstmaß von 1500 Metern zuzuwenden; das Schneeschaukeln und Grasputzen hat für sie zu entfallen.

Dadurch würde eine gewisse Gleichmäßigkeit im Dienst geschaffen und eine Ueberbürdung verhindert werden; die Sicherheit des Betriebes würde eine Erhöhung und die Gesundheit der Angestellten, eine größere, notwendige Schonung erfahren.

Die l. l. Staatsbahndirektion gefällt sich im geraden Gegenteil. Sie hat einige Duzend Strecken, und ebenso viele Abförmwächterposten aufgestellt, wodurch eine bedeutende Verschlechterung und Vermehrung des Dienstes für das übrige Wächterpersonal eingetreten ist. Die Aufhebung wurde in der ungerechtfertigsten Weise verkürzt. Insbesondere haben die Abförmwächter durch die Aufstellung zahlreicher Posten viel längere Heimwege, ihre vorgeschriebene freie Zeit wird um ein bis drei Stunden ungerechtfertigterweise verkürzt, vor und nach den Dienstübergängen müssen sie die Strecke kontrollieren.

Wie wenig sozialpolitisch, ja direkt arbeiterfeindlich die Direktion denkt, geht aus der Tatsache hervor, daß sie gegen das beschriebene Ansuchen der Streckenwächter an das l. l. Eisenbahnministerium um einen Dienstturnus 16/16 in unfairer Weise remonstrierte. Ihren unwahren Berichten ist es zu danken, daß den Streckenwächtern der angestrebte Turnus verweigert wurde, obwohl man ihnen die teilweise Einführung zusicherte, sofern sich der Verkehr heben sollte. Nun hat sich derselbe innerhalb der 14 Jahre, seit welchen der Turnus 16/16 besteht, an den Strecken S. J. St. Michael — St. Veit a. b. Glan und St. Michael — Leoben im Winter täglich von 24 auf 34 und im Sommer bis zu 40 und auch mehr Züge erhöht. Aber auch auf den anderen Strecken sind bedeutende Zugvermehrungen eingetreten. Trotzdem müssen die Streckenwächter vor wie noch 16 bis 18 Stunden Dienst machen, während man ihre freie Zeit oft bis zu 6 Stunden verringert. Die Parias unter den Eisenbahnern haben weder einen freien Sonntag noch Feiertag, selbst der einzige freie Tag im Monat wird nicht voll gewährt. Die maßgebenden Faktoren aber, die ihre sechs Amtsstunden nicht voll abgeben können, finden noch immer keine Notwendigkeit, der Ueberbürdung des Wächterpersonals zu steuern und der Bitte um Einführung des Dienstturnus 16/16 Gehör zu schenken. Fürchten die Drohnen, nicht genug Honig von den Wienen zu bekommen?

„Gibt acht! — Rechts nicht auch!“ (Aus einer kleinen Eisenbahndirektion.) Wir sehen das Wort „klein“ absichtlich und bewußt unter Anführungszeichen,

um damit zu sagen, wie kleinlich alles bei der Direktion der l. l. Nordbahn seit der Verstaatlichung geworden ist. Zu Zeitelers Zeiten — wir wollen dessen Geistes beileide nicht rufen — ging alles anders her, alles großzügig, nicht nur in der Ausbeutung, sondern auch in der Geschäftsführung; das war ein Großbetrieb und die Nordbahn warf einen heidenmässigen Gewinn ab. Und Zeitelers war ein Mann, der wußte, was er wollte, ein Mann voll Energie und Tatkraft, der es verstanden hatte, sich Respekt und seinen Anordnungen Geltung zu verschaffen. Und heute? Der arme Direktor ist ein im Winde schwebendes Rohr, der so tangen muß, wie einerseits das Ministerium, andererseits die ihm zur Seite gestellten, auf mehr als die doppelte Höhe wie früher gebrachten Oberbeamten pfeifen. Zeitelers befahl und sein Befehl mußte ausgeführt werden. Vanhans kann — nur versprechen, und muß einerseits das Ministerium und andererseits seine Ratgeber fragen, ob sie es erlauben, daß er sein Versprechen einlösen darf. So haben sich die Verhältnisse bei der Nordbahn gestaltet. Heute gilt einer, der bauchkrampf, heucheln und intrigieren kann, mehr als das Wort des höchsten Vorgesetzten. Darum ist es auch möglich, daß halb verrückte Leute in leitenden Stellen sich halten können.

Wir führen der Öffentlichkeit eine Szene, die sich kürzlich während der Disziplinar-Kommissions-Sitzung abgespielt hat, vor. Handelnde Personen: Der Vorsitzende Oberinspektor Dr. D., die Botanten, der Angestellte. Der Angestellte tritt zaghaft ein, weiß er doch, daß heute um seine Existenz gespielt wird, macht seine Verbeugung und bleibt stehen. Vorsitzender Dr. D., die gewisse Bewegung mit der Hand machend, die ein junger Kadett oder Leutnant macht, wenn er zum Empfang des Vorgesetzten die Front ausrichtet: „Herr D., ein bißchen nach rechts, vorwärts; das ist zu viel, ein wenig zurück!“ Der arme Teufel, dem der Angestellte auf der Stirn steht, dreht sich gehoramt nach dem Befehl des Herrn Oberleutnants — Pardon, Oberinspektors, welcher jedoch die Richtung nicht „herausziehen“ kann. Der eine Botant, dem dieses unwürdige Spiel schon zuwider war, sagte zu dem Delinquenten: „So bleiben Sie doch einmal stehen!“ Das war für den militärfrommen Oberinspektor zuviel: „Herr Oberleutnant“, sagte er hoheitsvoll, „das ist meine Sache, wie der Mann stehen soll.“ Ist das nicht eine unwürdige Komödie, und das soll der Vorsitzende eines Richterkollegiums sein, welches über die Existenz eines Bediensteten entscheidet; das soll Vertrauen und Respekt vor seinen Richtern fördern?

Ueberhaupt ist Dr. D. ein Vorgesetzter, wie er nicht sein soll; auf seine Konnexionen bauend, erlaubt sich der Herr Oberinspektor Dinge, die einem anderen schon längst den blauen Vogen eingetragen hätten. Wir können dem Herrn sehr gern seine speziellen Extrabegaben, aber das kann man von einem Oberbeamten schon verlangen, daß er seine altgedienten Untergebenen und Familienväter, die ihrer Pflicht tadellos nachkommen, nicht schikanieren und beschimpfen, wie das vor kurzem in einer eklatanten Weise geschehen ist, oder mit ihnen, wenn sie zu ihm, als ihrem Vorstand, mit einer Bitte oder Beschwerde kommen, wie mit Rekruten kommandiert, wie es kürzlich einem Beamten, der Reserveoffizier ist, passierte, den der Herr Oberinspektor und Reserveoberleutnant mit den Worten anschnauzte: „Und ich bin Oberleutnant, feht euch, marsch!“

Wir begreifen ja vollkommen die Nervosität dieses Herrn Oberinspektors; denn es ist gewiß keine Kleinigkeit, wenn man so Tag für Tag über die Affäre von Zell am See und ihre katastrophalen Wiener Konsequenzen nachgrübeln muß, was gewiß geeignet ist, einen Menschen aus seinem seelischen Gleichgewicht zu bringen. Aber darunter dürfen eben die Untergebenen nicht leiden, die zur strengsten Pflichterfüllung angehalten werden und ihr auch gewissenhaft nachkommen. Wir raten daher Herrn Oberinspektor Dr. D. freundschaftlich, in seinem Tun einzuhalten, sonst würde er eine Neuauflage der „Kultig-Serie“ erleben, und wir sind überzeugt, daß man dem Herrn Oberinspektor wirklich und entschieden kommandieren würde: „Gibt acht! Marsch!“ — d —

Wien-Westbahnhof. Anknüpfend an den Artikel in Nr. 86 vom Jahre 1911, Seite 11, Spalte 2, wäre noch folgendes zu bemerken: Gelegenlich der Verlegung sämtlicher Zugspurposten in Hütteldorf mit Oberbodenunterbau haben sich vom Bahnhof Wien-Westbahnhof allein 37 Oberbodenunterbauten, welche als Güterzugsführer in Wien-Westbahnhof eingeteilt waren, nach Hütteldorf gemeldet. Dieser Umstand sollte der Direktion wohl genügend zum Denken geben. Wie kommt es, daß Leute, welche bis zu 20 Jahren und darüber am Westbahnhof bedienstet sind, nun auf einmal diesem Bahnhof den Rücken kehren, obwohl sie schon öfter Gelegenheit gehabt hätten nach Hütteldorf zu gehen. Wer sich dafür interessiert und unter diesen Umständen ein bißchen herumfragt, der kann immer ein- und dieselben Gründe zu hören bekommen: der schlechte Turnus, die daraus resultierenden Anknüpfungen bei den Schwächteren und Wartezeiten, das Fahren ohne Dienstwagen u. s. w. sind die Beweggründe zum Streben nach der Stadtbahn. Vernünftig und logisch denkende Vorgesetzte würden es unter oben geschilderten Umständen als ihre bringende Pflicht erachten, die Ursache der Flucht der Güterzugsführer in Wien-Westbahnhof zu ergründen und im Interesse des Dienstes sowie im Interesse eines zufriedenen Personalstandes jene Ursachen zu beseitigen.

Prämien fürs Sparen. In der Bahnverwaltungsfektion der l. l. Staatsbahn in Linz müssen die Oberbauarbeiter jede Woche einige Tage auslegen, da mit einige Kronen Lohn gespart werden. Die Arbeiter und ihre Familien sollen zu den Feiertagen Hunger leiden, es geht eben nicht anders bei der Staatsbahn. Viele Arbeiter auf der Staatsbahn bekommen in mancher Bahnverwaltungsfektion keine Fahrbeihilfen, obwohl sie reichlich darauf Anspruch haben. Man spart eben auch bei den Erbschaften und Fahrkartenbloß. Warum muß dies alles sein? Nun ganz einfach! Zu Weihnachten und Neujahr bekommen nämlich die Herren Beamten Prämien ausbezahlt für ihre jamose Sparerei. Wir wollten nichts sagen, wenn richtig gespart würde, dort, wo es am Plage ist, aber nicht bei dem Lohn der armen Arbeiter. Wir wollten auch nichts sagen, wenn derjenige eine Prämie bekommt, welcher eine solche wirklich verdient. Was soll man aber dazu sagen, wenn ein Oberinspektor namens Burger 500 Kr. Prämie bekommt, ein Mann, von dem bekannt ist, daß er 16.000 Kr. vom Gesellschaftsverein entlehnt und auf deren Rückzahlung vergessen hat? Wenn das so fort geht, dann sind wir gezwungen, noch deutlicher zu werden, Stoff haben wir genug, aber es tut einem wirklich weh, immer wieder über solche Sachen schreiben zu müssen.

Wien. (Österreichische Nordwestbahn.) Die skandalösen Zustände in den Magazinen der O. N. W. B. in Wien zwingen uns, darüber einiges zu schreiben. So wiederholten haben die Magazinarbeiter durch ihre Vertrauensmänner beim Dienstvorstand um Ordnung und bessere Behandlung in den Magazinen ersucht. Der Herr Vorstand gab wohl immer das Versprechen, der Sache nachzugehen, doch in Wirklichkeit ist bis heute noch gar keine Beförderung zu verzeichnen. Im Gegenteil, das Verhalten des Magazinbeamten Adjunkten Schöpf den



Arbeitern gegenüber ist einfach nicht länger zu ertragen. Zum Beispiel: Eines Tages sollten vier Mann einen Waggon schieben. Trotz aller Anstrengung konnten die Leute den Wagen nicht schnell genug fortbewegen. Der Waggonführer vom Magazin III schreit den Leuten zu: „Also geht's, geht's, oder ich haue euch den Beißer auf den Schädel.“ Im Magazin IV werden die Arbeiter durch den Waggonführer direkt provoziert. Die er gute Mann wurde im vorigen Jahr wegen Verleumdung und Beschimpfung eines Funktionärs der Gewerkschaft gerichtlich verurteilt. Aus Wache beschimpft er die Vertrauensmänner der Arbeiter. Im Magazin II müssen die Arbeiter in Habschachtstellung die Befehle des Magazinmeisters fustet abwarten. Die Arbeiter müssen sich von früh bis abends radern und schinden und werden zum Schluß lautes Gefindel, Bagage, saule Punde u. i. m. beschimpft. Beschwerden sich die Arbeiter, so werden sie vom Magazinmeister angezeigt und vom diensthabenden Beamten, ob schuldig oder nicht, meistens zu einer Geldstrafe verdonnert. Die Magazinarbeiter haben feinerzeit die schriftliche Zusage erhalten, daß an Sonn- und Feiertagen die Arbeit um 12 Uhr mittags einzustellen sei. Am 5. November v. J. kam der Befehl, nach 12 Uhr noch einige Waggon zu entladen. Als die Vertrauensmänner inner um diensthabenden Beamten gingen und ihn auf den feinerzeitigen Dienstbefehl des Herrn Ministerialrates Dr. Gendebriß aufmerksam machten, wies der Diensthabende den Vertrauensmännern die Tür und sagte: „Ich habe Ihnen keine Knechtschaft zu geben.“ Die übliche i. f. Direktion der E. N. W. B. wird gegeben, die Herren Vorgesetzten in den Magazinen der E. N. W. B. in Wien diesbezüglich zu belehren und ehebaldigst Erönung zu schaffen.

Wie der Staat seinen Arbeitern die Bedeutung der Feiertage erläutert. Die i. f. Staatsbahndirektionen gaben vorige Monat einen Dienstbefehl heraus, dessen Inhalt aus verschiedenen Gründen die schärfste Kritik herausfordert. Dieser Dienstbefehl bruch auf einem Erlaß des Eisenbahnministeriums:

Der Erlaß zum Beispiel der i. f. Staatsbahndirektion Innsbruck lautet: R. f. Staatsbahndirektion Innsbruck, am 21. Dezember 1911. Entlohnung der Arbeiter an den auf einen Sonntag fallenden 24., beziehungsweise 31. Dezember 1911.

3. 2269/L.

#### Dienstbefehl an alle Dienststellen.

Zum Zwecke der Vermeidung allenfalls auftauchender Zweifel hinsichtlich der Frage, wie die Entlohnung der Arbeiter am 24. und 31. Dezember zu regeln sei, wenn diese Tage auf Sonntage fallen, diene zur Kenntnis, daß laut Erlaß des i. f. Eisenbahnministeriums vom 16. Dezember 1911, Z. 56.552/1, mit Rücksicht darauf, daß an den bezüglichen Nachmittagen die Arbeit normalerweise ohnedies ruht, für diese Nachmittage die Anweisung des entfallenden Taglohnes zu unterbleiben hat.

Wenn die Arbeiter an diesen Tagen, sei es vormittags oder nachmittags ausnahmsweise zur Arbeitsleistung herangezogen werden müssen, so wird ihre Entlohnung ebenso zu regeln sein, wie an anderen Sonntagen des Jahres, an denen gearbeitet werden muß.

Für den Staatsbahndirektor u. f. w.

Was bedeutet nun dieser Erlaß? Auf deutsch gesagt, den Arbeitern, die am Christabend und Silvester arbeiten müssen, einige Heller abzugucken! Die Sache ist so: An den Vortagen von Weihnachten, Neujahr und Ostern ist es feststehender Gebrauch, daß den Arbeitern der Nachmittag freigegeben und selbstredend bezahlt wird. — Ebenso selbstverständlich ist es, daß den Arbeitern, die an diesen Nachmittagen unbedingt notwendige Arbeit verrichten müssen, diese Nachmittage noch extra als Ueberstunden bezahlt werden.

Nun fielen diesmal der 24. und der 31. Dezember 1911 auf einen Sonntag. Man möchte glauben, daß den gut „christlich“ gebrillten Herren im Eisenbahnministerium einleuchtet, daß man an Doppelfeiertagen die Arbeiter nicht schlechter bezahlen darf, wie an einem Wochentag. Weit gefehlt. Jemandem finstiger Kopf — der für seine Person sich am heiligen Abend und am Silvester gewiß nichts abgehen ließ — hat herausgefunden, daß gerade diese Tage gut dazu benutzt werden können, die Arbeiter in ihrem Verdienst zu schmälern und hiedurch einige „Ersparungen“ zu bewerkstelligen, daher dieser Erlaß, der den Arbeitern an den genannten zwei Tagen nur die gewöhnliche Ueberstundenentlohnung zuspricht, wo ihnen doch zumindest dieselbe Bezahlung gebührt, die sie erhalten würden, wenn der 24. und 31. Dezember 1911 auf einen Wochentag gefallen wären.

Da gibts nur ein kennzeichnendes Wort: Schmutz! Jemoh! Jemoh! Jeder Mensch von Feingefühl würde sich schämen, gerade an diesen Tagen der Geschenke armen Arbeitern etwas wegzunehmen; die Herren im Eisenbahnministerium haben jenes Minimum von Feingefühl nicht. Sie stecken die Köpfe zusammen und brüten über „Ersparungen“. Und als Resultat kommt dieser Erlaß zustande. Wahrlich, den gottlosen Arbeitern wird auf solche Art ein Mallegium über die Heiligkeit von Feiertagen gehalten, daß es nicht vergehen können. — Aber die ganze Sache — wieder einen tieferen Ausblick in den Gedankengang der Herren, die in diesem Staat regieren dürfen. So sehen ihre Äußerungen aus! Kann man daran zweifeln, daß dies noch der altösterreichische Geist ist, der diese Herren besetzt! Dieses kleinliche, engherzige System, das uns in Krieg und Frieden Prügel verschafft hat, das man immer wieder zurückgedrängt glaubt und das immer wieder in solchen Dandlungen zum bestimmenden Faktor wird. Keine Ahnung haben die Herren davon, wie erbitternd ihr Vorgehen auf die armen Teufel einwirken muß, die von solchen Erlässen betroffen werden. Wie diesen zum Bewußtsein kommen muß, was für ein moderner Arbeitgeber der „Vater Staat“ doch ist und wie gutgemantelt er sich zu geben weiß! Und wie uns solche Kundgebungen immer wieder belehren, daß auch von den Herren im Eisenbahnministerium das Wort gilt: „Nichts gelernt und nichts vergessen“.

Die Arbeiter aber haben ein Recht zu fordern, daß sie nicht schlechter behandelt werden wie an Wochentagen. Hoffentlich kommt den Herren im Eisenbahnministerium doch die Erkenntnis, daß sie nicht die Pflicht haben, die Arbeiter um ihr gutes Recht zu berauben.

Ein Stimmungsbild. Von allen Seiten langen bei uns Zuschriften ein, deren bewegte Worte oft in recht drastischer Weise die Stimmung widerspiegeln, die draußen unter dem Personal seit dem Bekanntwerden der Verbesserungsmassnahmen des Eisenbahnministeriums Platz gegriffen. Eines dieser Schreiben soll hier Aufnahme finden. Ein Genosse schreibt uns:

#### Werte Redaktion!

Beim Betrachten des letzten Ministerialamtsblattes muß man sich wirklich fragen: „Ist das alles oder kommt noch etwas nach?“ Alle Eisenbahner, mit denen man darüber spricht, sind voll Ingrimm und haben nur Worte des Hohns

für die „wohlwollende Aufmerksamkeit“ unserer Regierung!

Die Millionen wurden im Parlament, in den Zeitungen und in den Wirtschaftskreisen nur so breitgetreten, daß heute schon jeder Eisenbahner gewissermaßen als Teilhaber an diesen Millionen angesehen und beneidet wird. Wie sehen aber diese Riesensummen aus, mit denen so viel gekunkelt wird? 13 Heller, sage dreizehn Heller entfallen per Tag für Gegenden mit 50 Prozent Wiener Quartiergeld auf den einzelnen Bediensteten. Wird sich das Groß der Eisenbahner damit zufriedengeben?

Das Abgeordnetenhaus hat seine Pflicht getan, hat 38 Millionen bewilligt — und denkt sich jetzt wahrheitsgemäß: Seht zu, daß ihr sie auch bekommt! Sind wir etwa wieder auf Selbsthilfe angewiesen?

Für welches Konto sollen die 13 Heller täglich verbucht werden? Für die Hingabe? Für die Lebensmittelwucherer? Es wäre zum Lachen, wenn es nicht gar so traurig wäre!

Wird sich jemand rühren um das zu bekommen, was das Parlament bewilligt hat?

Wie wird es mit den übrigen Forderungen aussehen? (Folgt die Unterschrift.)

Es gibt eine Antwort auf die drängenden Fragen, die wohl jetzt draußen von Mund zu Mund gehen. Die Antwort ist der Hinweis auf die unausgefüllte Tätigkeit der Organisation, die noch keine gebotene Gelegenheit, den Bediensteteninteressen zu dienen, ungenützt ließ und die gewiß auch unausgefüllt mahnen und drängen wird, dem einmal erreichten Parlamentsbeschlusse Gehör und Geltung zu verschaffen.

Die Sparwut auf der Südbahndirektion. Seit dem Erscheinen der Dienstvorschrift Zahl 51.294, betreffs Regelung der Zahlgehalte des Zugbegleitungspersonals, hat sich schon bald ein jeder Beamter und Reisender berufen gefühlt, zu sparen. Auf der einen Seite macht man Diäten, auf der anderen will man die B. E. B. auf Kosten des Personals retten. Noch nie hat sich bei der B. E. B. die Sparwut so gezeigt, als wie im Jahre 1911, seitdem man diese Dienstvorschrift herausgegeben hat. Von allen Stationen, wie zum Beispiel Tirschnitz, Falkenau, Rastbach, Krümm, Komotau, laufen Beschwerden des Zugpersonals über Verkürzung von Bezügen an Stundengeldern ein dabei mehren sich die Verkürzungen an Ruhezeiten innerhalb sowie außerhalb der Domizilstationen derart, daß sich das Zugpersonal beider Gattungen gegenseitig eine löbliche Generalinspektion in Wien anzurufen, um einmal diesem Ausbeuterstystem zu steuern damit hier in den genannten Stationen Abhilfe geschaffen werde. Ein förmlicher Wettlauf ist unter den Beamten, Vorständen und Reisenden entstanden und der Ober-evident Schaffer sowie der Zentralinspektor Schmale zeichnen sich besonders in der Ausbeutung des Personals aus. Jeder von den beiden möchte am besten der Verwaltung dienen und jeder trachtet, den Bediensteten am ausgiebigsten Schaden zuzufügen und sie zu ruinieren. Der Witz und die Unzufriedenheit des Personals ist allgemein und sehr berechtigt. Das Personal der B. E. B. wird seit kurzer Zeit förmlich mit Zirkularen, Erlässen und Vorschriften überhäuft, durch welche bei den heutigen Verkehrsverhältnissen die persönliche Sicherheit und die Sicherheit des fremden Eigentums Verstoß erleidet. Besonders wollen wir auf Zirkular 42.757 hinweisen. Die Linie Komotau, Eger und Weipert wird als Sekundärbahn bezeichnet, wiewohl deren Verkehr schon längst nicht mehr dem Verkehr einer Sekundärbahn entspricht. Wir werden später noch auf diese Verhältnisse zurückkommen. Es gibt sogar Vorstände, welche sich in ihrer Willkür nicht scheuen, Erlässe ohne Auftrag der Direktion herauszugeben. Es sind dies die Herren Fischer (Komotau), Simon (Falkenau) und Grütz (Eger). Diese Herren haben eine besondere Freude, wenn sie ihr unterstehendes Personal recht schikanieren können. Man hat wohl auf den österreichischen Staatsbahnen Dienstverkürzungen vorgenommen, aber bei der B. E. B. hat man noch nicht daran gedacht. Im Gegenteil, der Dienst in den Stationen Komotau und Falkenau wird immer anstrengender, obwohl die Personalkommission schon zum wiederholtenmal darauf hingearbeitet hat, für das Personal wenigstens einen annehmbaren Turnus schaffen zu können. Das jetzt herrschende Sparsystem bringt es aber mit sich, daß überall gespart wird. Bei jeder Neuerrichtung der Turnusse, sei es bei dem Maschinen- oder Zugbegleitungspersonal, werden alle Mittel angewendet, die Ruhezeiten zusammenzuschieben und dieses oft dort und da schon gelungen. Aber nicht einmal die erstellten Turnusse werden eingehalten. Hier und dort wird eine Tour hineingefügt, oder eine frühere Nachschicht angeordnet, besonders beim Maschinenpersonal. Auch beim Zugbegleitungspersonal ist dies der Fall. Man hat in Komotau zum Beispiel Zug 759/764 zu fahren. Abfahrt von Komotau um 5 Uhr früh, Ankunft in Komotau 9 Uhr 25 Minuten vormittags. Reserve bis 10 Uhr 10 Minuten. Als Zug 78/d nach Saaz, um dann ab Saaz, Zug 7. 1. Teil über den Güterzug Nr. 69, Ankunft in Komotau 1 Uhr 54 Minuten nachmittags, zu fahren. Das Zugbegleitungspersonal fährt aber an demselben Tag abends den Zug 159 nach Eger. Abfahrt von Komotau 9 Uhr 40, Eger an 7 Uhr 48 Minuten früh. Rechnet man die Vorbereitungszeit und die Verpfützungen hinzu, so ergibt sich eine Dienstreue von 30 bis 32 Stunden, mit einer Unterbrechung von 5 Stunden. Kann das Zugbegleitungspersonal bei einer solchen Dienstreue den Vorschriften des Zirkulars, Zahl 42.757 betreffs der Verkehrsicherheit nachkommen? Das Personal wird, als ob es gar keine Vorschriften über Dienst und Ruhezeiten gäbe, in langandauernden, ununterbrochenen Fahrten bis zur Ueberanstrengung beschäftigt. Durch fortwährend vorkommende Verpfützungen werden die Dienstreuen bei den Zügen 157, 153, 153 a, 155, 156, von 12 bis 14 auf 16 bis 18 Stunden ausgebeutet. Das bringt alles die Sparwut mit sich. Das Personal ist zu wenig, der Verkehr wird immer mehr, die Arbeiten in den Dienststationen können nicht bewältigt werden. Die Reservebremsen sollen in Regie durchgeführt werden, was auf Kosten des älteren Personals von manchem Zugführer durchgeführt wird. Wo bleibt da die Verkehrsicherheit? Nun hat das Zugbegleitungspersonal in Komotau im Lagerkeller eine Verammlung abgehalten, die sehr gut besucht war, aber leider waren nur zwei Zugführer anwesend. In dieser Verammlung, am 22. Oktober wurde ein Turnus zusammengefaßt, und im Dienstweg der Generaldirektion vorgelegt. Der Herr Vorstand gab unseren Genossen die Garantie, daß sie keine Partie mehr bekommen, bevor das Resultat von der Verwaltung herablangt. Nach einigen Tagen wurden die Ueberbringer wieder verständigt, daß dem Ansuchen keine Folge gegeben wird. Das Personal wird sich zu helfen wissen. Aber diese Sparwut wird sich einmal bei der B. E. B. bitter rächen.

Eine deutschnationale Eisenbahnerversammlung. Die Volkshalle des Wiener Rathhauses hat innerhalb Jahresfrist die deutschnationalen Eisenbahner in recht verschiedenartigen Posen gesehen. Einmal, dies war als die Einführung der Automaten für die Vorrückung der Beamten versprochen worden war, als lokale, kaiserliche Eisenbahnbeamte, die vom Wohlpolen des Eisenbahnministers das beste erwarteten. Einige Monate später traten dann in der Volkshalle die deutschnationalen Eisenbahner als radikale Kämpfer auf die in ihren Reden mit der passiven Resistenz nur so herumjonglierten. Am Schluß des vergangenen Jahres, am 30. Dezember 1911, versammelten sie sich abermals in der Volkshalle. Ein kleiner Haufen. Man hatte die Verammlung wohl als öffentliche einberufen, aber ohne die Öffentlichkeit vom Abhalten derselben zu unterrichten. Erst am Tage der Verammlung zeigte ein deutschnationales

Blatt deren Abhalten an. Das mag seine Gründe gehabt haben. Die deutschnationalen Sprecher waren in der Verammlung sehr niedergeschlagen. Der lauteste, Herr Gril, ließ sein Fernbleiben durch Krankheit entschuldigen. Den Rednern oblag es keinesfalls leichte Aufgabe, das tatsächliche Vergalten ihrer Organisation mit den radikalen Phrasen von früher in Einklang zu bringen, ebenso die unzureichenden Zugeständnisse mit den als von der nationalen Koalition als bereits durchgeföhrt ausgegebenen höheren. Was da die Redner vorbrachten, klang unwahrscheinlich und unaufrecht. Herr Richter, der Präsident des deutschnationalen Eisenbahnervereines, erzählte eine Geschichte, ein Ausbeuterkonfession habe ihm 150.000 Kr. zur Verfügung für den Fall gestellt, als „er“ eine passible Resistenz mache. Wenn diese Geschichte nicht wahr ist, ist sie jedenfalls gut erfunden. Ein anderer Redner, Herr Sternardt, scheint weniger originell, aber dafür ein eifriger Leser unseres Blattes zu sein. Was er Sachliches vorzubringen wollte, war fast mit denselben Worten zuvor im „Eisenbahner“ in den Versammlungsberichten gestanden. So oft die Verammlungsredner bei ihrer schweren Aufgabe nicht aus und nicht ein wußten, nahmen sie immer gewohnheitsgemäß einen Anlauf zu einer der früher gebrauchten radikalen Phrasen. Das brachte immer ein Lächeln auf die Gesichter der meisten Verammlungsteilnehmer. Kurz, die ganze Verammlung war ein Bild des jämmerlichen Vergaltens der Taktik der nationalen Koalition. Eines, und das soll hier anerkannt werden, haben aber diese Herren gelernt. Die Deutschnationalen pflegten früher, wie es die Christlichsozialen noch heute zu tun belieben, bei derartigen Anlässen die Erfolge sich als Verdienst anzurechnen, während sie das Verjaulen an der Richterrechnung der unerfüllten Forderungen der Bediensteten der sozialdemokratischen Organisation zuschoben. Das taten die Redner in dieser Verammlung nicht. Sie enthielten sich jedes Angriffes auf die Tätigkeit der sozialdemokratischen Organisation. Bezüglich der weiteren Verreibung der schwelenden Angelegenheit nimmt nach den Reden in dieser Verammlung die nationale Koalition dieselbe prinzipielle Stellung ein, als die sozialdemokratische Organisation, daß das Abgeordnetenhaus verhalten werden müsse, auf Durchföhung seines Beschlusses zu bestehen. Die Zukunft wird zeigen, ob es mit der Verreibung dieses Standpunktes den nationalen Eisenbahnerorganisationen ernst ist.

#### Korrespondenzen.

Unterstein. (Todesfall.) Wiederum hat der unerbittliche Tod einen treuen Kollegen aus unseren Reihen gerufen. Der Weichenwachter Genosse Pfeiffer stürzte, als er sich in jener Nacht nach Hause begeben wollte, in den Bach und ertrank. Als der sonst pünktliche und dienstfertige Genosse nicht zur bestimmten Zeit bei seiner Familie eintraf und auch in der Station nicht zu finden war, ahnte man sofort ein Unglück. Am nächsten Vormittag wurde Pfeiffer beim Rechen der Schmidtschen Fabrik im kalten Gang tot aufgefunden. Genosse Pfeiffer hinterläßt vier Kinder, wovon das älteste 15 Jahre zählt. Seine Frau ist vor zwei Jahren gestorben. Genosse Pfeiffer war schon seit 13 Jahren ein treues Mitglied unserer Organisation. Das Leichenbegängnis des verunglückten Kollegen fand trotz des kalten und stürmischen Wetters unter zahlreicher Beteiligung der Zahnbediensteten und der Bevölkerung statt. Besonders dank für die aufrichtigste Beteiligung am Leichenbegängnis gebührt den Herren Zahnmeistern Fürst und Reinger. Wir danken im Namen der Hinterbliebenen dem Herrn Vorstand von Unterstein, den Herren Unterbeamten und Bediensteten sowie sämtlichen Leidtragenden und Teilnehmern. Die Ortsgruppe Leobersdorf und die Bezirksstelle Wien spendeten je einen Kranz. Möge ihm die Erde leicht sein! Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Gilli. Das Personal erucht hiermit die löbliche Südbahnverwaltung, den Herrn Stationschef in Gilli zu belehren, wie er mit dem Personal umzugehen hat, und diesem vorzuschreiben, welche Ausdrücke man dem Personal gegenüber gebrauchen kann und welche nicht, damit der Stationschef in Gilli nicht so ohneweiters das Zugbegleitungs- wie auch das Stationspersonal als Diebe und Diebsbände bezeichnen kann. Am 18. November 1911 wurde beim Zug Nr. 9830 ein Saal Speck als Güter für eine Station der i. f. Staatsbahnen in jenseitigem Zustand ausgeladen. Der diensthabende Diener in Gilli hatte nicht sofort die Verhaltung vom betreffenden Manipulanten verlangt, daß der Saal tatsächlich in jenseitigem Zustand ausgeladen wurde, wogegen er, als er dies dem Stationsvorstand meldete, sofort öffentlich auf dem Perron beschimpft wurde, daß er auch nicht besser sei wie ein Dieb, wobei auch die Bediensteten der Zugsparte als Diebe bezeichnet wurden. Obwohl sich der Herr Stationsvorstand gegen einige Zugbegleiter äußerte, daß es ihm nichts mache, wenn er wieder in den roten Plättern erscheine, sondern daß dies nur zu einem Avancement verhelfen werde, müssen wir die Direktion doch aufmerksam machen, daß es auf keinen Fall geduldet werden wird, daß man unbegründet Bedienstete als Diebe bezeichnet.

Leoben. (Periodische Prüfungen und kein Ende.) Das Jahr 1911 hat dem Personal der Station Leoben in bezug auf Prüfungen so viel zu schaffen gemacht, daß selbst nie ganz aus der Aufregung kam. Man kann einen Grund hierfür nicht finden. Welchen Zweck soll es haben, daß die Station Leoben förmlich von Direktionsorganen der i. f. Staatsbahndirektion Villach belagert wurde? Sollte dies nur eine Jagd nach Diäten sein? Oder will man darum das Personal derart mit Prüfungen überfallen, um selbem nicht Zeit zu lassen, über seine schlechte wirtschaftliche Lage nachzudenken und sich am Kampfe um Vesserstellung seiner Existenz zu beteiligen? Wenn betreffs der Schulung des Leobener Personals von seiten der i. f. Staatsbahndirektion Villach behauptet wird, das selbe nicht mehr auf der Höhe seiner früheren, ist dies ganz entschieden zurückzuweisen. Es soll nicht außer acht gelassen werden, daß die Bestimmungen unserer Dienstbehalte sich fortwährend ändern. Die Folge davon ist, daß solche Neuerungen nicht alle auf einmal geföhrt werden können, dazu gehört immer eine gewisse Zeit. Um der Sache auf den Grund zu kommen, muß nachdringend angefordert werden. Daran, daß die vorgelegte Behörde (Staatsbahndirektion Villach) mit dem Leobener Personal nicht zufrieden ist, ist hauptsächlich Herr Adjunkt Patzsch als Prüfungskommissär schuld. Selber ist in seinen Ausführungen nicht instruktiv und nicht belehrend und hat auch wegen seiner bekannten Grabsheit nicht das notwendige Vertrauen der Bediensteten und dadurch auch nicht den gewünschten Erfolg, den er erzielen könnte, wenn er sich wie ein Beamter benehmen würde. Es ist unverantwortlich, einen so großen Personalstand, wie es der Leobener ist, in Mißkredit zu bringen. Daß Herr Grunert ein Opfer dieses Herrn ist, steht ganz außer Zweifel, wiewohl er an der Sache unschuldig ist. Die Schule ist zurzeit in Leoben gewiß nicht die schlechteste, denn wir haben in Leoben schon viel schlechtere gehabt. Man hat früher wirklich oft nicht gewußt, warum man eigentlich in die Schule gegangen ist, und die i. f. Staatsbahndirektion Villach war vollkommen zufrieden. Was die periodischen Prüfungen für das Jahr 1912 anbelangt, kann sich das Personal mit dem jetzigen Modus nicht einverstanden erklären, daß man das Zugbegleitungspersonal einfach, wenn selbes vom Dienst einrückt, zur Prüfung kommandiert. Das Personal verlangt unbedingt, daß man einige Tage früher verständigt wird, damit man sich entsprechend vorbereiten kann. Auch bei Dienst-



prüfungen muß man sich vorbereiten, es ist doch eine Existenzfrage. Wir erlauben uns schon die Frage aufzuwerfen, ob bei den umfangreichen Bestimmungen ein Eisenbahner zu finden ist, der imstande ist, alles in seinem armen Eisenbahnkoffer herumzutragen? Nicht nur im niedrigen Eisenbahndienst, sondern auch in den höheren Regionen wird sich ein derartiges Genie nicht vorfinden. Das Personal verlangt auf diesem Gebiet, daß von höherer Seite die Prüfungsfrage geregelt wird.

**Prerau.** Die Wahlen in den Lokalüberwachungs- und Lebensmittelmagazins sind vorüber und wir können mit Befriedigung konstatieren, daß dieselben nicht zu unseren Ungunsten ausgefallen sind, denn wer die hiesigen Verhältnisse kennt, wo seit Monaten gegen unsere Gewerkschaft seitens der Separatisten im „Hlas Lidu“ und seitens der „Zemská jednota“ in den „Národní Noviny“ ein Kesseltreiben veranstaltet wurde, wo die Leute durch dreifache Lügen von unseren Versammlungen und Veranstaltungen ferngehalten werden, wo jeder, der sich in der einheitlichen Zentralorganisation befindet, als Verräter seiner Nation, als Renegat öffentlich hingestellt wird, der wird mit uns übereinstimmen, daß mehr nicht zu erreichen war. Es entsielen auf unseren Genossen: Šarl (Unterbeamter) 150, Erbas (Diener) 206, Juracs (Arbeiter) 29 Stimmen; die Separatisten bekamen: Unterbeamte 18, Diener 222 und Arbeiter 120 Stimmen. Die Kandidaten der „Zemská jednota“ erhielten: Unterbeamter 84, Diener 143, Arbeiter 168 Stimmen, somit ist ein Zentralist, ein Separatist und ein nationaler Arbeiter gewählt. Kaum war die Wahl vorüber und schon hat sich der durch Bloßsinn und unbedeutende Gesinnungslumperei bekannte „Dumme August“ in seinem Leibblatt, welches von einem Redakteur mit „reinen Händen“ herausgegeben wird — genannt „Národní Noviny“ — veranlaßt gefühlt, über Genossen Šarl in gemeiner Weise herzufallen. Der Herr scheint seit der letzten Ohnmacht, welche ihm der Durchfall des Erzengel Zachej bereitet hat, an Verleumdungslust zu leiden, aus Mitleid geben wir ihm den Rat, sich zu mähen, sonst würden wir gezwungen sein, ihm seinen Kopf einmal gehörig zu waschen, um ihm wenigstens so viel Verstand beizubringen, damit er weiß, daß die Nationalisten im ganzen 385 und nicht wie der Rechnungsführer behauptet 417 Stimmen bekommen haben. Was wird denn diese Verleumdung des Genossen Šarl dem Redakteur eintragen haben? Wird wieder der „Správní výbor“ aus den ausgepreßten Beiträgen der Mitglieder dem „Vrát“ 100 Kr. für nationale Kulturarbeit schenken, wie er es beim Verleumdungszug gegen Genossen Moranda getan? Wird wieder der „Vrát“ 100 Kr. im nächsten Zustand über den Brief von „Vrát“ belächeln schimpfen, daß 100 Kr. für Verleumdungen zu wenig sind? Also nur gemacht, ihr kalten Brüder, zuerst kehrt bei eurer Tür, dann geht erst zum Nachbarn und laßt diese Kubikeln in Ruhe. Was unsere Separatisten betrifft, so gebührt ihnen alle Ehre in Verleumdung ihrer separatistischen Grundsätze; vergessen ist die „tschechische Selbstbestimmung“, vergessen sind die Phrasen von der Unterdrückung des tschechischen Volkes, es handelt sich ja um Mandate, und die zu gewinnen, dazu brauchen sie auch deutsche Stimmen; dazu singen sie wieder international, und da es nun einmal in dem lieben Prerau so ist, daß sich unsere Genossen und alle jene, welche mit uns zwar sympathisieren, aber um die Vorgänge in der Partei sich zu wenig kümmern und den Schächer, Grefschmer, Kollinek und Konsorten, in der Meinung, daß dieselben noch in unserer Organisation stehen, Geför schenken, so kam es, daß Genosse Erbas mit 16 Stimmen in der Minorität blieb und viele Genossen Brazzil wählten. Ein Stückchen von Hochmut des Eisenbahnerverhältnisses leistete sich auch ihr „unbezahelter“ Sekretär Havránek, er stellte nämlich für die Gruppe der Arbeiter einen gewissen Häkel (Aushilfsfachmann) auf; als nun gegen die Gültigkeit dieser Stimmen Einspruch erhoben wurde, erklärte der Eisenbahnerfachmann Havránek: „Insolange ein Arbeiter im Tagelohn steht — also nicht in der Gabeliste verzeichnet ist — ist er als Arbeiter zu betrachten.“ Folgedessen ist Häkel — durch den Wahlanspruch Havráneks — nicht Aushilfsdiener, sondern Arbeiter, und so ein Dummkopf wirft dem Genossen Tomšik vor, daß er kein Gewerkschafter ist. Traurig ist nur, daß solchen Leuten die Eisenbahner auf den Leim gehen und voll Haß gegen die Zentralorganisation, gemeinsam mit den Nationalisten, den Verleumdungszug betreiben. Darum, Genossen, frisch an die Arbeit, und die Zukunft ist unser trotz alledem!

**Himberg.** (Todesfall.) Einen schweren Verlust hat die Ortsgruppe Himberg des Allgemeinen Rechtschutzes und Gewerkschaftsvereins erlitten. Genosse Franz Geiger, unser treues, langjähriges Mitglied, ist am 31. Dezember nach längerer Krankheit im Alter von 45 Jahren gestorben. Genosse Geiger war Obmann der Ortsgruppe und Mitglied der Personalkommission der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Am 2. Jänner fand unter äußerst zahlreicher Beteiligung des Personals sowie der Bevölkerung das Beisetzungsbegehren statt. Die Lokalorganisation sowie die Ortsgruppe Himberg enthielten auf diesem Weg aller Teilnehmer den besten Dank für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme. Der Verstorbene hinterläßt eine Frau mit fünf Kindern. Wir werden dem so früh Dahingegangenen stets ein ehrendes Andenken bewahren. Möge ihm die Erde leicht sein!

**Anzmarkt.** Eine seltene Überraschung wurde den Oberbauarbeitern der k. k. E. S. Friesach zuteil. Am 27. Dezember erklärte der Bahnmeister den Oberbauarbeitern, daß die Auszahlung des Lohnes am 31. Dezember nicht stattfinden könne, da der 31. Dezember und der 1. Jänner auf einen Feiertag fallen. Den Oberbauarbeitern wurde geraten, sich eventuell einen Vorstoß zu nehmen. Durch diesen Vorgang wurden die Arbeiter direkt geschädigt. Die Leute hatten an Neujahrstag kein Geld, um den Mietzins zu zahlen, keinen Heller, um für die Familie Lebensmittel und sonstige Bedürfnisse einzukaufen. Durch das vorhergegangene Weihnachtsfest war der letzte Heller ausgegeben, und die Oberbauarbeiter rechneten bestimmt darauf, daß sie am 30. Dezember ihren Lohn erhalten werden. Der Herr Streckenvorstand der k. k. E. S. Friesach hätte wegen der Auszahlung nur einen Blick in das Amtsblatt werfen sollen und er hätte dort gefunden: „Wenn der erste Tag im Monat auf einen Sonn- oder Feiertag fällt, dann ist den Arbeitern und den Bediensteten der Lohn den Tag vorher auszuzahlen.“ Nachdem ohnehin am 25. jeden Monats abgeschlossen wird, so wäre es gewiß kein großes Kunststück gewesen, den Arbeitern den verdienten Lohn am letzten Arbeitstag auszuzahlen.

**Bodenbach.** (Werksstätte, k. k. Staatsbahn.) Wie gewöhnlich unter der Leitung des Herrn Oberinspektors Allersand Reparaturen von Betriebsmitteln in der Werksstätte durchgeführt werden müssen, beweist nachstehende Meldung:

Zurich, 9. Juli 1910.

Meldung Nr. 42.

G. 42.102, V. B. 317.

Das Dach ist an mehreren Stellen wasserdurchlässig, so daß 15 Eide Weizen vollständig durchnäßt wurden. Dach an sieben Stellen defekt, Dachträgerwinkeln nicht befestigt, Bremshölzer defekt, Vangoberschweller morsch und mit Rost verschmiert, Eidekühle angefault.

Stirnwände lose und durchsichtig.

Eine Tragkonsole und Strebe angebrochen, Bruchstelle mit Rost verschmiert. Schrauben können mit den Fingern heruntergedreht werden.

Mit diesem vielseitigen Liebesbrief wurde der Wagen in die Werksstätte Bodenbach dirigiert, die er erst vor einigen Tagen verlassen hatte, wo laut Aufschrift an der Stirnwand eine gründliche Untersuchung und Reparatur vollzogen worden sein sollte. Dieser Fall steht durchaus nicht vereinzelt da. Oft kommen Wagen zurück in die Werksstätte, welche noch nicht volle 48 Stunden dieselbe verlassen haben. Und wie mit dem Wagenmaterial, so schaut's auch mit den Maschinen aus. Die Schlämperei in der Werksstätte Bodenbach wird immer ärger und bedeutet direkt eine Gefahr für den Betrieb. Die Arbeiter werden gezwungen, die Reparaturen schleuderhaft durchzuführen um ja recht hohe Lantienmen für die Werksstättenleiter zu erzielen. Den Remunerationen und Lantienmen zuliebe werden die Arbeiter auf das Äußerste angetrieben und ausgebeutet. Meldet sich ein Arbeiter marod, so wird denselben mit der sofortigen Pensionierung gedroht. Wenn jedoch der Werkmeister Melan, genannt der „Meberluffige“, das ganze Jahr hindurch nach seiner Laune marodiert und laboriert, das merkt der Herr Vorstand Allersand nicht. Eine gerechte und humane Behandlung der Arbeiter ist Herrn Allersand fremd. Wie lange die Arbeiter diesem Treiben noch geduldig zuschauen werden, ist fraglich. Die Stimmung ist sehr ernst und unverhofft könnte es einmal krachen.

## Versamlungsberichte.

### Unzufriedenheit unter den Simmeringer Werksstättenarbeitern.

Ganz ohne Schätzung der Wirkung hat heuer die Direktion der k. k. E. S. kundgemacht, daß die Bediensteten an Sonn- und Feiertagen keine Freikarten bekommen dürfen. Diese Einschränkung trifft die armen Arbeiterfamilien sehr hart, weil die freie Fahrt am Sonntag den Arbeitern die Möglichkeit bot, sich aus entfernter liegenden Orten mit billigen Lebensmitteln zu versorgen. Die Direktion der k. k. E. steht da im schärfsten Widerspruch zu einer amtlichen Erklärung des Vorgängers des jetzigen Eisenbahnministers, daß den Bediensteten die Beschaffung billiger Lebensmittel erleichtert werden soll. Deshalb ist es direkt unverständlich, daß diese neue Kundmachung im Auftrag des Eisenbahnministers erlassen sein soll.

Eine weitere merkwürdige Leistung, die unverständlich ist, nachdem der Eisenbahnminister die drückenden Wirkungen der Teuerung anerkannt hat, ist die Herabdrückung der Verdienste der Affordarbeiter. Dazu kommt noch, daß die Arbeit vor den Feiertagen sehr nachgelassen hat, wodurch der ohnedies geringe Verdienst der Arbeiterschaft noch mehr geschmälert wurde. Die Arbeiter klagen mit Recht darüber, daß die geringere Verdienstmöglichkeit nicht erst seit kurzem besteht, sondern sich schon seit einigen Jahren deutlich fühlbar macht. Schuld daran sind die unregelmäßigen Affordverhältnisse, die willkürliche Verrechnungen ermöglichen, wozu zum Teil auch — wie die Werksstättenleitung behauptet — der Mangel an Fahrbetriebsmitteln kommt. Es ist doch vor, wie der Abgeordnete Tomšik in der am 3. d. M. in Simmering abgehaltenen Versammlung erzählte, daß halb zusammengeslagene, längst reparaturbedürftige Wagen verwendet werden, weil man sie wegen Mangel an Betriebsmaterial dem Verkehr nicht entziehen zu können glaubt. Daß ein solches Vorgehen die Sicherheit auf den Staatsbahnen nicht gerade erhöht, braucht wohl nicht erst gesagt zu werden. Die Arbeiter, die schon vor einem halben Jahre der Direktion eine Liste der aufzubessernden Affordfälle überreichten, hoffen, daß wenigstens zu Neujahr die in Aussicht genommene Lohnaufbesserung eintreten werde. Ihre Erbitterung ist daher begreiflich, da sie statt der erwarteten Aufbesserung nur eine Verrechnung ihrer Verdienste zu verzeichnen hatten. Diese Erregung kam schon am Samstag in einer Versammlung in der Werksstätte zum Ausdruck, wo die Arbeiter die Situation besprachen. Abgeordneter Tomšik intervenierte wegen dieser Beschwerden der Arbeiter bereits beim Direktor und machte nachdrücklich auf die berechtigten Erbitterung aufmerksam. Am 3. d. M. fand im Simmeringer Brauhaus eine Versammlung der Werksstättenarbeiter statt, in der die Vertrauensmänner sowie Abgeordneter Tomšik über das Resultat ihrer Unterredung beim Direktor berichteten. Die Stimmung in dieser Versammlung war sehr erregt, was der Direktion und dem Eisenbahnministerium eine Warnung sein sollte, ihre Sparwut zu dämpfen und den berechtigten Forderungen der Werksstättenarbeiter endlich einmal Rechnung zu tragen. Das Elend und die Teuerung sind so groß, daß die Arbeiter es müde sind, sich fortwährend verströken zu lassen.

Den Vorsitz in der erwähnten Versammlung führte Sedorfer. Zuerst berichtete Azehal über die Intervention der Vertrauensmänner beim Direktor, der zwar bestritt, daß das Einkommen der Arbeiter gesunken sei, aber erklärte, der Arbeiterentscheid entgegenkommen zu wollen. Der Direktor erklärte, eine Erhöhung der Affordpreise und die Regelung der Grundlöhne vornehmen zu wollen, und verlangte, man solle der Werksstättenleitung auch ein wenig entgegenkommen. (Auf: Wir haben lange genug gewartet!)

Abgeordneter Tomšik erklärte, er habe bei seiner Unterredung mit dem Direktor mit allem Nachdruck auf die große Unruhe aufmerksam gemacht, die sich der Arbeiterschaft bemächtigt, da ihre Forderungen noch immer nicht erfüllt wurden. Der Direktor gab zu, daß der Verdienst der Arbeiter in der Feiertagszeit geringer war, und meinte, er werde dafür sorgen, daß er im Jänner wieder besser werde, damit die Arbeiter den Verlust wieder hereinbringen. Auch werde ein solcher Winderbeisitz im Jahre 1912 nicht mehr vorkommen, da große Reparaturen in Aussicht genommen seien. Er legte dem Direktor, nachdem er ihn noch einmal eingehend über alle Forderungen der Arbeiter informiert hatte, bringend nahe, sich nicht etwa bloß damit zu begnügen, eine abwartende Haltung einzunehmen, sondern sich für die Forderungen der Arbeiter einzusetzen. Die Organisation hat in dieser Frage ihre Pflicht getan, sie wird sie auch weiterhin mit allem Nachdruck erfüllen. Sie hat sich überall hingewendet und interveniert. Sie wird den Herren schon auf die Finger schauen, damit von den für die Eisenbahner bewilligten Summen den Arbeitern nichts vorenthalten wird, damit die Beschlüsse des Parlaments auch wirklich zur Durchführung gelangen. Freilich dürfen Sie bei all dem nicht vergessen, daß die Organisation nicht das Eisenbahnministerium ist. Sie dürfen diese deshalb nicht immer für alles und jedes verantwortlich machen, auch nicht für eine Aufbesserung, die vielleicht nicht so groß ausgefallen ist, wie wir und Sie sich es gedacht haben. Schuld daran sind die Regierung und die bürgerlichen Parteien, die die sozialdemokratischen Anträge nicht zur Gänge durchgeführt haben. (Beifall.)

Es sprachen dann noch Azehal und Salomon, dieser tschechisch, worauf noch ein Redner auf die besonders elenden Verhältnisse der Materialdepots- und Magazinarbeiter verwies. Hierauf wurde die Versammlung geschlossen.

**Linj.** Die Beschlüsse des Parlaments führten kürzlich die Linjer Eisenbahner zu einer großen Versammlung im städtischen Volksgarten zusammen. Beim Präsidium hatte diesmal auch ein Abgeordneter der Regierung Platz genommen. Genosse Šard, als Vorsitzender gewählt, eröffnete die Versammlung. Sodann erklärte Genosse Weißer eingehend Bericht über die Beschlüsse des Parlaments und über die diesbezüglichen Arbeiten der Delegiertenkomitees. Die gesamten Forderungen der Eisenbahner

machten ursprünglich den Betrag von 69 Millionen Kronen aus, doch wird kein Eisenbahner momentan die Erfüllung aller dieser Forderungen erwarten haben. Wenn gegenwärtig die Arbeitsverhältnisse noch beizubringen sind, so deshalb, weil noch verschiedene, das Arbeitsverhältnis betreffende Beschlüsse zu fassen sind. Die ungemein schlechten Lohnverhältnisse der Oberbauarbeiter brachten es mit sich, daß diese Gruppe entschlossen war, bei Ablehnung der Forderungen allein in den Kampf zu gehen. Die parlamentarischen Verhältnisse waren äußerst ungünstig durch das Verhalten der Christlichsozialen und Deutschnationalen, weil aber die Eisenbahner auch zum Kampfe entschlossen waren, deshalb kam man ihnen mit dem Betrage von 21 Millionen Kronen doch einigermaßen entgegen. Der Eisenbahnminister demonstrierte den Delegierten sein gutes Herz und verwies auf die leeren Kassen. Vorerst wollte er 2 Millionen geben (stürmisches Gelächter), er ließ sich sogar auf 5 Millionen ein, mußte sich aber schließlich durch den Druck der Organisation bequemen, seine Zustimmung zu den 21 Millionen zu geben. Im Hinblick auf den Einfluß des Stimmzettels der Eisenbahner konnten dann doch die bürgerlichen diese Forderungen nicht ganz umbringen. Es ist selbstverständlich, daß noch nicht alle von den 21 Millionen befriedigt sind, und daß allenthalben die „Passive“ noch lebhaft besprochen wird, aber durch eine einheitliche, festgefügte Organisation holen wir uns noch, was notwendig ist. Redner erinnerte daran, daß die bürgerlichen Blätter und auch die „Tagespost“ für die passive Resistenz hielten, doch geschah dies nur aus Berechnung. Wir wissen, was wir zu tun haben und sind entschlossen, auch die Verantwortung für unsere Beschlüsse zu übernehmen. Der deutschnationale Abgeordnete Heine und der christlichsoziale Abgeordnete Kemetter erklärten, daß die agrarischen Elemente ihrer Verbände unsicher für die Forderungen der Eisenbahner sind, deshalb haben diese Parteien und ihre Blätter gar kein Recht, die Eisenbahner in den Kampf zu locken. Genosse Weißer erörterte noch das System der Vorrückung und die neue Arbeitsordnung. Sodann deckte Genosse Weißer mit einem Beispiel den Prämienschwindel auf und wies nach, daß den Arbeitern von 90 Prozent 60 Prozent abgezogen werden. Schließlich kam Genosse Weißer auf das Gerücht der Entziehung der Fahrkarten zu sprechen und gab der Meinung Ausdruck, daß in einem solchen Falle ein Sturm auf den Eisenbahnen kommen würde, wie man ihn noch nie erlebt. (Stürmisches Gelächter.) Nachdem noch Genosse Schmidhuber gesprochen, wurde die bereits bekannte Resolution einstimmig angenommen und die Versammlung nach einem Schlusswort über den Ausbau der Organisation geschlossen.

**Gloggnitz und Hieslau.** Am 12., beziehungsweise 21. Dezember fanden in Gloggnitz und Hieslau Vereinsversammlungen statt, von welchen besonders die Gloggnitzer sehr gut besucht war, in welchen Genosse Dusek aus Wien über Hinterbliebenenunterstützung referierte. Die Genossen hörten die Ausführungen des Referenten aufmerksam an und beschloßen für den Beitritt einzutreten.

**St. Pölten.** (Versamlungsbericht.) In einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung, welche am 18. Dezember 1911 stattfand, referierte Genosse Hartmann aus Wien über die geplante Einführung des Affordsystems in den Werksstätten der k. k. Staatsbahn. Die sehr zahlreiche Erschienenen folgten den gebiegenen Ausführungen des Genossen Hartmann mit großer Aufmerksamkeit. Beim 2. Punkt der Tagesordnung, „Anfragen“, besprach Genosse Hartmann über Aufforderung eines Versammlungsteilnehmers den ganzen Verlauf der gegenwärtigen Aktion zur Besserstellung der Bediensteten der k. k. Staatsbahn. Bei der Mitteilung des ungenügenden Zustandes der Staatsbahnverwaltung erhob sich ein Sturm der Entrüstung in der Versammlung. Mit einem kräftigen Schlusswort des Vorsitzenden Genossen Sedlaczek wurde die Versammlung geschlossen, deren Verlauf eine Gewähr dafür ist, daß die St. Pöltnr Eisenbahnenbediensteten in einer starken Organisation mitlempfen werden, das Vorenthalten zu erreichen.

**Krems an der Donau.** Am 12. Dezember sprachen die Genossen Dusek und Babitsch in einer gutbesuchten Versammlung über die Hinterbliebenenunterstützung und über den Bau der Personalfhäuser in Krems.

Am 17. Dezember referierte Genosse Krobath in einer Eisenbahnerversammlung in Furch-Gottweig.

**Bodenbach.** Am 19. Dezember berichtete Genosse Grünzner in einer massenhaft besuchten Versammlung über die am 17. Dezember in Wien stattgefundene Konferenz des Aktionskomitees der organisierten Eisenbahner.

**Dürnkellern bei Subweis.** Am 9. Dezember 1911 fand im Gasthaus „Zum Sep“ eine von Mitgliedern der Ortsgruppe Subweis zahlreich besuchte Vereinsversammlung statt, in der Genosse Dusek aus Wien über die Aktion der Eisenbahnenbediensteten im Parlament sprach. Seine fast zweistündigen Ausführungen wurden von den Anwesenden sehr aufmerksam und beifällig aufgenommen.

**Subweis.** Am 10. Dezember 1911 fand im Gasthaus „Zum roten Herz“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, die sehr zahlreich besucht war. Genosse Dusek aus Wien besprach in einer zweistündigen Rede die Kämpfe der Eisenbahner seit der Gründung der Organisation und erörterte die zurzeit im Parlament zur Verhandlung stehende Aktion für die Eisenbahnenbediensteten, und unterzog die Stellung der einzelnen politischen Parteien sowie der Regierung einer scharfen Kritik. Dieselben Ausführungen wiederholte der Referent auch in der deutschen Sprache, und erntete für seine sachlichen und gebiegenen Ausführungen reichlichen Beifall. Trotzdem auch zahlreiche Gegner anwesend waren, meldete sich niemand zum Wort, und Genosse Krsela als Vorsitzender schloß diese schon verlaufene Versammlung mit einem warmen Appell an die Anwesenden um 1/2 Uhr nachmittags.

**Görlitz.** In diesem romantischen Böhmerwaldwinkel fand am 10. Dezember um 1/2 Uhr nachmittags eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, zu welcher von weit und breit, aus den entferntesten Stationen, Eisenbahner herbeieilten, um zu hören, in welcher Art man ihre bereits unerträglich gewordenen Verhältnisse regeln will. Genosse Dusek aus Wien, dessen Aufgabe es war, den von der Welt abgegrenzten Eisenbahnarbeitern das Wesen, die Notwendigkeit und den Nutzen der Organisation zu erläutern, entledigte sich dieser Aufgabe in einer mehr als zwei Stunden dauernden Rede. Es war rührend anzusehen, wie aufmerksam die wackeren Männer lauschten, und als Genosse Dusek seine Rede mit der Aufforderung schloß, die Organisation in ihrer, dem Wohle der Eisenbahner gewidmeten Tätigkeit zu unterstützen und auch in diesem Winkel Böhmens die Organisation auszubauen, erscholl lauter Beifall und es wurde der Wunsch ausgesprochen, öfters Versammlungen auf dieser Strecke, die nach ihrem Ausbau nunmehr bis in das Herz des Böhmerwaldes führt, abzuhalten, um auch neue Kämpfer derselben zuführen zu können.

## Aus den Organisationen.

**Gernowitz.** (Ortsgruppenmitteilungen.) Da ein Teil der Mitglieder unserer Ortsgruppe nicht in Gernowitz domiziliert, geben wir den Mitgliedern auf diesem Wege die wichtigsten Beschlüsse bekannt. Für die Mitglieder, die nicht drei Monate mit ihren Beiträgen im Rückstand sind, wird einmal monatlich im Lokal der Ortsgruppe, Bahnhofstraße 68, Herr Dr. Oberländer in privaten oder dienstlichen Angelegenheiten unentgeltlich Rechtsauskünfte erteilen. Der Tag und die Stunde wird im „Eisenbahner“, im „Kolojarz“ und im „Zeliznycznyk“ bekanntgegeben.



werden. Die erste Sprechstunde wird am 28. Jänner 1912 um 6 Uhr abends abgehalten. Ein jedes Mitglied, das Rechtsauskünfte einholen will, muß die Interimskarte oder das Mitgliedsbuch als Legitimation mitbringen und dem inspizierenden Vertrauensmann vorweisen. Der Oberländer wird nur eine Stunde in der Ortsgruppe amtieren, darum ist es geboten, pünktlich zu erscheinen. — Am 10. Jänner 1912 findet abends in der Ortsgruppe, 6 Uhr, eine Ausschusssitzung mit der Tagesordnung statt: 1. Das Regulator der Kameradschaftskasse. 2. Die Hinterbliebenenunterstützung. 3. Anträge. Die Genossen Ausschusmitglieder werden ersucht, vollständig und pünktlich zur Sitzung zu erscheinen. Am Sonntag den 14. Jänner 1912 um 10 Uhr vormittags (Wahzeit) findet in der Ortsgruppe eine Mitgliederversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Beschluß zur Gründung der Kameradschaftskasse. 2. Die Einführung der Hinterbliebenenunterstützung. 3. Anträge. Zur Mitgliederversammlung werden nur solche Mitglieder zugelassen, welche drei Monate mit den Monatsbeiträgen nicht im Rückstand sind. Es werden alle Mitglieder und Provinzvertrauensmänner höchst ersucht, zur Versammlung bestimmt zu kommen. — Den in Czernowitz wohnenden Mitgliedern bringen wir zur Kenntnis, daß der „Eisenbahner“, „Kolejarz“ und „Zeliznyoznyk“ von nun an in Paketen von den Administrationen an die Ortsgruppen gesendet wird, damit die Mitglieder von der Ortsgruppe das Fachblatt abholen können. Jeden Abend amtiert im Ortsgruppenlokal eine Inspektion, welche die Fachblätter ausfolgt. — Weiters bringen wir zur allgemeinen Kenntnis, daß Eisenbahner, welche Mitglieder des Verbands sind, als Mitglieder der zentralen Organisation nicht aufgenommen werden können, bevor sie aus dem Verbandsbuch nicht austreten. Mitgliedern, welche sechs Wochen mit den Monatsbeiträgen im Rückstand sind, wird das Fachblatt eingestellt, jene, welche drei Monate schulden, verlieren das Mitgliedsrecht Mitglieder aus der Provinz, welche die Mitgliedsbücher oder Interimskarten nicht gestempelt haben, sollen diese gelegentlich der angelegten Versammlungen mitbringen. — Am Sonntag den 21. Jänner 1912 um 10 Uhr vormittags (Wahzeit) findet in der Ortsgruppe eine allgemein zugängliche Versammlung der Stations- und Magazinsarbeiter und der Bahnerhaltungsarbeiter aus der ganzen Bukowina statt Tagesordnung 1. Die Lohnerhöhung, Automatik, Arbeitsordnung und Erholungsurteile der provisorischen Arbeiter 2. Nutzen und Bedeutung der Organisation. (Hinterbliebenenunterstützung, Kameradschaftskasse u. s. w.) 3. Anträge und Anfragen. Die Genossen Vertrauensmänner in der Provinz werden ersucht, alle provisorischen Arbeiter von der Versammlung zu verständigen, damit die Versammlung gut besucht wird.

**Wärgl I.** Bei der am 15. Dezember abgehaltenen Versammlung wurden folgende Genossen als Vertrauensmänner gewählt: Johann Freudenreich in Rottenberg Zugmeldeposten Nr. 1, als Sektionsvertrauensmann; ferner wurden als Rayonsvertrauensmänner aufgestellt: für die Strecke Aufstein-Wärgl Alois Scheinberger; für die Strecke Wärgl-Brlegg Hermann Weber; für die Strecke Jenbach-Tersens Georg Holzmann; für die Strecke Tersens-Georg Grubhofer. Ferner werden jene Mitglieder, die den Hinterbliebenenunterstützungsfonds beitreten aufgefordert, die Beitrittserklärungen an Genossen Schmieß oder an Genossen Rudig im Feighaus (t. l. Staatsbahnen) abzugeben.

**Gänserndorf.** Bei der am 2. Jänner stattgefundenen Konstituierung des Ortsgruppenausschusses wurden folgende Genossen gewählt: Obmann Karl Galle, Vaher Johann Rottsch, Schriftführer Johann Starzinger, Kontrolle Wenzel Paas und August Strelsky.

Am 14. Jänner findet um 7 Uhr abends im Gasthaus des Herrn Gernu eine öffentliche Versammlung statt. Bisher aus Wien. Pünktliches Erscheinen notwendig.

**Die Ortsgruppen- und Zahlstellenobmänner werden ersucht, die ausgefüllten Beitrittserklärungen für die Hinterbliebenenunterstützung an die Zentrale einzusenden.**

## Verschiedenes.

Das deutschnationale Wärgl. Wer sich einmal amüsiert will, der lese den folgenden Bericht, der im „Gablönger Tagblatt“ erschienen ist:

Erkung eines Siebenjährigen. Der gewiß einzig dastehende Fall, daß einem Siebenjährigen für stramme nationale Kleinarbeit von einem Schutzbereit eine Ehrengeld zuteil wird, hat sich Sonntag Vormittag in Gablonz ereignet. Im Hotel Post wurde dem Söhnchen des gewissen verdientvollen Bundesobmannes Herrn Hugo Wildner in einem prächtigen Metallrahmen ein Anerkennungsblatt des Bundes überreicht, das folgenden Wortlaut hat: „Wund der Deutschen in Böhmen, Ortsgruppe Gablonz. Dem lieben kleinen Hugo Wildner d. J., einem strammen Jungmannen von sieben Jahren, der so lange dem Bunde der Deutschen in Böhmen angehört, als er Jahre zählt, wurde am Neujahrstag 1912 dieses Anerkennungsblatt gewidmet in dankbarer Würdigung seiner Verdienste, die er sich als treuer Hüter der Bundesbüchse im Hotel Post in G. n. z. an der Reise erworben hat, wo er unter der Obhut seines Vaters schon seit drei Jahren jeden Sonn- und Feiertag mit der für sein Alter bewunderlichen Büchse des Bundes der Deutschen in Böhmen von Gast zu Gast pilgert und hiedurch schon einen ansehnlichen Betrag für den Bundesfödel eingebracht hat. Er berichtet nationale Kleinarbeit in des Wortes lateinischer Bedeutung! Möge er, der mit Stolz sein Bundesabzeichen trägt, nicht erlahmen und beispielgebend sein! Professor Dr. Fleischmann, Obmann.“ In Gegenwart aller Stammgäste hielt der Bundesobmann Herr Professor Doktor Fleischmann eine zündende Ansprache, worauf der kleine Gefeierte mit den Worten: „Ich danke“ erwiderte. Sein Vater führte diesen Dank näher aus und versprach, sein Kind auch weiterhin zu regstem Empfinden für die deutsche Volksache anzuhallen. Sodann ging der wadere kleine Kämpfer an seine Arbeit und noch nie während seiner mehrjährigen Tätigkeit hat er für die Bundesbüchse und für Waisenkassen so viel Geld bekommen wie an seinem Ehrentag“...

Das nennt man seiner selbst spotten, und nicht wissen!

**Die Lokomotive als Spielzeug.** Ueber Spielzeug veröffentlicht Paul Wahlberg in der Münchner Wochenschrift „März“ einen gedankenreichen Aufsatz. Wahlberg geht von der Beobachtung aus, daß das Kind an der mechanisch betriebenen Lokomotive erst recht Freude findet, wenn die Feder kaputt ist, und meint, wie eine Lokomotive für Kinder beschaffen sein müßte, könnte man aus der Art ersähen, wie sie „selber Zug“ spielen. Eine Lokomotive in voller, freier Fahrt scheint in Kinderäugen eindrucksvoller zu sein, wie ja auch wir für die Ueberbäumlichkeit der Turbine mit ein paar tausend Umdrehungen kein Auge haben. Schon aus rein optischen Gründen kann wohl ein Kinderauge eine kaum gesehen erschwundene

Lokomotive nicht fassen. Die Lokomotive hat die Funktion, schwere Lasten zu ziehen. Das kommt am besten zum Ausdruck in dem schwierigen, langamen, leuchtenden Anfahren nach der Ruhe. Nun hat das Kind offenbar eine Ahnung von dieser Funktion, denn es erklärt die Zeit ihres stärksten Ausdrucks in dem Dauerzustand. Selbst wenn es eine Dampflokomotive ist, geht es langsam, Schritt vor Schritt, den Zug der eingebildeten Last im Körper ausdrückend und wirklich einen Widerstand durch das Abschleifen der Schuhsolen auf dem Boden hervorruft. Dabei unter rhythmischem, isch und turbulenden Bewegungen mit den im Ellbogen geknickten Armen. Das ist das auffallendste, denn es beweist den Blick für das Geseht der Lokomotive, die Stange von Rad zu Rad. — Also wird in dem Spielzeug der Ausdruck des Lastenziehenden als Funktion, äußerlich auch das Geseht der sichtbaren Kraftanwendung und hörbar ihr prustendes Sichluftmachen sein müssen. Die Raibität des Kindes verlangt gerade das letztere. Kinder und Väter in den Kinderschuhen wollen jede Kraftanstrengung heraushehren, und die Ausübung der Wirkung gilt der Ursache gleich. Nimm eine Feder, hebe sie auf und ähze dabei, und das Kind glaubt an ihre Schwere.

Demokrat unterscheidet schon zwei Formen der Erkenntnis: die „dumme“, rein auf sinnliche Empfindungsqualitäten gestellte, und die „echte“ Verstandeserkenntnis. Man darf nicht vergessen, daß sich das Kind erst aus jener zu dieser, durch Sammeln sinnlicher Erfahrungen zur Abstraktion entwickeln will. Daß es an sinnlich wahrnehmbare Dinge noch keine Erkenntnisbegriffe, wie: „schwer“, „liebenswert“, „gefährlich“, oder Schätzungsbegriffe, wie: „teuer“, „selten“ knüpft. Darauf muß beim Spielzeug geachtet werden.

## Technisches.

**Eisenbahnen im Meer.** In jüngster Zeit ist eine sonderbare technische Anlage entstanden im fernen Amerika, von der die geschickte geleitete Technischen Monatshefte (Stuttgart, Grandsche Verlagshandlung) berichten. Die nördliche Hälfte der sogenannten Floridastraße, die die Golfküste Floridas von Cuba trennt, wird von einem warmen kleiner Inselchen ausgefüllt, die aus einem recht flachen, nirgends über acht Meter tiefen Meeresgrund emporragt und die Florida Keys bilden. Die südliche, landferne Hälfte dieser Insel ist das berühmte Key West, das entzückende Kurort der New Yorker Multimillionäre und Veesenkönige. Im Key West recht schnell und leicht von New York aus erreichbar zu machen, hat man neuerdings eine Eisenbahn mitten durchs Meer, über die Reste der Florida Keys hinweg, gebaut, die von Miami auf Florida bis Key West 210 Kilometer lang ist und von der nur 165 Kilometer auf festem Boden verlaufen. Der Rest von 45 Kilometern verläuft zwischen den einzelnen Inseln über Meeresarme hinweg. Der längste von den vorhandenen einzelnen Viadukten ist der von Long Key, der 11 1/2 Kilometer lang ist und aus 185 im Korallenstein des Meeresbodens verankerten Pfeilern besteht. In der Mitte dieses archen Viadukts verliert man das Land auf beiden Seiten vollständig aus dem Auge, man befindet sich in der Eisenbahn mitten auf dem Meer! — Der Bau der Key-West-Bahn wurde im Oktober 1904 begonnen, 1908 war sie bis Anights Key fertig, es fehlten noch etwa 75 Kilometer. Der urstürbige Wirbelschmerz vom 11. Oktober 1909, der Key West größtenteils zerstörte, hat jedoch auch den Bahnbau hart mitgenommen, so daß die Bahn bis heute noch nicht fertig gestellt worden ist. Wegen der in den dortigen Meeresreifen, trotz des seichten Wassers, oft außerordentlich hohen Wellen mußten die Geleise volle 10 Meter hoch über dem Meerespiegel gelegt werden, wodurch der Bau natürlich sehr erheblich verteuert worden ist. Schon vor den Ortschäden vom Oktober 1909 hatte das Unternehmen 15 Millionen Dollars, also 60 Millionen Mark, verschlungen!

**Die Chinesen als Eisenbahner.** Eines der bezeichnendsten Beispiele für den neuen Geist der Reformen und der Zivilisierung, der jetzt in China so große Erfolge erringt, ist die Anlage der ersten Eisenbahn, die in China von Chinesen mit Hilfe chinesischen Kapitals und von einem nur aus Chinesen bestehenden Arbeiterheer errichtet wird. Wenn man bedenkt, daß es kaum ein paar Jahre her ist, daß die ersten Eisenbahnenlinien, die Europäer im himmlischen Reich zu erbauen suchten, von Fanatikern zerstört wurden, weil dadurch die Ruhe der in der Erde schlafenden Ahnen gestört wurde, so tritt der ungeheure Fortschritt recht vor Augen, den die moderne kapitalistische Zivilisation unter dem ältesten Kulturvolk der Welt gemacht hat. Die neue Eisenbahnlinie führt von Peking nach Tsching und erstreckt sich über eine Länge von 210 Kilometern. Die vorläufige Erdstation Kalgan ist der Hauptmittelpunkt der Karawanenstraßen, die nach Rußland führen. Was diesem chinesischen Unternehmen die besondere Note verleiht, ist nicht nur die vortreffliche Ausführung der Arbeiten, sondern noch mehr die Schnelligkeit der Ausführung und die große Sparsamkeit, die bei der Anlage gewaltet hat. Das Verdienst bei allen diesen Erfolgen gebührt zum großen Teil dem Ingenieur, dem die Oberleitung anvertraut war, Lam-Tien-Yau. Dieser erste chinesische Eisenbahner hat seine Studien in Amerika an der Yale-Universität gemacht und an verschiedenen englischen technischen Hochschulen. Er war die treibende Kraft bei dem Unternehmen, das jetzt zu einem vorläufigen Abschluß gediehen ist. 1905 konnten die vorbereitenden Arbeiten begonnen werden und bereits im Oktober desselben Jahres waren die Pfeiler festgelegt und konnte mit der Arbeit begonnen werden. Der Bau hat große und schwierige Ingenieurwerke erfordert, Brücken, Tunnel und große Dammanlagen. Der bedeutendste Tunnel hat eine Länge von 1100 Metern; er führt unter der berühmten „Großen Mauer“ durch. Die Lokomotiven, die auf der Linie fahren, sind englische Fabrikate; die Waggonen kommen zum Teil aus Amerika, zum Teil aber auch aus den chinesischen Waggonfabriken in Tong-Schan. Die Kohle wird aus den Bergwerken geliefert, die die Eisenbahngesellschaft selbst in Sia-Hua unterhält.

## Literatur.

Von der „Neuen Zeit“ ist soeben das 14. Heft des 30. Jahrganges erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Wahlraben. — Die Eisenbahner. Zur Geschichte des Niederganges des landwirtschaftlichen Kleinbetriebs. Von Ernst André. — Die große chinesische Revolution. Von Michel Pawlowitsch. (Fortsetzung.) — Die Verfassung in Frankreich. Von Paul Louis (Paris). — Literarische Rundschau: Wegner, Dr. Max, Die soziale Fürsorge im Bergbau. Von O. S.

Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Postleuten zum Preise von Mk. 3.25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pf.

Probenummern stehen jederzeit zur Verfügung.

## Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Außer Fleischnot — nun auch Kaffee- und Zuckerteuerung. Die Hausfrauen haben jetzt schlechte Zeiten durchzumachen. Die Preise für Fleisch sind so hoch, daß es schwer

ist, ein gutes Stück Fleisch in den Topf zu bekommen. In den letzten Monaten ist nun auch der Kaffee ganz wesentlich teurer geworden, und um die sparsame Hausfrau ganz in Verlegenheit zu setzen, soll sie nun auch für den Zucker viel mehr bezahlen wie sonst. In solchen schlechten Zeiten sei auf den altbewährten Kneipp-Kaffee ganz besonders hingewiesen. Der echte Kneipp-Kaffee in den bekannten Originalpaketen, die den Namen und das Bild „Pfarrer Kneipp“ als Schutzmarke und den Namen „Kneipp-Kaffee“ tragen, ist für den Bohnenkaffee der beste Ersatz und auch der wohlgeschmeckteste Zusatz. Bei Verwendung des Kneipp-Kaffees benötigt man viel weniger Zucker, als wenn man reinen Bohnenkaffee trinkt oder sich irgendeines Surrogats als Zusatz bedient. Man spart also durch den Kneipp-Kaffee Zucker und Kaffee und damit ein hübsches Stück Geld. Wenn die Hausfrauen für das Fleisch auch einer derartig guten Ersatz hätten, dann wäre die Teuerung wohl leichter zu ertragen.

## Mitteilungen des Rechtsbureaus.

Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die juristische Sprechstunde von 6 bis 7 Uhr abends (anstatt wie bisher von 7 bis 8 Uhr abends) an jedem Dienstag abgehalten werden wird. Ist Dienstag ein Feiertag, so ist die Sprechstunde am vorhergehenden Montag, auch von 6 bis 7 Uhr abends.

Die heutige Anlegung der Sprechstunde erleichtert auch den Mitgliedern aus der Provinz den Besuch der Sprechstunde, da sie noch die Abendzüge bequem erreichen können.

In dieser Sprechstunde werden auch in privaten Angelegenheiten von den die Sprechstunde abhaltenden Herren Dr. Harpner und Dr. Kugl. Auskünfte erteilt.

Im Interesse aller Genossen ist es gelegen, vor dieser Einrichtung gegebenenfalls Nutzen zu ziehen.

Das Zentralsekretariat für das Rechtsschutzbureau: Dusek.

## Bekanntmachung der Administration.

Zur Erstellung der Statistik für das Jahr 1911 wurden bereits an sämtliche Ortsgruppen, respektive Zahlstellenentlastungen Formulare zugesendet, in welchen der Mitgliederstand nach Kategorien und, wo mehrere Bahnen in Betracht kommen, auch nach Bahnen anzugeben sind. Die verfaßte D. N. B. V., St. C. G., Nordbahn und D. N. B. sind, so wie bisher, getrennt anzufüllen.

Dieser statistische Vogen ist spätestens bis zum 10. Jänner 1912 an die Zentrale einzusenden.

## Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomitee Sitzung am 28. Dezember 1911 Erledigung des vorliegenden Einlaufes sowie mehrerer Personalangelegenheiten. — Entgegennahme der Berichte und Vorschläge des Administrators.

## Sprechsaal.

An die Wächter der Südbahn!

Ein Querulant aus den Reihen der Beamten der Südbahn, dessen schöpferische Tätigkeit bisher in noch nichts anderem bestand, als alle jene Personen in den Kol zu zehren, die sich immer und überall für das Personal einsetzten, hat es für angezeigt befunden, mit Hilfe des Unratbüfels, genannt „Eisenbahnerwacht“, endlich auch mich zu überschütten. Der erwähnte Querulant ist aber so naiv und meint, wenn er seinen Unrat speziell bei den Wächtern ablagert, daß er dann doch irgendwelche Gimpel fangen und so seinem Reichsverein etwas Lebensblut zuführen kann; er ist noch immer der Meinung, daß es doch vielleicht noch wo Menschen gibt, die über ihn nicht einfach bedauernd die Achseln zucken. O, heilige Einsicht, du!

Der hyperweise Herr Beamte riecht an allen möglichen und unmöglichen Orten Korruption, Verrat u. s. w.

Es soll auch ich angeblich von der Südbahnverwaltung jetzt den Lohn dafür erhalten, weil ich 1907 noch rechtzeitig umgeschwenkt hätte. Bekanntlich war der Höchstgehalt eines Wächters der t. l. Staatsbahn bis in das Jahr 1908 800 Kr.; der eines Südbahnwächters bis 1907 aber 900 Kr., also um 100 Kr. höher; ab 1907, weil 1200 Kr., um 400 Kr. höher. Die Vertrauensmänner der Südbahnwächter hatten aus ihrer Konferenz im Frühjahr 1907 in Marburg 800 Kr. als Anfangsgehalt verlangt, also das, was bis dahin die Kollegen der Staatsbahn an Endegehalt hatten. Kurz vor den Verhandlungen bei der Südbahn im Herbst 1907, bei den gemeinsamen Besprechungen der Vertrauensmänner aller Kategorien sowie der Beamten, fingen einige der letzteren, so insbesondere Herr Klein und Dr. Weisner, ein demagogisches Hinanzuflutieren des Mindestgehaltes der Wächter an, so zwar, daß der Mindestgehalt für einen Wächter der Südbahn ab 1907 1000 Kr. betragen sollte. Man rechne: Die Staatsbahnkollegen hatten bis 1908 als Endegehalt 800 Kr., die Südbahn 900 Kr.; nun aber, so wollten es nicht die Vertrauensmänner der Wächter, sondern ein paar übergeschnappte Demagogen, sollte der Anfangsgehalt momentan höher sein als der bisherige Endegehalt, welcher ohnedies noch um 100 Kr. höher war, als jener der Staatsbahner.

Da die Herren Beamten ungemein zahlreich vertreten waren, wahrscheinlich war jeder für sich ein Vertrauensmann, wurde auch ihr Wunsch zum Beschluß erhoben.

Bei einer engeren Vertrauensmännerkonferenz, von der ich nichts wußte, wurde der ursprünglich gefasste, vernünftige Beschluß wieder hergestellt. Für diesen Beschluß wurde aber auch einstimmig eingetreten, weshalb er auch angenommen wurde, was bei 1000 Kr. gewiß nicht der Fall gewesen wäre. Das also soll die rechtzeitige Umschwenkung gewesen sein, weil ich für das eintrat, was die Wächter forderten und nicht für das, was ein paar verantwortungslose Demagogen wollten.

Daß ich im Jahre 1909 Versammlungen abhielt und das Personal zur Einmütigkeit für noch einige wichtige ausstehende Forderungen des Wächterpersonals aufforderte und im Jänner 1911 in weiteren Versammlungen eben diesem Personal die Vorkast bringen konnte, daß diese Forderungen nun angenommen seien, wird als Verabschiedung der wichtigsten Forderungen unter das allerbestenfalls Ausmaß und als am Narrenseil führen hingestellt.

Was aber der Kern der Sache des Unratbüfels ist, daß ich eine Unterbeamtenrunde als Lohn erhalten soll, so stelle ich folgendes fest:

Ich bin nun schon 13 Jahre angestellt, bereits vor 14 Jahren habe ich schon einmal um eine Konduktorstelle angefragt, als ich endlich die Prüfung machen durfte und die Vorkastung für eine solche Stelle erhielt, wußten es die Wächter der Bahndirektion, welche damals funktierten, zu







**21msonal**

frakt der allgemeinen  
**Teuerung**  
erhält **jeder** einen  
schönen Gebrauchs-  
gegenstand, der ein ökg.  
Postpaket

**Roggen-Kaffee**  
**„Probät“**  
bestellt. 1 Postpaket nur  
**K 3'70** franco jeder  
Poststation der Nach-  
nahme.

**„Probät“**  
gibt allein ohne teuren  
Vornamenzulag einen ge-  
sunden u. schmackhaften  
Kaffee. Nur echt bei Ver-  
käuflich der Etikett mit  
Wort **„Probät“**.

**Bernsdorfer**  
**Getreide - Mösterei**  
**Bernsdorf 5**  
5. Trautenau, Wöhrnen.

# Dankfagung.

Gefertigte danke allen Genossen und Kollegen sowie den Herren Beamten für die so zahlreiche Beteiligung an dem Beichenbegangnis ihres leider so früh verstorbenen Gatten. Insbesondere danke ich den Herren Kollegen der Direktion der k. f. St. G. v. von Wien für die korporative Teilnahme. Gleichzeitig danke ich den Genossen und Kollegen für die schönen Kranzenden.

(neben der Löwendrogerie Schwarzerda)  
 polirte Zimmereinrichtungen à Fr. 130, 150, 170,  
 200 u. s. w., Kucheneinrichtungen von Fr. 34 auf-  
 wärts, — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von  
 Fr. 240, — Moderne Kücheneinrichtungen, auszu-  
 führen, à Fr. 70, — Patentheizen von Fr. 9,— mit  
 Wasserantrieb, gestellt von Fr. 12,— aufwärts, — Ein die Wegen-  
 schiene bühligt in großer Ausb. d. Preise Preiskurs für die  
 Provinz gratis. Großer Mob.-Katalog gegen 60 Heller Brief-  
 marken franco.

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

**Zusatz zu allen Sachverhalten und Verträgen Dienst kostenfrei.**

**Warnung!** Um meine p. L. Kunden vor Schaden durch Irrführung in bewahren möchte  
 Sie seien um meine Firma **Kaufhauser Möbelniederlage**  
 da eine Kontant- u. m. in Kaufnummer als Preis misshandelt  
 am meine p. L. Kunden in täusch. Arteten Sie auf die gelbe-  
 Tafein vor dem Geschäftsortal.

Sie sind erst dann im richtigen Geschäft, wenn Sie mein  
**Schauwerk „Eisenbahnfondstour“ in Lebensgröße in**  
 meinem Schaufenster sehen.

**Wetter Zeit!**

Erlaubt mir Ihnen mitzutheilen, daß die Möbel, welche am 23. v. M.  
 hier eingeordnet sind, in jedem Wandwaren und auch sehr zufrieden sein  
 damit. Auch danke ich Ihnen für Ihre solide und reelle Bedienung. Ich werde  
 Sie meinen Bekannten bestens empfehlen.

Hochachtungsvoll

[illegible]

# Fertig gefüllte Betten

aus dichtem rotem, blauen, weißen oder gelben Wolltuch, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 130 cm breit, mit 2 Stoffkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuem, warmem, weichen, faumigen Federkern 16 K. Daubkannen 20 K.; Kissen 24 K.; einzelne Tuchent 10 K., 12 K., 14 K., 16 K.; Stoffkissen 4 K., 8 K. 80, 4 K.; Tuchent, 200 cm lang, 110 cm breit, 13 K., 14 K. 0, 17 K. 80, 21 K.; Stoffkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K. 50, 5 K. 20, 5 K. 70. Unterbette aus Baumwolle, 180 cm lang, 110 cm breit, 12 K. 80, 14 K. 80. Zerlebens oder Nachbette von 12 K. an. Alles nach Maß, für Nichtpaarendes. Preis retour.

**S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.**

Reichhaltigste, preisgünstigste und raumf. —

---

**Die neue Adresse** unseres Druckereigebüdes bitten wir genau zu beachten:

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“  
Sweboda & Co.

Telephon  
2364  
3545

**V, Rechte Wienzeile 97**

## Gutbezahlte Stellung

landen stets diejenigen, die nach der mehrbühnigen richtswerte „Syste m Karn a d - P a c h f e l d“ zu ihrer Weiter bildung bedienten. Gründliche Ausbildung zum Monteur Maschinen, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeug maschinenbauer, Maschinenkonstruktoren, Ingenieure, Form er und Gießereimeister, Gießereitechniker, Pauschaloffe und Zustallanten, Lokomotivheizler und -führer, Eisenbahn techniker, Elemtroin, allateur, Glet e Ingenieur. Ausführlich Prospekte und eine 62 Seiten starke B o ch r e „Karn a d - P a c h f e l d“ werden auf Verlangen jedermann t o s t e n l o s zugeandt von

**Schallehn & Wollbrück, Wien XV.**

Schritten über

19

**Bruch, Kropf, Prostatahypertrophie,**  
Ektodarmengrundung, Nabeldrüsen, Darmbläschen u. Gallenstein  
und der Kropf vor Anfall werden am besten vom Canaliculum  
**Dr. Jastin in Berlin** einzeln gratis zugesandt.

**J. Gruner, „OLLA“-Depot**  
Wien V/2, Schönbrunnerstrasse 141E. <sup>10</sup>  
Jeder Besteller, der sich auf dieses Blatt beruft, erhält ein Geschenk gratis.

**Amalie Geiger,**  
Himberg, Etcg.

**Achtung! Achtung!**

**Arbeiterpfeifen**

Photographien auf Porzellan einge-  
brannt. Preisert mit der goldenen  
Medaille. Sozialistische Pfeifen, Gien-  
vahnepfeifen. Militärpfeifen, Berg-  
mannspfeifen, Handwerkerpfeifen, Zou-  
ristenpfeifen etc., Grabstätten. Tuschil-  
der, Kaffeeheller etc. (Nur Handmalerei).

**Sammer Rabatt.** 38


Preislisten gratis und franko.

**KARL GÖRGNER**  
Photos: erasmische Kunstanstalt  
- Haaden, Vöhmien.

Eidewolle

**Richters Gesundheits-Roggenkaffee**  
ist, wie Tausende Anerkennungschriften bezeugen, der beste.  
Jedem 5-Litro-Paket wird ein schöner Gebrauchsgegenstand aus Nickel-  
Glas etc., vor Weihnachten ein prachtvolles Christbaumgelände und  
Kinderpielzeug je nach Wunsch  
**umsonst**  
beigepackt. — 5 Litro kosten franko per Nachnahme Nr. 4\*, ohne  
Gratzbäume Nr. 3-10 per Post.  
**Karl Richter, Gesundheits-Roggenkaffee-Fabrik, Lewin 7, Böhmen**  
Jedem Paket wird ein Verzeichnis der Gebrauchsgegenstände beigelegt.

[illegible]



Die anhaltende Teuerung ver-  
anlasst uns, die Gewichts-  
erhöhung des

**HAMMERBROTES**

von 1/8 Kilogramm bis zum  
31. Jänner 1912 zu verlängern.

7071

**B**ammerbrotwerke  
und Dampfмühle

Skaret, Hanusch & Co.

Verlagsgesellschaft „Vorwärts“ Wien, V., Rechte Wienzeile 97.