



Der Eisenbahner

Zentralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 288

Ganzjährlich 576

Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das
übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

Spreehstunden

find jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr
vormittags bis 1/2 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die einpaltige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller.
Bei Jahresauflage Rabatt.

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

Nr. 2

Wien, den 10. Jänner 1912.

20. Jahrg.

Voranzeige.

Wie im Vorjahr, erscheint auch heuer Anfang Februar im Beilage des "Eisenbahner" das in Eisenbahnerkreisen mit viel Beifall aufgenommene Eisenbahnerwitzblatt

Der Faschings-Courier

und wird das einzelne Exemplar, gleich wie im Vorjahr, zu 12 Heller abgegeben. 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 1. 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 freien Zeit dem Verben und gesunden Spott eine freie Gasse!"

Der Verlag.

Der separatistische Einbruch in die Eisenbahnerorganisation.

Ein Frohlocken und Jubeln geht durch die so genannte sozialdemokratische Presse der tschechischen Separatisten. Ein Frohlocken, als ob ein feindlicher Angriff zurückgeschlagen und ein Sieg erzielt worden wäre, der die Geschichte proletarischer Klassenkämpfe um ein denkwürdiges Blattesblatt 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 "lebhaftes Beifall".

In der Tat ist die Anlegkeit, 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 Parteis- und Gewerkschaftspresse diskutiert und ebenso einstimmig zurückgewiesen wurde, irgendwie in voreiliger 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 vermieden 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 zieldeutschschaffenden hinwirft, wäre weiteres Schweigen eine Ver-

lelung unserer gewerkschaftlichen und publizistischen Pflicht.

Wir haben den separatistischen Eisenbahnerverband, der bereits vor Monaten in Prerau gegründet wurde, bisher mit seinem Worte erwähnt, und zwar deshalb nicht, weil die Prager tschechoslawische Gewerkschaftskommission selbst im Mai 1910, als die Zerreiung verschiedener anderer Gewerkschaften schon vollzogen war, erklärt hatte, daß sie nicht daran denke, eine nationale Abtrennung auch bei den Eisenbahnhern 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 präzisierte damals den Stand der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission in folgenden Ausführungen:

"Geliekte Genossen! Durch einen gesunkenen Zirkus wurde ich eingeladen, mir als Vertreter der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission das Wort zu nehmen, um unsere Anschauung und unsere Meinung über die Organisation der Eisenbahner vorzubringen, wie wir die Grundzüge der Autonomie und der zentralistischen Form der Gewerkschaftskommission aufzufassen und anzusehen. Aus dem Referat des Genossen Brodecki, das sich auf die im Jahre 1905 in Brünn angenommene Resolution eründete, ist deutlich zu erkennen, daß die Gewerkschaftskommission nichts aus dem Grundsatz gefasst ist und noch steht, daß es nicht aus die Form der Gewerkschaftskommission 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 Brünner Konferenz hat die tschechoslawische Gewerkschaftskommission ihren Grundsatz nicht geändert, 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 Gewerkschaftorganisation, sie wohnte 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 mehrten, weil sich Wien eine gemeinsame Tätigkeit nur so vorstellt, daß diese Landesvereine ihre ganzen Fonds und Beiträge der Wiener Gewerkschaft abführen. So sieht 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 Zerwürfnisses zwischen der Wiener Kommission und der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission handelt, ist klar, daß wir fordern, daß die tschechische Gewerkschaftsbewegung in der gewerkschaftlichen Internationale gerade denselben Platz einnimmt, den die tschechoslawische 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 forschreiten, 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. Einmal anderes ist es aber bei euch Eisenbahndienstleuten. Bei euch ist es ein Unvernehmen, alle Verbesserungen und Verschlechterungen kommen von einer Zentrale. Die Zusammenfassung und die Tätigkeit eurer Organisation sind anders als bei anderen, weil sie anders sein müssen. Ihr habt in eurem Beruf verschiedene Arten von Arbeiten und Diensten, welche auch verschiedene Interessen und es ist notwendig, daß in eurer Einrichtung der Organisation und ihrer Tätigkeit sich anzupassen. Dies alles spricht gegen das Ferrenen der Organisation der Eisenbahndienstleuten und für ihre heutige Form.

Ich verneine noch mal, daß es nicht auf die Form der Organisation ankommt, sondern auf ihre innere Zusammensetzung. Die tschechischen Eisenbahndienstleuten haben im Rahmen ihrer Zentralorganisation erreicht, was sie brauchen und wenn sie weiter zur Erzielung der Rechte, 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 bindende Erklärung über die Voraussetzungen und Grundsätze einer einheitlichen zentralen Eisenbahnerorganisation, die der Vertreter der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission damals abgab, erhält nun ihren wissenschaftlichen Hintergrund durch den erwähnten Beschluß der selben Kommission, der sich für die Ausnahme des unterdessen von Prerau nach Prag verlegten tschechischen Separatistenverbandes der Eisenbahner ausspricht und der damit als vollwertige mit allen Rechten ausgestattete Gewerkschaftsorganisation seitens der tschechoslawischen Kommission anerkannt erscheint. Daß diese freiehalte Verreichung der einheitlichen Eisenbahnerorganisation, mit der die tschechoslawische Gewerkschaftskommission einen unter ihrer Mitwirkung zustande gelommenen gegenständigen Beschluß bricht, mit "lebhaftem Beifall" des tschechoslawischen Parteitages begrüßt wird, wird wohl als bleibendes Dokument nationaler Verbundenheit festgehalten werden müssen! Denn daß es sich, abgesehen von allen prinzipiellen Gesichtspunkten und Folgerungen, die Genosse Steiner auf jener Prager Konferenz voll anerkannte, nebstbei um den Bruch eines unter der Sanktion der Prager Gewerkschaftskommission gesetzten Beschlusses handelt, geht aus der einstimmig auf der genannten Ortsgruppenkonferenz angenommenen Resolution hervor, in der es nach ausführlicher Erörterung des separatistischen Gewerkschaftsconflikts heißt:

"Nach Erwähnung 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 Berater der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission, daß in den unerschütterlichen Wülen haben, sowie es die Form der Organisation betrifft, bei der einheitlichen, zentralen, internationalen Organisation zu bestehen, die getreulich oben bekanntgegebenen Grundsätze in sprachlichen und nationalen Angelegenheiten der Selbstverwaltung sich sowohl nach innen als nach außen zu jeder Zeit und in jeder Angelegenheit gut bewährt hat."

Die Tatsache, daß in der Zentralorganisation der Eisenbahnerchaft Österreichs allen sprachlichen Bedürfnissen der einzelnen in ihr vertretenen Nationen vollauf Rechnung gebracht ist, daß die tschechischen Genossen in Prag ihr eigenes Secretariat und ihr eigenes tschechisches Fachorgan besitzen und daß sie über eine vollständige Autonomie in allen Verwaltungangelegenheiten verfügen, wurde, wie man sieht, damals von den Genossen der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission vernünftigerweise voll anerkannt. Trotz dieser Erkenntnisse und der auf ihnen basierenden Beschlüsse wurde nun freilich die seit der verjagten Zeit hindurch mehr oder minder offen von den Organen der tschechoslawischen Partei die separatistische Eisenbahnerorganisation fleißig unterstellt. Man beachte nur, daß das "Pra v o L i d u" für eine am 16. v. M. in Žilov einberufene Versammlung, in der der Übergang der dortigen Ortsgruppe zu dem separatistischen Verband beschlossen wurde, in warmen Worten agitierte und auch Tags darauf triumphierend in einem Bericht über dieselbe Versammlung den vollzogenen Übergang begrüßte. Es handelt sich vorläufig um den Beginn des offenen Kampfes der separatistischen Berührer 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 Übergang beschluß der Ortsgruppe Žilov erfolgte, begaben sich auf Grund eines Beschlusses des Prager Verwaltungsausschusses unserer Organisation die Genossen Veran, Falta und Bucha zum klassischen Raubua der Ortsgruppe Žilov, um eine Revision der Gebarung durchzuführen. Bei dieser Gelegenheit verweigerte Raubua nicht nur die Einsichtnahme und Herausgabe der Bücher, sondern bedrohte die Revisoren mit Erichlagen und versetzte tatsächlich dem Genossen Veran einen so heftigen Schlag, daß dieser zu Boden fiel. Godann sperrte

Baruba die Revisoren in das Zimmer ein und stellte den Schlüssel zu sich. Erst nach geraumer Zeit wurde die Tür wieder durch die Gattin Barubus geöffnet. Auf Grund dieses Vorfalls sah sich der Prager Verwaltungsausschuss genötigt, die Herausgabe der Kassebüscher zu fordern und es bezogen sich am 20. v. M. der Obmann des Verwaltungsausschusses Genosse Heller und das Mitglied der Organisationskontrolle Genosse Prochazka neuerlich zu Baruba, der abermals die Herausgabe des Organisations-eigentums verweigerte und sich äußerte, "er wäre im stande, den Genossen Veran zu erschlagen". Darauf blieb natürlich kein anderes Mittel, als den Ausschuss zu suspendieren, die Ortsgruppe Zizkov aufzulösen und die Statuten zu einer Neukonstituierung einzureichen. Und was sagte die tschechoslawische 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. Zizkone' in die Wohnung des Funktionärs der Ortsgruppe Zizkov! Auf die Spieße wird aber die Gehässigkeit durch folgenden Lügenbericht des Pilzner Blattes "Nová Doba" getrieben, in dem es nach diesem Vorfall heißt:

"Den Genossen und Eisenbahnbediensteten! Wir stehen vor einem Umsturz, 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 neu geblieben — im Gegenteil, in un'er Organisation ist er in dem Augenblick zutage getreten, als unsere Organisation gegründet wurde und bestand immerwährend, vor der Oesterreichheit verborgen, und erreichte jetzt den Klimaxpunkt, als es dem 'Zel. Zizkone' beliebte, der tschechoslawischen sozialdemokratischen Partei und ihrer Gewerkschaftskommission auf der ganzen Linie den Kampf zu eröffnen. Als Ursache dieser Kriegserklärung wird der Beschluss der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission angeschaut, durch welchen der 'Tschechoslawische Rechtsschutzbund' als Mitglied der Kommission aufgenommen wurde. Die Kommission konnte doch die Bitte der Genossen Eisenbahner, welche ihre Pflicht zur Partei erfüllen, abzuschlagen und dem Wunsche jener egoistischen und zweifelhaften Leute Rechnung tragen, die bestrebt sind, der Partei den Boden unter den Füßen zu untergraben. 'Zel. Zizkone', welcher seinen Sitz in Zizkov hat, wo sich auch das tschechoslawische Sekretariat befindet, teilte in seiner Nummer vom 15. Dezember 1911 mit, daß die Beiträge für die Gewerkschaftskommission eingesetzt werden, und gleich den zweiten Tag darauf, den 16. Dezember, kamen die Mitglieder der Ortsgruppe Zizkov zusammen und beschlossen mit 105 Stimmen gegen eine Stimme, zum 'Tschechoslawischen Eisenbahnerverband' überzutreten."

Daß, wie unser tschechisches Bruderoranz "Zel. Zizkone" feststellt, in der erwähnten Zizkover Versammlung im ganzen 65 Leute anwesend waren, von denen die Hälfte bei der Abstimmung über den Uebertritt nicht mitstimmte, während die gute Hälfte der Abstimmenden überhaupt keine Mitglieder 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 betrübend es ist, von solchen Erfcheinungen sprechen zu müssen, die die national-chauvinistische Irreleitung der Gehirne auch unter den Arbeitern zeigte, 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 just heute, wo die Feinde an allen Ecken lauern, ihrer Kraft und Widerstandsfähigkeit durch die Zerreibung ihrer Organisation selbst beraubten sollten. Auf der Prager Konferenz im Mai 1910 hat Genosse Steiner den Eisenbahnen die nur zu wahrer 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 Eisenbahnen als der allein ausschlaggebende Unternehmer gegenüber, alle Mächte die als staatserhaltende Faktoren in Betracht kommen, stärken heute dessen Macht nachdrücklicher als je, wenn es gegen die Eisenbahner geht. Das Sturmbläten im Herrenhaus und auf den Tagungen der Industriellen, das wir gegen das Koalitionsrecht der Eisenbahner vernommen haben, wie nicht minder die Hangmaschen, die im neuen Strafgesetzentwurf vorbereitet werden, sind in ihrem Zusammenhang Beweggründen 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 Arbeiterschaften benötigen". Daß man heute diese selbstverständliche Erkenntnis gerade zu einem Zeitpunkt vergißt, wo die Eisenbahner Oesterreichs vor noch zum Teil unerfüllten Forderungen steht, und wo alles von ihrer einheitlichen Kraft abhängt, das macht den Versuch der gewerkschaftlichen Zerreibung zu einem schweren Verbrechen an den Interessen aller Eisenbahner. In diesen Tagen, wo sich alle Feinde gegen uns vereinen, hat die Eisenbahner Oesterreichs, zu welcher Nation immer sie sich bekennt, jeden chauvinistischen Störungsversuch mit Entschiedenheit von sich zu weisen, weil er ein frevelhaftes Verbrechen an ihrer Zukunft bedeutet! Es ist eine krause Idee, die der nationale Überwitz gebären könnte, die Gewerkschaft der Eisenbahner in einer Zeit national zu zerstören, wo alle Feinde ihre Phalange feierlich schließen und wo die Gestaltung der ganzen Zukunft von unserer wohldisziplinierten 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 Feierdelirien 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 fortbreitenden Kapitalismus überhaupt in all ihren Abstufungen und Varianten genau kennt. Dieser Grundsatz herrschte in unserer Partei bis Ende der Neunzigerjahre 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 Organisationsteile in sicherer Händen ruhen und im sozialistischen Sinne gelebt 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 principielle. Diese Überblick 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 sicherer 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 zweier Dezennien auch in unserem rückständigen Staate zu einer kaum gehahnen 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 vielfältige Gewerkschaftsleben zu lenken und auszubauen hatten. Es stellte sich jedoch alsbald heraus, daß die wirtschaftliche Entwicklung uns weit vorausgeht war und wir mit der Erziehungsarbeit unserer Genossen nicht folgen konnten. Wollte man jedoch den Verhältnissen einigermaßen Rechnung tragen und dem Indifferenzismus 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 A. v. Gersiel" folgende historische Skizze über die Entstehung unserer Nordbahn:

Franz Xaver Nippl, 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 Preußen a. d. Leitha nach Warasdin bis Triest hervorgetreten, das er später wohl aus die Linie von Wien über Krakau nach Bochnia mit 475 Kilometer Länge beschränkte, damit aber für die damalige Zeit alles bis dahin Ausgeführte weit aus übertraf.

Es gelang ihm, den Freiherrn v. Rothchild und andere für sein Projekt zu gewinnen und so kam, nachdem eine Reise nach England unternommen und mit Stephenson Verbindung angetroffen worden war, die Kaiser Ferdinand-Nordbahn als erste Lokomotivbahn in Oesterreich zu stande, für welche wenige Monate nach seiner Thronbesteigung Kaiser Ferdinand am 4. März 1836 das ausschließliche Privilegium erteilte. 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 schmiedeferne Bänder als Schienen nageln. Später entschied man sich aber für ähnliche Schienen, wie wir sie heute verwenden, nur ohne die breite Basisfläche, dafür aber in geheiserne Stühle gelagert. Da die österreichischen Werke auf walzbare Schienen noch nicht eingerichtet waren, mußte eine Strecke nördlich Wier 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. Dieses Provisorium wähnte volle 35 Jahre, bis zur Zeit der Wiener Weltausstellung.

Die Stationsanlagen waren höchst einfach. Das bis in die Siebzigerjahre bestehende Wiener Aufnahmestgebäude wurde erst nach der Bahneröffnung 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 Bieker 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 Stopäl, eines Mitbegründers der Bahn, hervor, der unter anderem schrieb:

"Seit dem Frühjahr des sechzehn vergangenen Jahres hat bekanntlich der Bau der Nordbahn begonnen, die vorherhand war nur von Wien bis Brünn 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 Unternehmung des Baus bestimmen, auf einen sowohl für zahlreiche Reisende als häufige Warentransporte eingerichtete 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 Eisenbahnen Englands und Nordamerikas anschließen und jedenfalls hoch über alle jetzt begonnenen Eisenbahnbaute auf dem Kontinent stellen wird u. s. w."

Der als so großartig geschilderte Bahnhof besaß im Jahre 1839 1900 Meter Gleise mit sieben Wechseln auf $\frac{1}{2}$ Hektar Fläche, während der heutige Bahnhof über 75.000 Meter Gleise mit 430 Wechseln auf 10 Hektar Fläche aufweist. Dieser leichte Bahnhof erwies sich aber schon seit Jahren als zu klein, daher wegen Raumangst in Wien noch Ergänzungsbahnhöfe in Floridsdorf und Straßhof mit zusammen 40.000 Meter Gleise und 16. Wechseln angelegt werden mußten. Den 1900 Meter Gleisen mit sieben Wechseln im Jahre 1839 entsprechen daher heute 124.000 Meter Gleise mit 594 Wechseln.

Die ersten, anfangs mit weichem Holz geheizten Lokomotiven für die Nordbahn wurden aus der Fabrik Stephensons aus England bezogen und waren teils vierräderig, teils sechsräderig; doch standen die ersten nur kurze Zeit im Betrieb, da die Verwendung vierräderiger Lokomotiven ihres unsiheren Gangs wegen behördlicherseits im Jahre 1842 verboten wurde.

Am 19. und 23. November 1837 fanden die ersten Versuchsfahrten zwischen Floridsdorf und Wagram statt. Neben die zweite dieser Fahrten schrieb der Schriftsteller F. C. Weidmann wie folgt: "Schon wirbelte hoch auf der Rauh 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 Stephensons in New-Castle führte die acht Wagen im raschen Fluge dahin auf der Bahn. Das Dahingleiten des Zuges aus der schönen weiten Bahn gewährte einen imposanten Anblick. Jubelgeschrei erscholl ihm von allen Seiten... Die am fernen Horizont auftauchende Dampfsmoke verkündete später die Rückkehr der Kolonne. Sie kam näher. Schon unterschied man den Wagenzug, lauter und lauter ertönte das Gebräuse und Gerassel der arbeitenden Maschine, und endlich sleg der imposante Zug mit Sturmgeschleiß an mir vorüber. Ein herrliches, imposantes Schauspiel. Ich folgte der Kolonne 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, gewährt 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 viel wie horizontal, die Geschwindigkeit bis 33 Kilometer in der Stunde, das Gewicht des betadeten 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 sindliche Staunen hineindringen zu können, das damals bei dem allzu gewaltigen Kontrast gegen die bis dahin allein geführte Postwagenfahrt auf holperigem Wege alle Herzen erregte, alle Pulse höher schlagen ließ. Lustig und schriftweise 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 ab 6. Jänner desselben Jahres die Strecke Wien-Wagram wohl versuchsmäßig dem Personenverkehr übergeben, des strengen Winters wegen aber alßald wieder gesperrt worden war. Am 7. Juli 1839 wurde die Linie bis Brünn, wovon nur die Strecke bis Gänserndorf zweigleisig hergestellt war, eröffnet. Darüber heißt es im nächsten Generalversammlungsbericht:

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

Umwürden 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 harrenden Arbeiten und Kämpfe nur von den leitenden Personen der verschiedenen Parteiorganisationen und Institutionen allein gemacht werden können. Wir brauchen auch nebst diesen einen geistig starken Armee mit einer Urteilskraft, wenn wir den kapitalistischen Ansturm abwehren und vorwärtsstürmen wollen. Alles ist, wie Kant sich klassisch ausdrückt, in beständiger Bewegung. Auch unsere Organisationen unterstehen 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 Ungezüm wiederholt und erweitert. Die Partei hatte demzufolge einen eigenen Bildungsausschuß, der aus unseren besten und fähigsten Genossen besteht, konstituiert. Es wurde eine Arbeitsschule errichtet, Vorträge und Diskussionen 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 Arbeitsschule 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 bang 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 19 Meilen (144 Kilometer) weite Reise zurücklegten, ist gewiß allen Zeugen unvergleichlich. Leider aber wurde dieser festliche 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 Trains 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 unabsehbare Folge von Hindernissen, Beirrungen, Misdeutungen und rücksichtslosen Bemerkungen mit sich brachten. Als sodann ein zweiter Unfall am 30. Oktober 1889 bei Leopoldau stattfand, der während der Nacht und eines plötzlich eingetretenen Schneegübers wentschlich aus Ursache einer Nichtbeachtung einer Betriebsinstruktion sich ereignete, wurde die ganze der Direktion innewohnende moralische Kraft in Anspruch genommen, sich die 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 lieblosen Urteile, die übertriebenen 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 Returs sich vollkommen gerechtfertigt zu haben glaubt u. s. w.

In dieser Zeit und noch durch Jahre war die Lösung einer Eisenbahnfahrtkarte durchaus keine einfache Sache. Vor allem mußte ein Reisepaß vorgewiesen werden und die Bestätigung 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 Brünn bedurfte es sogar zweier Pässe, von denen der eine, der „Linienpaß“, für die Passierung des städtischen Nahverkehrs nötig war, während der andere als weitere Reiselegitimation zu dienen hatte. Mit diesen Dokumenten ausgerüstet, war die Fahrtkarte einer Tag vor der Abreise im Stadtbureau im „Bellgardehof“ zu lösen, da die Billettlösung am Abfahrtstag nur ausnahmsweise bewilligt wurde. Vor der Bestimmungsstation, später in Floridsdorf, kamen Polizeiorgane in die Wagen, um die Reisedokumente zu prüfen. Das Gepäck mußte mit der angegebenen Adresse des Aufgebers versehen sein. Das Abwiegen desselben, die Zollrevision, Berechnung, Bescheinigung waren überaus langwierige Manipulationen. Gegen Fremde war man noch viel mißtrauischer und rigorosier.

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 Arbeiterschulung beschäftigt, weiß, daß die Verkürzung der Arbeitszeit, der Arbeitsschluß an Samstagen, die feste und stabile Beschäftigung, die Versorgung für Alter und Krankheit wesentliche Voraussetzungen und Förderer vermehrten Lernens und Wissens bedeuten. Dieser sozialen Fürsorge erfreut sich seit längerem der größte Teil der Eisenbahner und dennoch ist das Bildungsbestreben bei einem Zustand angelangt, der den berufenen Personen zu bedenken und zur Einführung 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 Reich verstreuten Gliedern zu vollbringen. Die hintereinander mit Erfolg durchgeführten Aktionen, die notwendig gewordenen vielfachen Konferenzen und die damit zusammenhängenden Fachfragen haben das ihre mit beigetragen, daß die Mitglieder von den sozialdemokratischen Bestrebungen völlig abgelenkt wurden. All dies und noch vieles anderes hat uns im Verlaufe von wenigen Jahren auf einen Abweg gebracht, der über kurz oder lang zur völligen Versagung führen muß. Unsere tüchtigen Ortsgruppenfunktionäre und Agitatoren wissen darüber ein Lied zu singen. Wenn gegenwärtig irgendwo in unserer Organisation noch so ein nützlicher und lehrreicher 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 Anfragesteller, „hat mein Kollege um 50 Kr. mehr Gehalt als ich?“ „Warum habe ich nicht den Pachtacker oder die ausgemusterten Schwellen erhalten?“ Dies und vieles anderes beobachten wir in Czernowitz und in Bregenz, in Triest und Reichenberg. Das ganze Inneneleben eines großen Teiles unserer Mitglieder wird von diesen Beweggründen geleitet. Sie sehen ihre Gewerkschaft als Versicherungsanstalt, ihr Mitgliedsbuch als Polizei 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 hekuba!

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 benögelt, jeder Fortschritt auf sozialem Gebiet wird zu einem Nachteil umgelogen. Jeder gemachte Fehler wird mit einer wahren Schadenfreude aufgenommen und fleißig weiter sponniert. Diese Alleswissen und Allesbesserkenner wissen in den Verhältnissen und Gedanken ihrer Vertrauensmänner, denen sie stets Misstrauen entgegenbringen, weit besser Bescheid, als in ihren eigenen. Diese Nörgelsucht und planmäßige Stänkerie verbreitet sich wie eine Pest und tötet mit der Zeit jedes Solidaritätsgefühl und zum Schlusse auch die eigene Organisation. Diese Erscheinungen treten uns in jeder Versammlung, in jeder Konferenz entgegen. Sie sind Warnungssignal, 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 ungeräumt darangehen, aus den Indifferenzen und Halbwissern aufgeklärte, urteilsschärfte, treue und klassenbewußte Genossen zu erzählen. 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 Geschichte zu überwältigen auferlegt werden. Wie kann man von der Masse verlangen, eine Mission zu erfüllen, von der sie nichts weiß oder höchstens einmal etwas hört 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 Versäumisse gezahlt, so daß der besondere Teil mit Zug und Recht von uns verlangen kann. Einfach zu halten und mit unserer ganzen Kraft 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 Skopal und den Prager Separatisten entspringen der gemeinsamen Quelle: aus dem Mangel an sozialistischem Wissen. Es wirkt 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 Bildungsbestrebungen in einer kaum mehr zu übertreffenden Weise ausgefüllt. Diese Institution hat die Sympathien der sozialdemokratischen Arbeiter mit einem Schlag gewonnen, die niemand mehr vermissen könnte und die wir mit Stolz den „Jungbrunnen“ unserer Partei nennen.

Leider nehmen unsere Ortsgruppen an diesen Bestrebungen nur sehr geringen Anteil. Sie meinen, daß mit dem Mitgliederanwerben, Beiträge einkassieren und Aktionen einleiten schon ihre Tätigkeit erschöpft sei. Daß wir die angeworbenen Mitglieder zu schulen und tüchtigen Sozialdemokraten heranziehen 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 Erfundigungen bei den dieversen 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 Arbeiterorganisation 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 Schwierste vollbringen.

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

Dieses Blatt sollte zu dem eisernen 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 gesuchte Redner nicht mehr vermissen kann. Wie sieht es denn mit dem Bezug dieser geistigen „Rüstkammer“ in unseren Ortsgruppen aus? Auf Grund der Erhebungen der Administration der „Bildungsarbeit“ waren Ende Dezember 1911 von den circa 315 deutschen Ortsgruppen und Zählstellen 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 Trautnau ist die einzige, die auf 5 Exemplare abonniert ist. Die Ortsgruppe Steyr hat im Dezember ihr Abonnement mit dem Bemerk abgefangt, daß dieses Blatt für sie keinen Wert besitzt...! Auf jede jehste deutsche Ortsgruppe kommt erst ein Exemplar. Nach diesem Ergebnis ist wohl erwiesen, daß das Gros der Mitglieder wenig von den Flügelschlägen 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 Geldaufwand unendlich viel lernen kann, sieht es recht trostlos aus. Die 24 Wiener Ortsgruppen sind im ganzen auf 4 (!) Exemplare abonniert. Die Arbeiterchule wird nur von 8 Eisenbahner im ersten Kurse frequentiert. Hier ist ein Wandel zum Besseren schleunigst 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" unaufgeschnitten mit Schleifensägen, unberührt im Bibliothekskasten ruht und erst zum Schluß des Jahres eingebunden zur Ausgabe an die Leiter 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 wissenschaftlichen 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 Grundfragen 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 Monatsschrift "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 Eisenbahner 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., Aussig (2 Stück), J. D., Auschowitz, C. G., Bodenbach, A. K., Leipa, A. S., Bregenz, J. B., Freienfeld, J. W., Gloggnitz, J. B., Kottingbrunn, W. L., Leoben, K. W., Linz, A. K., Markt Saalfelden, J. J., Leichstätt, J. K., Triest, A. D., Unter-Sisla, J. R., Villach, J. S., Villach, J. B., Wien XII, J. L., Wien XIII, A. D., Wien XIV, G. A., Wien XX, Ortsgruppe Graz (Südbahn) und die Ortsgruppe Oderfurt.

Mit 1. Oktober 1911 haben das Abonnement eingestellt: J. K., Friedek, J. L., Maigen, A. S., Innsbruck und die Ortsgruppe Lienz (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 Abonnementliste zählte samt den Freilaufern Ende Dezember 624 Exemplare im ganzen Reiche. In Wien wurden 804*** 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 un trennbare Begriffe, die einander zu ergänzen haben.

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

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

***) Wie mir von der Administration der "Arbeiter-Zeitung" mitgeteilt wird, stellt sich in Wirklichkeit die Abonnementzahl 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. c. 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 Schachters und ein Politikum selbst geworden. Die bürgerlichen Parteien, die blaue und die schwarzen Wölfe sind die 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 gleichwerten Gegner und setzt sie so in den Stand, mit desto größerer Kraft über euch herfallen zu können. Der Schaden, den dies bürgerliche Preßgut an eurem Intellekt anrichtet, läßt sich mit Ziffern gar nicht ermitteln. Daher darf es für einen organisierten Eisenbahner nur eine Lösung geben: In mein Heim gehört nur die Zeitung, die mein 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 mit zusammen ein Exemplar halten. Auf jeden Fall müssen die Eisenbahner darauf dringen, daß die "Arbeiter-Zeitung" in allen Lokalen, in denen sie verkehren unbedingt aufsteigt. Dort, wo Privatlokale und beständige Versammlungslokale bestehen, ist diese Forderung eine Selbstverständlichkeit.

Betrachtet man das Lesen von Arbeiterblättern bei den Eisenbahnern im allgemeinen, wird das entworfene Bild allerdings etwas retuschiert. Befriedend ist es auf keinen Fall. Die steiermärkischen und Kärntner Genossen hängen, soweit ich Kenntnis habe, sehr an ihrem "Arbeiterwille" und fördern die Verbreitung ihres Tagblattes nach Kräften. Auch das Reichenberger Parteiorgan, der "Vorwärts", wird von den dortigen Eisenbahner 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 Hutmacher mit 70 Prozent, die Metallarbeiter mit 45 Prozent etc. beteiligt.

Es bliebe mir jetzt nur noch übrig, über die Bibliotheksbemühung 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 Pulschlag 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 Fieberfauern zerrüttet wird und in Gefahr kommt. Vorläufig kennen wir die Diagnose, schreiten wir zur Heilung. R. M.

Radikalische Sammlungspolitik.

Vor einigen Wochen erst haben wir durch den Mund des früheren Chefs der Regierung, Baron Gaußsch, den Ruf zur Sammlung der bürgerlichen Parteien zu einer einheitlichen, staatsverhältnisse verhaltenden 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 staatsverhältnisse verhaltenden Partei weit über den rein politischen Parteienbegriff hinauszutreten, und sich immer mehr als eine Forderung der wirtschaftlichen und sozialen Notwendigkeit festzusehen.

In der Neujahrsnummer 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 Österreich", der frühere Sektionschef und Gouverneur der Allgemeinen österreichischen Bodenkreditanstalt, Geheimer Rat Dr. Rudolf Sieghart, das Wort zur Propagierung einer einheitlichen staatsverhältnisse Partei. Dr. Sieghart macht zunächst den bürgerlichen Klassen den Vorwurf, daß, wiewohl sich heute in ihnen die Größe und der Reichtum des Staates verkörpert, 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 Lebenseinheit, die ein bestimmtes Ziel in die Tat umzusetzen vermöchte. "Diese bürgerlichen Parteien" — so flagt Sieghart — "spalten sich endlos, wechseln jedes Jahrhundert ihren Namen, ballen sich gelegentlich zusammen und fallen wieder auseinander.

Rücksichtslose Eigenbrötelei 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 Berufssinteressen, 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, "frankt 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 vorübergreift. 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 Städten und Klassen zusammengefest ist und deren soziale Gliederung sich fortwährend verschiebt und erneuert, zugleich auch immer neue Interessen, die sich zum Teil zueinander im widersprüchsvollen Gegensatz befinden. Politisch und parlamentarisch findet dieser Interessengegensatz darin seinen Ausdruck, daß heute der städtische Gewerbetreibende wirtschaftspolitisch andere Interessen besitzt wie der Agrarier, daß aber auch anderseits 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 dennoch ein einheitliches Interesse, daß sich aus der innigen Verknüpfung des Gewerblebens mit dem Staatsganzen 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 bekannten und ihm in allen Nöten entschlossene Mit hilfe leisten, ist das ureigene Klasseinteresse." 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 lautesten Widerspruch bürgerlicher "Wissenschaftler" behauptet hat — daß die Klassebildung in der kapitalistischen Gesellschaft sich immer schärfer vollzieht und mit Naturnotwendigkeit 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 doktrinäre Liberalismus alter Tage, der Radikalismus, den das Bürgertum in den wirren Zeiten seiner Wiedergeburt an den Tag legte, wird heutestags dem Realismus der Reisezeit 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 Österreichs 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 "bütte" (Lichen Einheit), bedroht haben. Und so erstickt 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 Wortschriften *lassen einheit* gegen die Arbeiterschaft predigen, die daraus freilich lernen kann, wie notwendig auch sie der *Klassen solidarität* 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? Kein 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 schwelbenden Fragen, die von Interesse sind, zu geben, ferner dazu, berufliche Angelegenheiten zu besprechen, Klagen und Wünsche entgegenzunehmen, Erfahrungen auszutauschen, Anträge durchzubereiten 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 er siehst also heraus, daß die eigentliche Propaganda da nicht in der Versammlung selbst, wenigstens nicht ausschließlich in ihr, sondern hauptsächlich außerhalb derselben einsehen 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 Überredungskunststückchen 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 köndest. 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. Rimm'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 indifferenten 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 hiesfür vorhanden ist. Du versprichst mir, daß du dies tun wirst, nicht wahr?

Na also, ich wußte es ja, daß ich mich nicht in dir täusche, ich wußte, daß es nur einer Anregung unsererseits bedurfte, um dich anzuregen 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 gesättigter Einzelner. Der europäische Liberalismus des 18. Jahrhunderts hatte Kultur, der Liberalismus der Vergangenheit hat seine 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 selbstsüchtigen Interessen. Der Liberalismus steht für Recht und Gerechtigkeit, der Pseudoliberalismus von heute sucht die investierten Interessen von Kapitalisten und Finanzleuten zu fördern."

Wer das geschrieben, sieht den Kriegskämpfen in den kapitalistischen Staaten Europas fern: es ist ein chinesischer Gelehrter namens Ku Hung-Ming, der eine gute europäische Bildung besitzt, der die deutsche Sprache beherrschte, 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 Zena erschienenen Buch über Chinas Verteidigung gegen europäische Ideen zu diesem guttenden Urteil über den Liberalismus unserer Tage kommt.

Dieser gebildete Chinesen meinte ferner, wenn einer der großen Liberalen des 18. Jahrhunderts, "die das grausame Werk des Königs mordet, ja beinahe die Verstörung 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 anbellen, 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 Habgier, der Verstörung, der Schönheit und der Unterdrückung aller ethischen Regungen, der Moral. Vor dem Eindringen dieses Geistes will er China bewahren, deshalb ist er ein Reaktionär. In den Mandchus sieht er zwar nur Idioten, die einen bedauerlichen Mangel an Intelligenz aufweisen. Ledermann, sagt er, der einmal amlich mit einem solchen Mandchus zu tun hatte, wisse etwas davon zu erzählen, wie so ein blau- oder rotbeknöpfter 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 weglaufen müsse aus Angst, wild zu werden und einen Mord zu begehen, indem man diesen bleichen, schwäbenden Idioten mit seinen lackierten Augen erdroßelt. 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 törichten Mandchus den "liberalen" Kapitalisten vor!

Noch 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 geworden als der gelehrte Gang 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 cesogen 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 Ewigkeitswerte hervorgebracht hat, deren Erfaltung jeder Freund der Kultur wünschen will. Die Künste und die Literatur haben eine große Blüte erlangt, das Geistesleben ist hoch entwickelt, und überall in China entdecken 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 Verstörung beginnen und über Trümmer und Leichen seinem einzigen Ziele zu schreiten: der Ausbeutung und der Anhäufung von Reichtümern. Die Angst vor dem Kapitalismus hat die Gelehrten zuerst zur Reaktion getrieben.

Mit dem Kapitalismus kommt in China aber auch der Militarismus ein, den China früher nicht kannte. Und die Soldaten 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 verderblich für das wirtschaftliche Wohlbefinden der Bevölkerung", schreibt Ku Hung-Ming. Und er fragt, ob es je einem eingeschlagen sei, zu berechnen, wieviel es kosten würde, um in China eine Militärorganisation zu schaffen, die dem Verhältnis der Größe Chinas zu dem europäischen Ländern und deren Militarismus entspricht? "Wenn einmal Militarismus notwendig wird in China, dann müssen die Männer entweder selbst eine Militärmacht werden oder sich Militärmacht von außen niedergehalten werden. In jedem Fall aber wird die ganze Welt für diese neu hinzukommende militärische Belastung zu bezahlen haben."

Gegenüber dieser europäischen "Kanonenbootpolitik" verlangt Ku Hung-Ming eine Politik der Kultur. Die wichtigste Voraussetzung hierfür sei die Durchführung des Grundprinzips der "offenen Tür" — nicht für Handel und Eisenbahnen, sondern für intellektuelle und moralische Werte. Der einzige mögliche Weg für die Völker, dem nun zu entgehen, der aus der Post des Militarismus entspringt, 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 Gesellschaftsaufstand erstreben möchte, in dem möglichst wenig regiert wird und das Volk, Kraft seiner moralischen Grundätze und des Managements an Streben nach persönlicher Verehrung, sich selbst leiste. 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 Geschäftsmachens, die Verheerungen des Kapitalismus und den furchtbaren Druck des Militarismus! Und trotz seiner reaktionären Anschauungen erscheint er als ein Seher. Er reklamiert für seine neue Kultur ja auch Muskin und Heinrich Heine, den er den Mitter 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 Widersacher. Diese Ideen sind noch utopisch und reaktionär, aber sie werden einmal notwendigerweise im Sozialismus auslaufen!

Das Glück nicht organisiert zu sein.

Ein namhafter ungarischer Schriftsteller schreibt zur Verhöhnung der Massen der ungarischen Arbeiterschaft für ein bürgerliches Blatt einen Leitartikel, dem er die Überschrift voranschiebt: "Ich bin glücklich, nicht organisiert zu sein."

Es ist gewiß nicht jedermann's 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 Arbeiterschichten, und mehr vielleicht noch in anderen Kreisen, rechnet. Unter Umständen ist natürlich ein Verkenntnis auch angetan, Verwirrung sogar in den Köpfen der Arbeiterschaft anzureichern.

Gewiß, Ludwig Döetz wird bei seinem Ausspruch: "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 Ausspruch gerade am 1. Mai gedruckt ward, daß in dem Aufruf 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 tiefdringenden Einwendungen, die von allen möglichen Seiten gegen die gewerkschaftliche Organisation erhoben werden, geht es kaum an, gerade die eine übersehen zu wollen. Denn wir können gesetzt sein, daß uns diese Meinung vielleicht nicht in dieser poetischen Redewendung, aber gewiß da und dort entgegtritt. Der Schriftsteller denkt dabei anscheinend an den Verlust der Freiheit, dem sich der organisierte Arbeiter selbst und freiwillig unterwirft. Und im Unterrisse 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 entarten kann? Gerade der nüchtern erwägende Arbeiter wird das "Unheil", organisiert zu sein, nicht ohne weiteres 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 Anecktesdasein fristet, daß er ausgebettet wird, und, wiewohl 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, unerbittliche Los der Unfreiheit, der Abhängigkeit vom Kapitalismus, von den Lüden und Müttern, von den Launen der Träger und Verfechter des Kapitalismus.

Die wahre Freiheit wünscht der Arbeiterschaft erst im Siege des Sozialismus; erst aus den zusammenstürzenden Festen des Kapitalismus wird dem Arbeiter die Freiheit erscheinen, die auf materieller Unabhängigkeit fußende, also die einzige wirkliche Freiheit. In der kapitalistischen Gesellschaft gibt es für den Proletarier keine Freiheit. Und das ist ja auch der Grund, warum man der Arbeiterschaft so aufdringlich immer wieder von Freiheit und ihrer Gefährdung spricht. Man erinnert sich doch, daß die französische Revolution — und die Döetz's des 20. Jahrhunderts können daraus ersehen, daß sie etwas spät kommen — schon im Namen der "Freiheit der Arbeit" Vereinigungen zur Erfüllung besserer Arbeitsbedingungen verbot. Denn durch die Gewerkschaften sei — so wurde schon damals geschlossen — die Freiheit der Arbeiter, seine Arbeitskraft so billig zu verkaufen, als es — dem Ausbeuter wohl eingebracht. 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 irgendeine Selbstentzückung verbunden, eine Beeinträchtigung? Oder ist es nicht vielmehr die schönste Eigenschaft des Menschen, die durch den Zwang, den sittlichen, unausgesprochenen und ungeschriebenen Zwang der Arbeiterschaft förmlich aufgedrängte Solidarität, die sich ihm in der gewerkschaftlichen Organisation als Erfolg 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, vergibt immer wieder, daß ihr wohlgemeint — zum Wohle der Ausbeuter gemeint — Rat an die Arbeiter schon im "Kommunistischen Manifest" aufs gründlichste widerlegt.

wurde. Wir lesen darin: „In 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 selbstständig und persönlich, während das tätige Individuum unselbstständig und unpersonlich 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, Selbstständigkeit und Freiheit. Unter Freiheit versteht man innerhalb der jekigen 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 reduzit, 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 Auflösungsarbeit. 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.

Zuzeit haben wir noch keine Freiheit; aber die Menschheit befindet sich, dank der Agitations- und Organisationsarbeit der Arbeiterklasse, auf dem Wege zu ihr. Ferdinand Lassalle beglichskünftig 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 Klassenloses, 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 Geschichte 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 getilgte Wort vom Terrorismus geprägt 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 „Rechte des Stärkeren“, mit ihrem Grundsatz, daß „jeder sich selbst der Nächste sei“ über den Grundsatz der Solidarität „Einer für alle, alle für einen“ aufregen. Denn sie scheinen nicht im entferntesten zu ahnen, daß sie durch ihr Vorgehen jedem Arbeiter die Augen erst recht öffnen. Das Recht des Stärkeren eröffnet durch die Freiheit des einzelnen Arbeiters, das heißt durch seine Lösung vom Ganzen der Arbeiterschaft! Welche unbegrenzte Menge von Ausbeutungsmöglichkeiten!

Daher der Verzweiflungskampf der Kapitalisten, die Freiheit der Arbeiter sei bedroht von der Organisation. „Es handelt sich um die Aufhebung der Bourgeoisiefreiheit.“ Die Gewerkschaft heißtt 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 Aufzurufen.“

Dafür sollte vor allem ein Dichter 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 schlägt sich glücklich, 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 bringt. Der Klassenkampf ist heute eine in die Augen springende Erscheinung. In den Wirren 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 Eroberungskraft 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 „unländlichen“ eingeborenen afrikanischen Volkes ausgeliefert werden. Die Naturschäfe 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.

*) Siehe „Eisenbahner“ Nr. 85 und 86 von 1911: „Deutsche Erscheinungen.“

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, ausschließlich die 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 schlägt die Regierung Verbote oder Bewilligungen; sie dictieren uns den Zolltarif, den ungarischen Ausgleich, Handelsverträge und Gesetze, durch welche unser heimischer Markt ihnen als Beute ausgeliefert wurde. Sich hinter hohen Zöllen verbarrakadierend, haben sie Kartelle ausgebaut, durch welche den Kaufleuten und Konsumenten die Marktpreise dictiert 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 Großagrarien und Kartellisten. Ganz allein stand die Arbeiterschaft im Jahre 1905 gegen den neuen Zolltarif, welcher über Auftrag der herrschenden Klasse 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 Zolltariffs im steigen Preis und als die Volksmassen allüberall gegen die furchtbare Teuerung klagen 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 Großagrarien 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 Tächter. Sie alle sind entweder selbst vermögend oder aber mit der beständigen Klasse durch starke soziale Bände verbunden; sie scheiden sich von den breiten Volksmassen in ihren Ansichten und Interessen durch teils faktische, teils eingeblühte Gegenseite. Darum standen diese Klassen, als die Arbeiterschaft den Kampf gegen die Teuerung und ihre Träger, die Bodeneigentümer und das Kapital, begann, seitwärts. Ihre Vertreter im Parlament waren es, die den Zolltarif akzeptierten und die sozialdemokratischen Teuerungsanträge niederschmissen.

Alle diese Volkschichten 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 Gehaltskosten, 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 Sabotier der Haushälter ihm noch übrig läßt, zum Kauf der notwendigsten Lebensmittel anwendet muss. Und sogar der Kleinbauer, den man die Agrarpolitik als ein Mittel zur Vinderung seines Elends geschildert hat, mußte erkennen, wie schwer die erhöhen 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 Volkschichten 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. Dieselben Bürger, die noch vor kurzem brüllten über die „Teuerungsdemagogie der Sozialdemokraten“ die noch gestern die Interessen der Großagrarien und Großkapitalisten vertraten; dieselben Bürger stellen sich heute als die „entzücktesten Gegner der Teuerung“; ihre Presse drückt die oft 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.

Ja, in der Not frischt der Teufel Zillen, sagt man. Und in der Tat, den engherzigen Spießern ist plötzlich das Herz in die Hosen gefallen; sie fürchten sich vor der Überzeugungskraft 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 Reichtümern 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 obwaltet würde!

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 komisch gebärden sich die einzelnen Vertreter des Bürgertums, wenn sie öffentlich verraten, daß nur die Furcht vor dem Sozialismus es ist, die ihnen das bisschen „Sozialpolitik“ dictiert. So schrieb das Organ der Brünner 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 nebenständlich 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 Vorricht und Schwierigkeit besorgt die Regierung die Geschäfte der Sozialdemokraten, und sollte der Reichstag nicht die Geneigtheit 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 abschnüren und dadurch überraschende Erfolge der Sozialdemokraten bei Neuwahlen zeitigen.“

Im selben Sinn schrieben und hie und da noch schreiben andere kapitalistische Blätter, vorzugsweise die „Neue Freie Presse“. Aus dem geht hervor, wie erzieherisch die sozialdemokratische Propaganda auch auf die besitzenden Klassen einwirkt; besonders kennzeichnend ist die Rede des christlichsozialen Abgeordneten Neutze, 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 künftlich 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 Gefangenheit der Sozialdemokraten. Die sozialdemokratische Argumentation ist Gemeingut aller gebildeten Stände in Österreich 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, entspricht nichts Neues. Das rücksichtlose Vorgehen der kapitalistischen Großproduktion hat die Proletarialisierung zum Ziel gerade so, wie das Aufkaufen der Grundstücke das Ziel der Expropriation der Landwirte ist. Das Ende der heutigen Wirtschaftspolitik ist also die Proletarialisierung 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 Unterbunden 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 Mithilfe der Regierung ein Übereinkommen zwischen den Bediensteten und Bahnen vereinbart wurde, glaubte man allgemein den Frieden für längere Zeit aufzubauen. Denn das Übereinkommen sollte für sieben Jahre gelten und besagte im wesentlichen, daß die Bahnverwaltungen sich zur Annahme einer Vermittlung und eines Schiedsgerichtes befreit. 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 Übereinkommens war folgender: Für jede Eisenbahngesellschaft wird ein Board (Ausschuß) errichtet befreit 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 Bezirksausschuß 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 Beschluß 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) Übereinkommen 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 Dökerstreit aus, der sich rasch nach London verpflanzte und binnen wenigen Tagen an die 80.000 Arbeiter umfaßte, die sich den Ausständigen 2000 bis 3000 Bediensteten der London and North Western Railway, dann die Stationsbediensteten aller in London mündenden Bahnen, die Postträger, Postfahrläute, die Ausländer und sonstige Arbeiter in den Güterbahnhöfen anschlossen.

Wiederum griff die Regierung ein. Zunächst mit einer Drohung gegen die Bediensteten, deren Ungestüm ihr zwar begreiflich, wegen der damaligen kritischen Situation — es war die Zeit der Spannung mit Deutschland wegen des Marokkohandels — aber mehr als unbedeckt war. Der Vorschlag der Regierung ging dahin, durch eine „königliche Kommission“ — eine sehr problematische, bei den Arbeitern nicht gut angebrachte 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 Aufforderung: „Wir erachten die Ausführungen der Regierung als eine unverantwortliche Drohung gegen die Bahnarbeiter, die seit Jahren wiederholt Unruhen 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 Bahngeellschaft oder Arbeiterkategorie beschränkt, sondern eine allgemeine ist.“

Nach zweitägigem Rütteln wurde am 19. August kurz vor Mitternacht, eine Verständigung erzielt, die den Streik beendigte, allen in denselben verwiderten Arbeiter die Wiederaufstellung und vollständige Straflosigkeit zugesicherte und die Einberufung der Einigungsämter verfügte, 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 verpflichtet, 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 erschien zuerst die Vertreter der verschiedenen Eisenbahnerorganisationen. Der Generalsekretär des Eisenbahnpersonals im Fahrdienst führte Klage über die großen Kosten der Schiedsgerichte, den unnötigen Zeitverlust durch Verzögerung der Einberufung und des Zusammentrittes; über die zu enge Begrenzung der Klageführung (Arbeitszeit und Lohn); die fehlende Mitwirkung seitens der Bahngeellschaften, endlich die großen Schwierigkeiten, das Urteil ausgelegt zu erhalten. Der Delegierte der Lokomotivführer- und Heizerunion 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 Eisenbahner erklärte den Plan von 1907 als einen überstürzt abgeschlossenen; er beuge einer Einigungskürzung 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 Neinteilung der Dienstgruppen und damit die Zugeständnisse des Schiedsgerichtes vereitelt; es gebe keine Vorbereitung zur Auslegung des Urteils, und die Gesellschaften wollten einer Auslegung des Urteils oft nicht zustimmen; zahlreiche Klassen der Bediensteten stehen noch außerhalb des Uebereinkommens.

Dagegen wendete der Vertreter der London and North Western Railways ein, daß die Durchführung des von der Amalgamated Society of Railways 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 Schiedsvertrages erteilte Begünstigungen vorzuenthalten, da gegen 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 würden, und erst nachher der Fall zur Untersuchung gelangte, oder daß sie für unverhüllte Vergehen Strafe erlitten. Die Trade Unions (Gewerkschaft) repräsentieren übrigens nur 27 Prozent der Bahnbediensteten (100.000 von 581.000). 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 Unzulänglichkeit 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 untergraben. 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 vermeinte, daß der Plan von 1907 fehlschlug; die Wirkung der Anerkennung der Organisation wäre die, daß sie den Generalstreit erleichtern, eine richtige Verwaltung der Bahnen ausschließen und die Bevölkerung Gefahren aussetzen würde. Mit großer Schärfe sprachen sich gegen jede Anerkennung der Organisation die Vertreter folgender Bahngeellschaften 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 Eisenbahnerkapitalisten sozialpolitisch nicht im mindesten „angefrankelt“. Um ihre Rückständigkeit zu bemächteln, 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 Bahngeellschaften heftig bekämpften Trade Dispute Act 1906 konnten bei einem nicht entsprechend angekündigten Ausstand die Fonds der Gewerksvereine zur Deckung des den Gesellschaften zugefügten Schadens herangezogen werden. Jetzt wissen die ersten, daß sie durch die Zerreibung eines Vertrages nichts mehr einbüßen und daß die Streikenden wieder in den Dienst aufgenommen werden, was einen starken Anreiz zu Gewalttätigkeiten ausübe. Anderseits 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 empfahl die Beibehaltung des 1907er Uebereinkommens mit einigen Änderungen und Erweiterungen, die eine beschleunigte Beilegung von Streitigkeiten beziehen sollten. Die Befugnisse der Amtsräte sollen auch auf Fragen betreffend Dienstbedingungen ausgedehnt werden, Disziplinar- und Betriebsangelegenheiten sollen jedoch ausgeschlossen bleiben. Den Angestellten soll es freizeien, 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 vorgesehen. Schon deshalb konnte der Bericht die Eisenbahner nicht befriedigen. In stürmischen Versammlungen wurde zum Massenstreik als Antwort auf den Beschluß der königlichen Kommission aufgefordert. 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 Bahngeellschaften, 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. Darauf 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. Völlig nach drei Jahren kann der Tanz wieder losgehen.

Gliedränder des bahnbehördlichen Dienstes.

Bei der k. k. Eisenbahnaudirektion fristen unter für die Bahnbehörden geradezu beschämenden Umständen die sogenannten Aushilfszeichner ihre lange Existenz. Es sind dies zumeist Leute, denen nach Absolvierung der Staatsgewerbeschule ein Fortkommen im bahnbehördlichen Dienst zugesichert wurde und die aber betrifft 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 Eisenbahnaudirektion an die Leitungen der Staatsgewerbeschulen 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 Eisenbahnaudirektion zugesicherte Möglichkeit des Fortkommens wirkt bei den Absolventen der Staatsgewerbeschulen 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 stillen jungenen Zeichner den Nachteil der geringeren Entlohnung auf. Im Dienst der Eisenbahnaudirektion erleben sie dann schwere Enttäuschungen, sowohl bezüglich eines weiteren Fortkommens als auch bezüglich der Stabilität ihres Dienstverhältnisses. Sie werden dazu verdammt, ewig Aushilfszeichner zu verbleiben. Jede Aktion, in der Staatsbahnverwaltung Ersparnisse zu erzielen, bedroht ihre Existenz. An die Parasiten des Staatsbetriebes, an die Leute, deren hohes Einkommen in keinem Verhältnis steht zu ihren minimalen produktiven Leistungen, treten Ersparnismahnahmen nie eristem bedrohend heran. Aber um so mehr an die sich selbst bezahlt machen den nüchternen Arbeitskräfte.

Über die tatsächlichen Leistungen der Aushilfszeichner der Eisenbahnaudirektion 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, die man gegenwärtig in der Eisenbahnaudirektion den zeichnerischen Kräften angedeihen läßt, wird erst seit ungefähr fünf Jahren praktiziert. Die früher zu den gleichen Arbeiten verwendeten Bediensteten konnten mit Defret angestellte Unterbeamte mit den normalen Gehalts-, Vorrückungs-

und Pensionsansprüchen werden. Die heutigen „Aushilfszeichner“ dagegen stehen in einem Taglohn 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 noch einjähriger Pensionsfondsmitgliedschaft erlangt. Kurz: man hält die Zeichner, die man durch Versprechungen auf ein gutes Fortkommen gefördert hat, auf dem niedrigsten Existenzniveau, um noch diese bestehende Existenz mit der Möglichkeit der Entlassung aus dem Dienst zu bedrohen.

Den Leitungen der Staatsgewerbeschule wird da die Verpflichtung ersteren, vorsichtiger bei der Vermittlung von Dienststellen an die Absolventen ihrer Anstalten vorzugehen. Sich hierbei auch dann nicht blenden zu lassen, wenn die stellvergebende Dienstherrin das Eisenbahnaudirektion ist, und in derartigen Fällen immer zu untersuchen, 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 Eisenbahnaudirektion beschieden ist.

Das Eisenbahnaudirektion wird gut daran tun, die Angelegenheit des Dienst- und Entlohnungsverhältnisses ihrer Zeichner in der Baudirektion nicht zu einem großen Skandal auszuhören 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 Existzen spielt. Das Eisenbahnaudirektion 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 Staatsbahnen.

Sektion Unterbeamte.

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

Anwesende gewählte Mitglieder: Wenzel Hofmann, Offizial, Abteilung 5; Ferdinand Ditz, Bahnhofmeister, Bahnhaltungssektion Kolin (Preßou); Fritz L. Meiß, Stationsmeister, Bahnbetriebsamt Wien, St. E. G.; Josef Stiepäl, Oberfondoteur, Bahnbetriebsamt Wien, St. E. G.; Matthias Urbancic, Magazinsmeister, Heizhausleitung Kopidno; Karl Krieg, Lokomotivführer, Heizhausleitung Wien; Franz Kratochvil, Werkmeister, Werkstättenleitung Simmering.

Ernanntes Mitglied: Felix Karall, Bahnhofmeister, Bahnhaltungssektion Choden.

Schriftführer: Karl Krieg, Lokomotivführer, Heizhausleitung Wien.

Mit bloß beratender Stimme gemäß § 10 der Personalkommissionstatuten beigezogen: Wenzel Douša, Platzmeister, Bahnbetriebsamt Prag, Staatsbahnhof; Karl Weiner, Magazinsmeister, Heizhausleitung Brünn; Johann Scheibein, Platzmeister, Erzbergerländer.

Zur Unterstützung des Schriftführers gemäß § 10 der Statuten anwesend: Dr. Felix Pompeius, 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 Veratung der eingebrauchten, in den Wirkungskreis der Personalkommission fallenden Initiativanträge eingezogen.

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

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

Errichtung von Bädern, wie solche in verschiedenen Stationen anderer Staatsbahnen bestehen, vor allem in Böhmischem Trübau, Choden, Bodenbach, Aussig, Bruck a. L., Stadlau und Werkstätte 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 Dienst nicht versehen können. Hierzu kommt noch die unter Umständen monatlang 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 gehörenden, Arbeit verwendet werden.

Der Antrag wird einstimmig zum Gutachten erhoben.

4. Krieg: Den Maschinenmeistern der St. E. G. sollen an Stelle der Tantieme die bis jetzt bezogenen Nebenbezüge (Ersatz 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 österreichische Staubkohle verabfolgt werden.

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

6. Ditz: Die Nachkontrollen sollen bei allen Bahnhaltungssektionen durch Reservebahnhofmeister durchgeführt werden.

Neben diesen schon einmal eingebrauchten 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 z:** Beteiligung sämtlicher exekutiv dienenden Unterbeamten der Bahnerhaltung mit Dienstesinstruktionen.

Bezüglich dieses schon einmal eingebrochenen Antrages wird zur Kenntnis genommen, daß die Beteiligung der Dienststellen mit Instruktionen von amtswege nach Genehmigung der an das f. f. Eisenbahnministerium erstateten Dotierungsvorschläge demnächst durchgeführt wird.

8. **D i z:** Den in den Stationen Schlapanit, Austerlik, Gutschowitz, Nessowitz, Bohuslawitz, Gaya, Bisenz, Stadt, Strážnitz, Wessely a. d. M., Ungarisch-Brod, Bojnice, Grád, Slavice, Blník-Brumov domizierenden Bahnmeistern wolle der Flächenraum des mit der Wohnung in seinem direkten Zusammenhang stehenden Dachzimmers aus der Bewertung des bemohnbaren Raumes ausgeschlossen werden.

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

9. **D i z:** Über die frei gewordenen oder zu beschenden Bahnmeisterposten wolle im jeweiligen Amtsblatt der Konkurs ausgeschrieben werden.

Nachdem Mitglied Diz 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 z:** Feststellung jener schriftlichen Arbeiten und Eingaben, welche vom Bahnmeister zu verfassen sind, durch Herausgabe einer Instruktion.

Der Antrag wird als Gutachten angenommen.

11. **D i z:** 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, wolle zur Ausgleichung der Gehaltsdifferenz gegenüber den neu aufgenommenen Unterbeamten ein außerordentliches Avancement gewährt werden.

Über Auflösung des Vorsitzenden, daß in der Frühjahrstagung 1911 gefasste Gutachten an das f. f. Eisenbahnministerium geleitet wurde, wird folgendes Gutachten einstimmig angenommen.

Falls die f. f. Direktion in die Lage kommt, in Angelegenheit des Härteauges an das f. f. Eisenbahnministerium Vorschläge zu erstatte, möge sie vorher die Personalkommission zu Rate ziehen.

12. **D i z:** Die f. f. Direktion wird gebeten, verfügen zu wollen, daß die exekutiv dienenden Bahnmeister mit allen Kurrenten ad personam beteilt werden, welche den Dienst der Bahnerhaltung oder allgemeine Personalangelegenheiten betreffen.

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

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

In jenen Stationen, beziehungsweise Städten, wo der Bahnmeister als solcher und als unmittelbarer Vorgesetzter des ihm unterstehenden Personals und Arbeiters sein Domizil nicht in jener Station hat, in welcher sich der Sitz der Bahnerhaltungssktion befindet, ist der Bahnmeister berechtigt und verpflichtet, die Krankenzeit auszustellen, zu fertigen und dem Arzt zu zuzustellen.

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

14. **D i z:** Einführung der einfachen Frequenz in den Kanzleien der Bahnerhaltungssktionen, beziehungsweise Festlegung der Amtsstunden bis 5 Uhr nachmittags.

Hierüber wird folgendes Gutachten abgegeben:

In den Kanzleien der Bahnerhaltungssktionen 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 Staatsseisenbahngesellschaft.

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

Anwesende gewählte Mitglieder: Anton Lang, Kanzleidiener, Abteilung 2; Karl Hoffmann, Bahnrichter, Bahnerhaltungssktion Braunau (Halbstadt); Franz Ullmann, Wächter, Bahnerhaltungssktion Brünn I (Wächterhaus Nr. 1, M. 7); Franz Kirchmayer, Oberverschieber, Bahnbetriebsamt Wien, St.-G.-G.; Josef Janauer, Blodsignaldiener, Bahnbetriebsamt Brünn, St.-G.-G.; Cyrill Malý, Konditeur, Bahnbetriebsamt Brünn, St.-G.-G.; Adolf Marek, Wagenaufseher, Heizhausleitung Brünn, St.-G.-G.; Josef Prochazka II, Lokomotivheizer, Heizhausleitung Böhmisches-Brübau (Olmütz); Franz Loušek, Portier, Werkstättenleitung Lubina.

Ernanntes Mitglied: Anton Holler, Kanzleidiener, Abteilung 3.

Schriftführer: Franz Kirchmayer, Oberverschieber, Bahnbetriebsamt Wien (Staatsbahnhof).

Mit bloß beratender Stimme gemäß § 10 der Personalkommissionstatuten beigezogen: Anton Klos, Lokomotivheizer, Heizhausleitung Wien.

Zur Unterstützung des Schriftführers gemäß § 10 der Statuten anwesend: Dr. Felix Pompejus, Bahnkonzern, 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 eingebrochenen in den Wirkungskreis der Personalkommission fallenden Anträge übergegangen.

1. **M a l y:** Den Eisenbahnbediensteten wolle die Möglichkeit geboten werden, das erforderliche Brennmaterial gegen monatliche Abstufungen einzutauschen.

* Im vorliegenden Protokoll erscheint eine Reihe neuer Anträge eingebrochen, die nicht von Vertretern unserer Organisation eingebrochen wurden. Dies hängt damit zusammen, daß unsere Organisation das Schwerpunkt ihrer Tätigkeit im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht auf die Einbringung neuer Anträge in den Personalkommissionen, sondern auf die Durchführung 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. **M a l y:** Die Korrekturen der Instruktionen sollen durch das Stationsamt vorgenommen werden.

Der Antrag wird in folgender Fassung als Gutachten angenommen:

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

3. **M a l y:** Den Bediensteten, welche zur Nachtzeit beüfs Ausübung ihrer dienstlichen Pflichten das Haus verlassen müssen, wolle ein Betrag von 2 Kr. monatlich als Ertrag für das Sperrgeld gewährt werden.

In folgender Fassung als Gutachten angenommen:

Zenen nicht sedentären Bediensteten, welche zur Nachtzeit beüfs 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 Ertrag für das Sperrgeld gewährt werden.

4. **M a l y:** Eine ganze Reihe von Bediensteten in Prag, Lubina und Lieben hätte im Jahre 1910 einen neuen Überzug auf ihren schwarzen Pelz bekommen sollen. Nach den Vorschriften der Instruktion XIV der f. f. Staatsbahnen ist der schwarze Pelz auf vier Jahre bestimmt. Infolge eines Mißverständnisses einzelner Stationen wurde dem Personal nicht erlaubt, die Pelze zum Überziehen abzugeben; nun muß es aber sechs ganze Jahre den Pelz ohne Überzug tragen; es wolle daher jeder einzelne Bedienstete mit 15 Kr. für die Nichtzurkennung des Pelzüberzuges entschädigt werden.

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

5. **A k t i c h m a y e r:** Die Station Marchegg ist von der 50prozentigen in die 80prozentige Quartiergeldklasse einzurichten und ist der Bau von Personalhäusern mit entsprechend billigen und modernen Wohnungen schleunigst in Durchführung zu bringen.

Der Antrag wird als Gutachten angenommen.

5 b **M a l y:** Für die Stationen Prelouc, Wessely a. M., Trebitsch, 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 Prelouc, Wessely a. M., Trebitsch, Halbstadt, Böhmisches-Brübau, Marchegg und für alle jene Stationen, wo das bisherige Quartiergeld nicht hinreicht, wolle ein den Ortsverhältnissen entsprechendes Quartiergeld zuerkannt werden.

6. **M a l y:** Bei den Bürgen Nr. 711/720 auf der Strecke Brünn-Blarapach wollen Korrespondenzkonduktoren eingeführt werden.

7. **M a l y:** Den Bürgen Nr. 715/716 der Strecke Brünn-Blarapach, ferner den Bürgen 1612/1615 der Strecke Brünn-Ötrischko wollen Manipulanten beigegeben werden.

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

8. **M a l y:** Jede Personenzüge begleitende Partie wolle mit Kursbüchern beteilt werden.

9. **M a l y:** Mit einem besonderen Ertrag zur Instruktion Nr. XX wurde den Manipulations- und Revisionskonduktoren das Tragen sämtlicher Fahrordnungen und Nachträge bei Ausübung des Dienstes aufgetragen. Dieser Ertrag wolle als gegenständlos widerrufen werden.

Die beiden Anträge werden als Gutachten angenommen.

10. **M a l y:** Den in den Schnellzugsstunden eingereichten Bediensteten in Prag wolle ein besserer Turnus gewährt werden, beziehungsweise mögen dieselben von dem sogenannten Personalienkabinett befreit werden, welches in der Abnahme der verfahrenen Fahrkarten besteht. Für diese Funktion wollen ständige Bedienstete bestimmt werden, wie es schon früher versprochen worden ist.

11. **M a l y:** Nach der Art der Station Brünn wollen für das Fahrpersonal in Prag, Lubina und Lieben eigene Räumlichkeiten und Kästen zugewiesen werden, damit dieses Personal seine Ausrüstung aufbewahren kann und sie nicht oft eine Stunde weit in seine Wohnung mitschleppen müssen.

12. **M a l y:** Den Zugsübernehmern (?) in den Stationen Lubina und Lieben wolle die Bezahlung der im Dienste abgebrachten Stunden vom Antritt bis zur Beendigung ihres Dienstes zuerkannt werden.

13. **M a l y:** Dem Fahrpersonal in Bisenz 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. **M a l y:** Den Zugführern und den Manipulanten wollen beim Übernehmen der Büge in Böhmisches-Brübau zwei Stunden als Vorbereitungszeit eingerechnet werden.

15. **M a l y:** In der Station Peček sind Rentralweichen errichtet worden, zu deren Bedienung fünf Weichenwächter bestimmt sind. Diese Leute sollen zu Blodignalienern ernannt werden.

16. **M a l y:** Der Dienst der Weichenwächter in Peček ist in dem Verhältnis von 2:3 eingeteilt, natürlich 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 erfordern 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 ausgedehnt und werden daher im Zentralausschuß eingeführt werden.

17. **M a l y:** Das Reinigen und Schmieren der Weichen in der freien Zeit hätte zu entfallen.

Der Antrag wird als Gutachten angenommen.

18. **M a l y:** Für die Wächter der Strecken Prelouc-Pardubitz und Prelouc-Ústí nad Labem 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 eingeführt werden.

19. **M a l y:** Die Dienstzeit der Weichenwächter in Bisenz und Ungarisch-Brod wolle günstiger geregelt werden.

20. **M a l y:** Allen Bediensteten, welche Nachtwächterdienste verkehren, wolle gemäß dem Ministerialerlass Nr. 2828/21, vom 16. August 1908 „Allgemeine Bestimmungen“, Punkt 3, Absatz 3, alle sieben Tage ein Ruhtag eingeräumt werden.

Die beiden vorstehenden Anträge werden als Gutachten angenommen.

21. **M a l y:** Mit Rücksicht auf den stetig steigenden Verkehr wolle für die Verschieber in Peček der 12/24stündige Dienst eingeführt werden. Diese Einführung soll auch für Prelouc-Geltung haben.

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

22. **M a l y:** Das Verschubpersonal 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 Holeschowitz entbunden werden.

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

23. **M a l y:** In Stationen, wo Wagenverkehrsaufseher waren, wurden dieselben in die Kategorie der Verhubaufseher überstellt; es wolle die Normierung bezüglich dieser Stellen derart erweitert werden, daß durch diese Einreihung die Überverhubieher nicht geschädigt werden.

24. **M a l y:** Bei der dritten und vierten Verschubpartie in Brünn wolle Verschubaufseherposten normiert werden.

25. **M a l y:** In Kunowitz wolle Verschieberstellen normiert werden.

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

26. **M a l y:** Den in Prag bei der Gilgutabgabe über die Zeit arbeitenden Bediensteten wolle für die Überzeit eine Remuneration von 1 Kr. täglich zuerkannt werden.

27. **M a l y:** Die Zahl der Magazinarbeiter und der Aufsichtsorgane im Aufgabemagazin in Brünn wolle vermehrt werden, damit man die Frachtkomitee mit den übernommenen Sendungen gleich beim Ausladen der Ware vergleichen kann. Bis jetzt laden die Spediteure 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 ausgedehnten Anträge fallen in den Wirkungskreis des Zentralausschusses.

28. **M a l y:** Die Magazinarbeiterfirma in Blansko wolle um drei Kräfte vermehrt werden.

28 a) **M a l y:** Auf der Lokalbahn in Nimburg wolle die Zahl der Weichenwächter um einen Mann vermehrt werden.

29. **M a l y:** Den Portieren der St. G. G. wollen auch fernerhin die Prämien aus dem Verkauf der Personarkarten ausgezahlt werden.

30. **M a l y:** Für das Fahrpersonal der Strecke Tischnovitz-Böhmisches-Brübau wollen Stundenpässe mit gebrauchten Stationsnamen angeschafft werden.

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

31. **T o u s e k:** Den provisionierten Werkstättenarbeitern sind die Fahrbegünstigungen nach der Instruktion XII, Teil I, Seite 30, Absatz 19 und Seite 33, Absatz 22 und 22a wie den davor genannten Provisionisten und Bediensteten zu gewähren.

Mit der Aenderung „den provisionierten St. G. G.

Der Vorheizerdienst in Böhmis-Brünn, Brünn, Prag, Bubna und Weißelb a. M. möge so eingerichtet werden wie in Olmütz.

45. Prochazka: In den Wasserstationen soll die Bedienung des Aschenkastens, der Rauchammer, des Kohlenvorräumes und die Bedienung des Wassertranks vom Stationspersonal bewilligt 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 Herrichten der Feuerbog verbringen und die Schmierung der Locomotive vornehmen muß.

Hierüber wird das folgende Gutachten abgegeben:

In den Wasserstationen, wo durch Heizhausorgane bereits der Aschenkasten und die Rauchammer geputzt wird, soll auch zugleich das Kohlenvorräume durch diese Organe besorgt werden.

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

Falls die l. f. Direction in die Lage kommt, Vorschläge bezüglich eines Härtenausgleiches an das l. l. Eisenbahnministerium zu erstatten, möge sie vorher die Personalcommission zu Rate ziehen.

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

Der Schriftführer:
Kirchmayer m. p.

Der Vorsitzende:
Paul m. p.

Inland.

Der Klassenkampfstandpunkt der Nationalverbändler.

In der Neujahrsnummer der "Ostdeutschen Rundschau" richtet der Abgeordnete Dr. v. Oberleithner an die bürgerlichen Parteien folgende Standrede:

"Überhaupt wäre es für die bürgerlichen Parteien endlich einmal geboten, ihre Taktik gegen die sozialdemokratische Partei zu ändern. Sie müssen ein für allemal darauf verzichten, mit den Sozialdemokraten in populären, aber von vornherein aussichtslosen Bestrebungen zu wetteifern. Wie viele tausendmal ist schon von bürgerlichen Politikern ausgesprochen worden, daß in einem solchen Weltkampf die sozialdemokratische Partei, welche vor gar keinem Mittel zurücksteht, immer alle anderen übertrumpfen wird. Ob ein anscheinend vollstümlicher Antrag durchführbar ist oder nicht, darum kümmern sich die Sozialdemokraten wenig; sie stellen nur die Forderung auf, um die große Menge zu "klüffen" 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 unlautere Kampfweise der Sozialdemokraten bloßzustellen. Sie müssen sie so zeichnen, wie sie sind, und sich klar darüber werben, daß es hier kein Neben-, sondern nur ein Gegeneinander gibt. Man darf es niemals vermissen wollen, daß es sich um den Kampf zweier Weltanschauungen handelt, um einen Kampf, der von Seiten der Gegner in der erbittertsten 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 rücksichtslosen Kampf gegen die Arbeiterklasse führen.

Der Abgeordnete Oberleithner predigt also den Klassenkampf, den vom Bürgertum immer so hartnäckig gelegneten 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 seine Hoffnung bald auf eine besonders pfiffige, bald auf eine besonders brutale Taktik setzt. Es hat einen Bissackkurs 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 Hinst und Herschanken 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 dritten Titel: "Sozialpolitik im Dienste der Partei" hat die Zentralstelle des österreichischen Schriftstellers, die "Hauptstelle industrieller Arbeitgeberorganisationen", ein merkwürdiges Buch erscheinen lassen: Die Initiativansätze der österreichischen Sozialdemokratie in der ersten Sitzungsperiode der 21. Session des Abgeordnetenhauses (Sommer 1911). Es ist für die Mitglieder des Herrenhauses bestimmt und soll die Vollzügel der hohen Bureaucratie oder Interessenvertreter von Großgrundbesitz oder Großkapital schärf 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 geistigem Weg zu stärken, die derzeitige Gesellschaftsordnung zu erschüttern und eine Kriege in der Volkswirtschaft herbeizuführen, um auf diesem Weg den Boden für die Errichtung der sozialdemokratischen Ideale zu ebnen". Viel auf einmal, genug, um die angstvollen Vertreter des Profits und der "Autorität", die das Herrenhaus beherrschen, um die Dauer der bestehenden herrlichen Weltordnung zittern zu lassen und sie gegen die beobachteten 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) - Kontraktbruch - Bergbau - Eisenbahnausgabe - Staatsbetriebe und Staats-

bedienstete - Werkmeister und Industrieangestellte - Gewerbeberichte - Kartelle - Arbeiterschutz: Heimarbeit, Kinderarbeit, Arbeiterwohnungen, sanitäre Schuhvorrichtungen - Arbeiterversicherung - sonstige sozialpolitische und politische Anträge.

Preisbarometer des Zuckerkartells.

Die Zuckerpreise sind im Laufe dieses Jahres folgendermaßen gestiegen:

	per Meterzentner kr.
vom 22. Februar bis 30. März	5-
am 11. April	50
11. Mai	50
17. Juni	50
1. Juli	50
9. Juli	2-
30. Juli	3-
8. August	1-
30. August	250
8. September	6-
1. Oktober	4-
	Summe 2550

Um kr. 2550 kostet heute der Meterzentner Zucker mehr als vor Jahresfrist. Daraus kann man ermessen, 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. Wahrhaftig, gegen diese Räuber waren die Raubritter im Mittelalter die reinsten Waisenknaben. Doch hat man damals den Schnapphähnen, deren man habhaft werden konnte, den Prozeß gemacht. Die Raubritter von heute aber beschützt der Staat mit seinen Gesetzen, seiner Polizei und seinem Militär. Und als Avantgarde stehen die bürgerlichen Parteien Schildwache, freilich nicht, um das "freie Spiel der Kräfte", das sich im Zuckerwucher so herrlich offenbart, zu beschützen, sondern weil jede Partei mit den Kartellrittern verbündet und verflochten ist. Der Nationalverband verbindet bekanntlich den Abgeordneten v. Langenhan mit dem Zuckerkartell, die Christlichsozialen, die vielen Klöster und Bischöfe, 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 knüpft vor den Kartellbaronen zusammen, weil fast alle allgemeinen 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-hessische Eisenbahnverwaltung ihre Betriebe zu "Muster"betrieben eigener Art ausgestaltet. Sie leistet in schäbiger Entlohnung ihrer Arbeiter Hervorragendes. Von den in ihren Betrieben beschäftigten 225.440 Arbeitern (darunter 3459 weibliche) waren im Jahre 1909 (nach den amtlichen Verichten, "Reichsarbeitsblatt", IX. Jahrgang, Nr. 11) als:

	Durchschnittslohn
Betriebsarbeiter	77.197 326 M. per Tag
Werktäthandarbeiter	69.316 von 328 bis 475 *)
Bahnerhaltungsarbeiter	78.927 275 *)

*) 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 Ernährungszwecke für die mittlere vierköpfige Familie (= 3 Erwachsenen) per Tag Mf. 2.28, im Jahre also Mf. 832.20.

Der preußische Staat zahlt weit über einem Drittel seiner Eisenbahnarbeiter nur einen Gesamtjahreslohn von 825 M. . .

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 Werktätharbeiter haben jetzt in der Mehrzahl eine neunstündige Arbeitszeit.

Endlose Arbeitszeit - bei gefahrvollem Betrieb, wenige Ruhtage (von den Betriebsarbeitern haben 2/3 nur zwei Ruhtage 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 "Munizipalbetrieben".

Doch damit ist die preußische Eisenbahnverwaltung noch nicht zufrieden. Damit die Hungernden nicht etwa wider den Stacheldraht rütteln, nimmt man ihnen auch noch das Koalitionsrecht, unter dem Beifall des Zentrums; dem selbst die perfide Gejungungsschäftelei und brutale Maßregelung aller unbequemer Elemente seitens der doch gerade nicht zartbesaiteten Eisenbahnbehörden noch nicht weit genug geht. (Vortag der bayerischen Zentrumsparade, München 1911.) Auf das fortwährende Drängen des Zentrums mußte die bayerische Staatsbahnverwaltung gegen den Süddeutschen Eisenbahnverband vorgehen. Dass die Konservativen und die Antisemiten mit dem forschen 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 Stoffkästen, 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 Zentralverband aufgegangen. In absehbarer Zeit dürften auch die anderen baugewerblichen Organisationen ihren Anschluß an den Bauarbeiterverband suchen. In der Periode der Konzentration der Unternehmerschaft ergibt sich von selbst die Notwendigkeit höchster Steigerung des gewerkschaftlichen Widerstandes.

Bewegung der Lokomotivführer und Heizer 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 durchstreuen. Gegenwärtig existiert eine gesetzliche Verfassung, welche den Arbeitstag auf Grund von acht Stunden täglich bei den Passagierzügen festlegt, auf Grund von acht Stunden beim Güterdienst, zehn Stunden bei den Güter- und Passagierzügen und zwölf Stunden bei den Güterzügen. Das abwechselnde Rütteln ist, gemäß des Paragraphen, wöchentlich alle sechs Arbeitstage. Man muß unbedingt kämpfen, um zu erreichen, daß die Unternehmer diese Verordnung achten und wir können bestätigen, daß das Personal entzweit ist und voll Enthusiasmus in seiner überwachenden Tätigkeit ist. Aber trotzdem kommen Verstöße vor, besonders im Güterzugdienst.

Die Organisation, welche die gegenwärtigen Verfassungen 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 konvenienten Form enthielt. Beifalls Erlangung dieser Regelung kämpfen wir nun schon seit 1908. Zu Anfang dieses Jahres verfaßte die Regierung einen offiziellen Entwurf, welcher sofort von der Gewerkschaft beanstandet wurde; der Protest war einstimmig. Es folgten Volksversammlungen und Mitteilungen an den Minister der öffentlichen Arbeiten und an die Eisenbahndirektionen. Der Minister des Innern intervenierte und da man gezwungen war auf einen ungeheuren Konflikt loszusteuer, 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 Entfernung 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 Verfassungen zu unterdrücken. Aber wir stützen uns auf unsere Einigkeit und auf die Verechtigung unserer Forderungen. Unserer Kampf schließen sich die Maschinen und Heizer einstimmig an, welche ganz und gar in Übereinstimmung mit den Institutionen von Seiten der Leitung arbeiten. Wenn wir noch hinzufügen, daß die moralische Solidarität der übrigen Arbeitergewerkschaften und die Sympathie der Lassalleaner uns zweifellos nicht fehlen wird, so kann man damit rechnen, daß der Kampf für die Gewerkschaft günstig endigen wird.

Unsere Forderungen befränken 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 Übereinstimmung 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 Übersicht bei, welche die Forderungen betreffend Arbeits- und Ruhestunden veranschaulicht:

Regelung der Arbeits- und Ruhestunden:

Paragraph 18 des Nationalen Forderung (Verfassungsgesetzes):

Passagierzüge (direkte):

Zeitraum 7 Tage (168 Std.) Zeitraum 7 Tage (168 Std.)

Arbeit 48 Arbeit 48

Ruhe 120 Ruhe 120

Localgüter (Passagier):

Zeitraum 8 Tage (192 Std.) Zeitraum 8 Tage (192 Std.)

Arbeit 56 Arbeit 48

Ruhe 136 Ruhe 144

Last- und Güterzüge:

Zeitraum 7 Tage (168 Std.) Zeitraum 7 Tage (168 Std.)

Arbeit 72 Arbeit 60

Ruhe 96 Ruhe 108

Beschleunigte Züge:

Zeitraum 7 Tage (168 Std.) Zeitraum 7 Tage (168 Std.)

Arbeit 60 Arbeit 48

Ruhe .

Eisenbahnerhebe 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 Eisenbahnen zeigen sich die Merkmale des erwachenden Klassenbewußtseins und dies gibt den Macht-habern Veranlassung zur rücksichtslosen Unterdrückung jeder freiheitlichen Regung. Von jener an die Unterwürfigkeit des Eisenbahnpersonals gewöhnt, erscheint den herrschenden Klassen jeder schüchterne Versuch der Eisenbahner, auf geheimer Weise mit Hilfe der Organisation eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage herbeizuführen, als Unbotmäßigkeit, ordnungseindirekte Bestrebung 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 entzagen hat. Diese Rolle des Helden 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 eingesetzt. Die Führung hat die preußische Eisenbahnverwaltung, deren Leiter Minister v. Breitenbach, zugleich auch Chef der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Erfurt-Bothenringen 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 Neime zu ersticken sucht. Und das System entspricht vollkommen einem Polizeistaat, das Unkraut der Demunzianten, Spitzel, Krieger und Speichellecker würtzt 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 Spitzel und Demunziation zurückzuführen sind.

Der Minister beansprucht für sich das Recht, alle Versammlungen der Eisenbahner durch beauftragte Beamte überwachen zu lassen, er verbietet den Eisenbahnen den Besuch gewisser Versammlungen, kurz, er schaltet und walzt mit dem Vereins- und Versammlungsrecht vollständig nach Willkür. Wie weit der behördliche Terrorizmus geht, zeigt am deutlichsten diese Bekanntmachung der Direktion Berlin: „Die sozialdemokratische Partei ist unausgesetzt 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 leitere gegen die Verwaltung aufzuhetzen. 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 („Weltkurs“ u. s. w.), die Mitgliedschaft in ordnungseindirekten Vereinen und Verbänden (zum Beispiel der Reichssekretion der Eisenbahner des Transportarbeiterverbandes, sozialdemokratischen Vereinen u. s. w.), die Beteiligung an Versammlungen, die von ordnungseindirekten Seiten einberufen sind, das Täuschen ordnungseindirekter Agitatoren in den Dienst- und Arbeitsräumen oder in Versammlungen der Eisenbahnbediensteten u. s. w. Keine derartige Handlung ist mit den nach den «Gemeinsamen Bestimmungen» von den Staats-eisenbahnbediensteten übernommenen Pflichten vereinbar und würde unnothachtlich die Auflösung des Dienstverhältnisses zur Folge haben.“

Wegen Teilnahme an einer Eisenbahnerversammlung in Berlin, in der der Abgeordnete Adolf Hoffmann und der Leiter der Reichssekretion 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 rigoros er handelte die Eisenbahnverwaltung in Erfurt-Bothenringen, wo sie Arbeiter, die 25 und 28 Jahre im Eisenbahndienst gestanden haben, wegen angeblicher Achtungsverlebung, 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 — fanden am 13. und 14. November im Reichstag zur Befreiung, wo die sozialdemokratische Fraktion eine Interpellation eingebracht hatte, betreffend Entlassung von Arbeitern der Reichseisenbahnen. Minister Breitenbach versteig sich bei dieser Gelegenheit so weit, daß er die Bestimmungen des Reichsvereinseuges für die Eisenbahner überhaupt als nicht in Frage kommend erklärte, und die Eisenbahner in Vergleich mit unmündigen Kindern stellte. Der Minister saute wörtlich: „Es (das Reichsvereinseuge) läßt völlig unberücksichtigt, Rechtsverhältnisse, wie sie sich aus der vaterlichen Gewalt ergeben.“ Vägt sich solche Denkweise eines preußischen Ministers noch auf das Konto ostpreußischer Junkerfreiheit seien, so ist es geradezu widerlich anzuhören, wie die zentrumsschriftlichen „Arbeitervertreter“ das Vorgehen der Verwaltung aufheben und im Namen christlicher Nächstenliebe und staatlicher Ordnung der reaktionären Junkersippe in Preußen-Deutschland Handlanger dienste leisten. Es hat das keinen Grund darin, daß die „christlichen“ Eisenbahnerorganisationen nicht hoch kommen wollen. Ihre Vertreter glauben deshalb keine ihnen passend erscheinende Gelegenheit vorübergehen 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 ordnungseindlich 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 Weise 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 Arbeitervolkes und der Koalitionsfeindschaft verdient.

Eine gewisse Angst macht sich schon bemerkbar und man sucht vorzubeugen, indem man für die Wünsche des unteren Eisenbahnpersonals 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 Leinungszulagen und lassen durch die bürgerliche Presse unausgesetzt ihr „väterliches Wohlwollen“ preisen. Die „nationalen“ Eisenbahnerverbände, besonders der unter dem Protektorat des Ministers stehende Trier-Berliner Verband, geleitet von ehrgeizigen 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 einzuschärfen 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 Reichssekretion der Eisenbahner des deutschen Transportarbeiterverbandes entfaltet wird, ist nicht ohne Wirkung geblieben und in den letzten Monaten zeigt sich ganz besonders deutlich an der Mitgliederzunahme, wie weit der ausgestreute Samen schon Wurzel geschlagen hat. Die Koalitionsfeindschaft der Regierung und die Brot- und Fleischwertenerungs-politik des schwarz-blauen Blocks im Reichstag und alle die volksverträglichen 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 Heze gegen uns, im Sinne unserer Bestrebungen.

Die Wiedereinstellung der französischen Eisenbahner abgelehnt.

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

Aus dem Gerichtsaal.

Zusammenstoß zweier Maschinen in Iglau. Am 27. August v. J. kam Zug 35 in Iglau nach 9 Uhr vormittags mit einer erheblichen Verzögerung an. Nachdem die Vorpannlokomotive ins Heizhaus gestellt worden war, fuhr die Lokomotive mit dem Lokomotivführer Johann Bellinger und dem Heizer Josef Wastl, begleitet vom Verschieber Franz Nechatal mit dem Dienstwagen über mehrere Weichen auf die fiktive Stelle hinter Weiche 30 vor, damit die am nördlichen Sturzgleise stehenden Güterwagen durch die dafelbige befindliche Reservelokomotive an den Zug angehängt werden können. Auf der fiktiven Stelle stand 100 Meter von der Weiche 30 entfernt eine den Dienst anstrebende Lokomotive mit dem Führer Johann Bauer und dem Heizer Johann Molny, um nach Zurückstellen des Dienstwagens den Zug 35 übernehmen zu können. Obwohl seitens des auf dem Lautsprecher des Güterwagens begleitenden Verschiebers Nechatal als auch seitens des Verschubwagensföhlers Johann Jakob und des Oberverschiebers Josef Merunka schon vor der Weiche 28 mit der Fahne und Mundfeife Haltssignale gegeben wurden, und obwohl Lokomotivführer Bellinger die Wünsche des Lokomotivführers Bauer schon auf eine Entfernung von 100 Meter bemerkt haben mußte, fuhr Bellinger 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 Rippe, der Lokomotivführer Bauer eine Kontusion in der Lendengegend mit langer Krankheitsdauer und der Lokomotivführer Bellinger selbst einen leichten Nervenschlag erlitten.

Wegen dieses Vorfalls erhob die Staatsanwaltschaft gegen den Lokomotivführer Bellinger die Anklage wegen Übertretung gegen die Sicherheit des Lebens, auf welche weder am 16. Dezember v. J. die Hauptverhandlung vor dem Bezirksgericht Iglau stattfand.

Bellinger, verteidigt von Dr. Leopold Kach aus Wien, gab zu seiner Verantwortung an, daß er nach Ablaufung vom Zug 35 in ziemlich starkem Tempo abfuhr, jedoch die Maschine Bauers nicht sah, weil er in jol. eines Geräusches am Tender rückwärts blickte. Als er dann das Haltssignal 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, Lokomotivführer Bauer, Oberkondukteur Sopper, Verschieber Nechatal, Schlosser Wintzky sowie die Verschieber Maranta, Wendl und Jakob machten über den Vorfall verschiedene Angaben. Sie stimmten jedoch darin überein, daß der Unfall infolge der sehr raschen Fahrt Bellingers entstanden sei.

Nach Schluß des Beweisverfahrens führte der Verteidiger Dr. Leopold Kach 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 geahndet werden dürfe. Nun habe Bellinger ein Gefahr nicht voraussehen können, da er bei der Abfahrt vom Zug 35 die auf dem fiktiven Gleise stehende Maschine nicht bemerkt hätte und späterhin, als er sie sah, durch Verzögern der Bremse verhindert wurde, die Maschine rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Ein derartiges Verzögern der Vakuumbremse sei, wie auch der sehr erfahrene Lokomotivführer Bauer bestätigte, bei höherem Wasserstand nicht ausgeschlossen. Der Unfall sei

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

Bezirksrichter Dr. Kraus schloß sich diesen Ausführungen an und verkündete hierauf eine freisprechende Erkenntnis.

Anerkennung eines Verkehrsunfalls durch das Schiedsgericht. Am 16. Mai 1910 erlitt der Weichenwächter der Südbahn Karl Krappa 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 Hinterkopf aufschlug und sich dafelbige sowie am Rücken Rißwunden zog. Nach diesem Unfall war Krappa durch etwa drei Monate bettlägerig, konnte sich nicht mehr recht von den weinen erholt und wurde nach Ablauf des statutenmäßigen Krankenjahrs pensioniert. Nach Abschluß des Heiljahrjahrs stellte die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen die Rente vollständig ein, da angebliche Folgen jenes Unfalls nicht mehr vorhanden waren, weshalb Krappa durch Dr. Gustav Harpner die Klage beim Schiedsgericht überreichte.

Der als Zeuge vernommene Bahndoktor Dr. Robert Frank bestätigte, daß Krappa durch den Unfall eine Quetschwunde am Hinterkopf und zwei Quetschwunden am Rücken erlitten habe, daß er jedoch sonst objektiv keine Verletzung bei Krappa feststellen konnte, und ihn nur, weil er den Angaben für glaubwürdig hielt, noch durch eine Zeit im Krankenhaus behielt. Als Krappa aus dem Krankenhaus trat, habe er noch immer über Schmerzen geklagt, und es sei damals vielleicht auch eine kleine Einbuße an Erwerbsfähigkeit bei ihm vorgelegen.

Zwei Zeugen, welche bei dem Unfall anwesend waren, bestätigten, daß Krappa von der Zugmaschine rückwärts erfaßt wurde und zu Boden stürzte, am Kopf blutete, nach dem Unfall sichtbar 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 Ercheinungen von Nervosität kaum noch wahrgenommen seien und daß sie daher eine Einbuße an Erwerbsfähigkeit bei Krappa nicht mehr annehmen können.

Gegenüber diesem Gutachten wies der Anwalt Krappas darauf hin, daß letzterer gewiß einen schweren Unfall erlitten habe, daß die starke Wirkung dieses Unfalls durch die Zeugenaussagen bestätigt sei und daß sogar der Bahndoktor erklärte, daß Krappa bei seinem Austritt aus dem Krankenhaus noch nicht seine volle Erwerbsfähigkeit wiedererlangt habe. Daraus ergibt sich, daß im Zeitpunkt, in dem die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt die Rente Krappas eingestellt habe, die volle Erwerbsfähigkeit ungerichtet gegeben sei, da damals eine wenn auch geringe Einbuße an Erwerbsfähigkeit zweifellos noch vorhanden gewesen sei. Das Schiedsgericht erachtete auch diese Anschauung und sprach trotz des durchaus negativen Gutachtens der Sachverständigen Krappa eine Nachzahlung von R. 107,55 und ab 1. Jänner 1912 eine 15 prozentige Rente zu.

Wieder ein deutsch-nationaler Verleumder verurteilt. Der Anwalt der D. N. B. Leopold Lebäder hatte im vor einigen Tagen vor dem Bezirksrichter der Leopoldstadt Dr. Heller wegen einer Eigentumsbeschädigungklage zu verantworten, die der Reichsstaatsabgeordnete Toni Tomischl gegen einen angefrengt hatte. Nach dem Inhalt der von Dr. Leopold Lebäder verreichten Klage fand in einem Bureau der D. N. B. zwischen dem Angeklagten und dem Richter Elias ein Gespräch über die Action zur Aufhebung der Verzögerung der Bahnbediensteten statt. Als nun Elias aussteige, daß die jugenddemokratischen Abgeordneten für die aufgestellten Vorwürfe stimmen werden, sagte Lebäder: „Und dann werden sie wieder gelauft werden, so wie der Tomischl im Jahre 1905 von der Regierung Geld genommen hat, damit sie wieder Ruhe geben.“ Wegen dieses Vorwurfs schwerer Art für einen Abgeordneten, der um so schwerer ist, da er der Sprecher der Eisenbahnerngewerkschaft ist, beantragte Tomischl die Bestrafung des Angeklagten.

Dr. Kach erklärte, auf Bestrafung bestehen zu müssen, da die Gerüchte gegen den Kläger in der letzten Zeit sich häufen. Der Angeklagte erklärte, daß er mit seinem Kollegen über die Vorwürfe 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 Deutschen Nationalen dem Kollegen gegenüber des Gerüchtes Erwähnung gegeben, daß er verkommen. Er habe damit den Abgeordneten Tomischl, den er gar nicht kennt, nicht beleidigen wollen. Der Zeuge Elias bestätigte den Wortlaut der Auslegung des Angeklagten. Der Angeklagte verneinte nochmals, daß ihm jede beleidigende Abjekt gegen den Abgeordneten Tomischl vergelegen sei. — Richter: Eine beleidigende Abjekt ist auch gar nicht notwendig. Sie dürfen 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. Kach beantragte selbst die milde Bestrafung 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, ebenso zu achtundvierzig Stunden Arrest, wobei er trotz der Schwere des Vorwurfs auf Fürbitte des Klägers von dem außerordentlichen Milderungsrecht Anwendung mache.

Streiflichter.

Dringende Reformen. Das verfehlte Spar-System der k. k. Staatsbahndirektion Vilshofen war bekanntlich die eigentliche Ursache an dem Schnellzugzusammenstoß bei Rottenmann am 20. September 1910. Das Unglück wurde hauptsächlich dadurch möglich, daß die beiderseitigen Streckenwächterpositionen ausgelöscht wurden. Hatten damals die vielseitig überbürdeten Haltestellenwächter auch noch versagt so würden die Kojice der unglückseligen Sparwut noch um einige Hundertausende Kronen vermehrt worden. Die Staatsbahndirektion hat infolge dieser derben Belehrung eine Verkehrsänderung vorgenommen, indem sie die Kreuzungsstelle der beiden Schnellzüge Nr. 101 und 102 — wieder nach Sitzplatz verlegte. Das losigte nicht viel Kopfzerbrechen und vor allem — kein Geld. Wohl hat sie noch den Haltestellenwächter in Rottenmann von der Streckenkontrolle befreit, damit aber blutigen gegen die Überbürdung dieses Bediensteten und seiner Frau getan.

Will die k. k. Staatsbahndirektion wirklich den Unglücksfällen vorbeugen, dann muß sie eine Reihe dringender Reformen für die Streckensicherung durchführen. Die gefährdeten Stellen, welche baldigst mit Streckenwächtern zu besetzen wären, sind im Km. 144,5, 146,1 sowie bei den Straßenüberquerungen im Km. 147,6 und 149,6 gelegen. Durch die Besetzung dieser Posten würde der Dienst des Haltestellenwächters in Rottenmann auf die Haltestelle selbst, den Verschub bei der Verladestelle und den Handschranken beschränkt werden. Die Weichenwächter in der Station Rottenmann würden

teilweise vom Schrankendienst, besonders bei der Strafenschränke 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 zugute zu teilen, während den Haltestellenwächter in Gaishorn gerüchtigweise nur 800 Meter Strecke zugewiesen werden sollte, nachdem derselbe durch den Dienst bei der Verlastestelle sehr in Anspruch genommen erschien. In Treglwang wären Streckenbegeher für die Strecke von Km. 164,4 bis 166,3 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 Streckenbegeher anzustellen, welchen die Strecke vom Km. 170,8 zugute zu teilen wäre.

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

Die neueste Sparmethode der l. l. Staatsbahndirektion Wien. Über unsere teure, verzopf-bureaucratische Staatsbahndirektion wurde seit Jahren schon Verzerrung in allen Tonarten angeschlagen. Die Verwaltung unserer Staatsbahnen ist aber wahrlich auch bar jeden tausmännischen Sinnes und, beherrscht durch den wortlauberischen, kleinschen und winksügigen Kuristengel, unfähig jeder Großzügigkeit. Den Vortwurf der teuren Verwaltung wessen unsere Bureaucraten weit machen 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 Leistungen, die ihnen bei jeder Gelegenheit gegeben werden, ganz überflüssig sind — indem sie ja doch den besten Schuhengel für den Unternehmer Staat abgeben. Dass die Reformiererei und Sparerei gerade ins Gegenteil umschlägt, ist bei uns in Österreich doch nichts Absonderliches.

Die Herstellung der Uniformen für die Bediensteten des Wiener Direktionsbezirkes hatte früher einmal eine Wiener Firma Mayer über. Nach Auflösung derselben erhielt schließlich die Firma Beck u. Söhne. Dabei sei bemerkt, daß die Stoffe für die Uniformen die Staatsbahndirektion der Firma selbst bestellte, 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 annehmbare gute, sondern sie zeigte dem Eisenbahnpersonal auch das größte Entgegenkommen. Pachte ein Uniformstück nicht, so wurde es ausgebessert oder hiefür 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 Direktionsbezirkes waren, wenn auch nicht ohne jeden Mangel, passend und kleidsam. Die berühmte Ersparungs- und Staatsorgane will es aber anders haben. Argendein dienstbarer Geist gab dem gegenwärtigen Staatsbahndirektor von Wien Ministerialrat Kollisko ein, daß die Kosten für die Herstellung der Uniformen der Bediensteten durch die Firma Beck u. Söhne zu teuer kämen, und daß es Firmen gebe, die diese Arbeit billiger machen würden. Herr Kollisko sah darin eine Ersparungsmöglichkeit und will richtig die weitere Ausarbeitung der Uniformen einer Firma Kress in Triesch in Mähren übertragen. Diese Firma arbeitet nämlich wirklich billiger. Aber warum? Sie lädt die ihr zukommenden Aufträge Heimarbeitern in vollständig unhygienischen Arbeitsräumen gegen einen Schundlohn und von Straßlingen, die als Lohnräuber dienen, ausführen. Wie die Ausführung sein wird, das kann man sich ja denken. Die Firma liefert die Bahn; wenn nun diese Stoffe verschritten, die Uniformen unpassend und die Bediensteten in diesen Wursteln gleich seien werden, was kümmert dies einen l. l. Staatsbahndirektor. Was kümmert ihn, daß durch die Entziehung einer Massenarbeit bei der Firma Beck u. Söhne organisierte Arbeiter, Familienräuber, brotlos werden, weil Straßlinge ihnen die Arbeit wegnehmen. Arbeitersfürsorge, 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 fehlt unserer Staatsbahndirektion vollends; einem österreichischen Bureaucraten 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 Wursteluniform zum Gesichter 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 Beck u. Söhne arbeitet zwar gut und bestrengte das Personal — aber in Mähren, irgendwo in einem kleinen Ort, erzielt 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 baista. Ob Wien — ob Triesch, ob gut — ob schlecht, egal, wenn nur billiger. Der Herr Direktor wird sich dessen ungeachtet seine Kleider doch noch weiter bei einer erstaunlichen Firma in Wien anfertigen lassen und die Humur, sich fernher in der Billigkeit halber seine Kleider in Mähren bei einem Dorfschneidern machen zu lassen, mit Entrüstung zurückweisen.

Die Bediensteten müssen aber bei dieser Gelegenheit den Herrn Staatsbahndirektor ausdrücklich erklären, daß bei Vergebung derartiger Arbeiten neben dem Arbeitspreis wohl die wichtigere Rolle die Qualität der Arbeit spielt. Dem Personal ist und kann es nicht gleichgültig sein, wie vesse Uniform fündig verfertigt wird und protestiert heute schon gegen diese Art Sparerei. Ohne der Firma Beck 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 Kollisko hat keine Ursache, zu seiner sonstigen Drangsalierung des Personals auch noch auf diesem Gebiet die Unzufriedenheit des Personals zu entfachen. Etwas Besseres kommt selten nach — sagt ein altes Sprichwort. Wenn Herr Direktor Kollisko unsere gut gemeinte Warnung unberücksichtigt lassen wird, so beginnt er ein Experiment, das ihm keine Vorbeeren bringen wird. Das Personal wird es schließlich saß bekommen, zu Versuchsstücken zu dienen und dabei noch die Beche 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 Benützung zugeführt. Hiermit wird den Bediensteten der l. l. Staatsbahn ein kleines Stück Wohnungsfürsorge zuteil, das von ihnen nicht ohne schwere Mühe erklämpft 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 30 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 Dachbodenlammer. Die Waschläden befinden sich im Hofe. Zu jeder Wohnung gehört ein Stück Garten mit nahezu 40 Quadratmeter Fläche, der Wäschetrockenplatz 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 Nutzwaasser wurde in der denkwürdigen Sitzung vom 25. November 1910 abgelehnt.

Die Wohnpreise sind, Reinigung, Garten mit beigefügt, folgende: Die zweiräumigen, Parterre, Kr. 276,18; die zweiräumigen, im ersten Stock, Kr. 301,58; die zweiräumigen, im zweiten Stock, Kr. 285,41; die dreiräumigen, Parterre, Kr. 349,94; die dreiräumigen, im ersten Stock, Kr. 355,87; die dreiräumigen, im zweiten Stock, Kr. 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 unzweckbar einen großen Fortschritt, nicht nur in der Nählichkeit 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 ländliche Direktion nicht bloß die Stiefländer unter den Eisenbahner, sondern auch noch die Versuchskaninchen für die diversen "Studien", welche der Sparföller in schier endloser Reihe geblieben. Fortwährend spekuliert man, welche Verschlechterungen der Wächterdienst noch verträgt. Selbst ein geringer Grad sozialpolitischer Einsicht würde der verehrlichen Direktion gebieten, Verbesserungen nach dem Grad des erstaarten Verkehrs und nach Maßgabe der differenzierten Streckenverhältnisse einzuführen. Die Dienstverhältnisse der Wächter erheben nach folgenden Richtungen eine Neorganisations.

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

2. Die Weichenwächter sind von dem Rangledienst, von den Arbeiten im Magazin sowie vom Stationsgeleisebegleitungs- und Erhaltungsdienst zu befreien.

3. Den Streckenwächtern sind Strecken im Höchstmaß von 1500 Metern zuzuweisen; das Schneeschauer und Graspuzen hat für sie zu entfallen.

Dadurch würde eine gewisse Gleichmäßigkeit im Dienst geschaffen und eine Überbürdung 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 Dutzend Strecken- und ebensoviel Ablösenwächterposten aufgelassen, wodurch eine bedeutende Verschlechterung und Vermehrung des Dienstes für das übrige Wächterpersonal eingetreten ist. Die Ruhezeit wurde in der ungerechtfertigten Weise verkürzt. Insbesondere haben die Ablösenwächter durch die Auflösung zahlreicher Posten viel längere Heimwege, ihre vorgefahrene freie Zeit wird um ein bis drei Stunden ungerechtfertigt 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 bescheidene Ansuchen der Streckenwächter an das l. l. Eisenbahministerium um einen Dienstturnus 16/16 in unfairer Weise remonstrierte. Ihren unvahren Berichten ist es zu danken, daß den Streckenwächtern der angestrehte Turnus verweigert wurde, obwohl man ihnen die fallweise 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. G. - St. Michael - St. Veit a. d. 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 nach 16 bis 18 Stunden Dienst machen, während man ihre freie Zeit oft bis zu 6 Stunden verringert. Die Parades unter den Eisenbahnern haben weder einen freien Sonn- noch Feiertag, selbst der einzige freie Tag im Monat wird nicht voll gewahrt. Die nahgegenden Faktoren aber, die ihre sechs Amtsstunden nicht voll absitzen können, finden noch immer keine Notwendigkeit, der Überbürdung des Wächterpersonals zu steuern und der Bitte um Einführung des Dienstturnus 16/16 Gehör zu schenken. Fürchten die Drohnen, nicht genug Honig von den Bienen zu bekommen?

"Habt acht! — Nichts rächt euch!" (Aus einer kleinen Eisenbahndirektion.) Wie 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 Zeittes Seiten — wir wollen dessen Geister beileibe 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 war einen heidenmäßigen Gewinn ab. Und Zeittes war ein Mann, der wußte, was er wollte, ein Mann voll Energie und Tatkraft, der es verstanden hatte, sich Respekt und seinen Anordnungen Gestalt zu verschaffen. Und heute? Der arme Direktor ist ein im Winde schwankendes Rohr, der so tanzen muß, wie einerseits das Ministerium, anderseits die ihm zur Seite gestellten, auf mehr als die doppelte Höhe wie früher gebrachten Oberbeamten pfeifen. Zeittes befahl und sein Befehl mußte ausgeführt werden. Vanhans kann — nur versprechen, und muß einerseits das Ministerium und anderseits seine Räte fragen, ob sie es erlauben, daß er sein Versprechen einlösen darf. So haben sich die Verhältnisse bei der Nordbahn gestaltet. Heute gilt einer, der bauchrutschen, heucheln und intrigieren kann, mehr als das Wort des höchsten Vorgesetzten. Darum ist es auch möglich, daß halb verrückte Leute in leitenden Stellungen sich halten können.

Wir führen der Öffentlichkeit eine Szene, die sich kürzlich während der Disziplinarcommissionsitzung abgespielt hat, vor. Handelnde Personen: Der Vorsitzende Oberinspektor Dr. D., die Volanten, der Angeklagte. Der Angeklagte 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 Angeschwitz auf der Stirn steht, dreht sich gehorsam nach dem Befehl des Herrn Oberleutnants — Vardon, Oberinspektor, welcher jedoch die Richtung nicht "herauskriegen" kann. Der eine Volant, dem dieses unwürdige Spiel schon zuwider war, sagte zu dem Delinquenten: "So bleiben Sie doch einmal stehen!" Das war für den militärischen Oberinspektor jubil: "Herr Oberrevident," sagte er hoheitsvoll, "das ist meine Sache, wie der Mann stehen soll." Ist das nicht eine unwürdige Komödie, und das soll der Vorsitzende eines Richtercollegiums sein, welches über die Existenz eines Bediensteten entscheidet; das soll Vertrauen und Respekt vor seinen Richtern fördern?

Überhaupt ist Dr. D. ein Vorgesetzter, wie er nicht sein soll; auf seine Konnektionen bauend, erlaubt sich der Herr Oberinspektor Dinge, die einem anderen schon längst den blauen Bogen eingetragen hätten. Wir gönnen dem Herrn sehr gern seine sexuellen Extravaganz, aber das kann man von einem Oberbeamten schon verlangen, daß er seine altgedienten Untergebenen und Familienälter, die ihrer Pflicht tadellos nachkommen, nicht schikaniert und beschimpft, wie das vor kurzem in einer eßtartigen Weise geschehen ist, oder mit ihnen, wenn sie zu ihm, als ihrem Vorfand, 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 anknüpfte: "Und ich bin Oberleutnant, fehlt euch, marsch!"

Wir begreifen ja vollkommen die Verboßität dieses Herrn Oberinspektors; denn es ist gewiß keine Kleinigkeit, wenn man so Tag für Tag über die Affäre von Bell am See und ihre katastrophalen Wiener Konsequenzen nachgrübeln muß, was gewiß geeignet ist, einen Menschen aus seinem sozialen Gleichgewicht zu bringen. Aber darunter dürfen die Untergebenen nicht leiden, die zur strengen 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: "Habt acht! Marsch!" —

Wien-Westbahnhof. Anknüpfend an den Artikel in Nr. 86 vom Jahre 1911, Seite 11, Spalte 2, wäre noch folgendes zu bemerken: Gelegentlich der Besiegung sämtlicher Zugbegleiterposten in Hüttdorf mit Oberförstereien haben sich vom Bahnamt Wien-Westbahnhof allein 37 Oberförstereien, welche als Güterzugsführer in Wien Westbahnhof eingeteilt waren, nach Hüttdorf gemeldet. Dieser Umland sollte der Direktion wohl genügend zum Dienst geben. Wie kommt es, daß Leute, welche bis zu 20 Jahren und darüber am Westbahnhof bedient sind, nun auf einmal diesem Bahnamt den Rücken kehren, obwohl sie schon öfter Gelegenheit gehabt hätten nach Hüttdorf zu gehen. Wer sich darüber interessiert und unter diesen Flüchtlingen ein bisschen herumfragt, der kann immer eine und dieselben Gründe zu hören bekommen: der schlechte Turnus, die Tarau geben beziehungsweise Anhängel bei den Schreinern und Matzleinsdorfer Turnustagen, die zur Regel gewordene Verzögerungen, das Jahren ohne Dienstwagen u. s. w. sind die Verwurzelung zum Streben nach der Stadtbahn. Verlustig und logisch dentende Vorgesetzte würden es unter oben geschilderten Umständen als ihre dringende Pflicht erachten, die Flucht der Güterzugsführer in Wien Westbahnhof zu ergründen und im Interesse des Dienstes sowie im Interesse eines zufriedenen Personalstandes jene Ursachen zu bejüngern.

Prämien für Sparen. In der Bahnhaltungssktion der l. l. Staatsbahn in Außen müssen die Oberbauer einer 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, besonders in mancher Bahnhaltungssktion keine Jahrbegünstigung, obwohl sie rechtlich darauf Anspruch haben. Man spart eben auch bei den Drückfächern und Fahrtkartenblöcken. Warum muss dies alles sein? Nun ganz einfach! Zu Weihnachten und Neujahr bekommen nämlich die Herren Beamten Prämien ausbezahlt für ihre jahrlange Sparerei. Wie wollten nichts sagen, wenn richtig gespart wurde, dort, wo es am Platz ist, aber nicht bei dem Bogen der armen Arbeiter. Wir wollten auch nichts sagen, wenn der einzige eine Prämie bekommt, welcher eine solche wirklich verdient. Was soll man aber dazu sagen, wenn ein Oberinspektor namens Bürger 500 Kr. Prämie bekommt, ein Mann, von dem bekannt ist, daß er 16.000 Kr. vom Gesellschaftsverein entliehen und auf deren Rückzahlung vergessen hat? Wenn das so fort geht, dann sind wir gegangen, 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 standolösen Zustände in den Magazinen der O. N. W. B. in Wien bringen uns, darüber einiges zu schreiben. Zu wiederholten malen haben die Magazinarbeiter durch ihre Vertrauensmänner beim Dienstvorstand um Ordnung und bessere Behandlung in den Magazinen erucht. Der Herr Vorstand gab wohl immer das Versprechen, der Sache nachzugehen, doch in Wirklichkeit ist bis heute noch gar keine Besserung 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 Männer einen Wagen schieben. Trotz aller Anstrengung konnten die Leute den Wagen nicht schnell genug fortbewegen. Der Magazinier vom Magazin III schreibt den Leuten zu: "Also geht's, geht's, oder ich habe euch den Weiber aus den Schädel!" Im Magazin IV werden die Arbeiter durch den Magazinier direkt provoziert. Dieser gute Mann wurde im vorigen Jahr wegen Verleumdung und Beschimpfung eines Funktionärs der Gewerkschaft gerichtlich verurteilt. Aus Nachsicht beschimpft er die Vertrauensmänner der Arbeiter. Im Magazin II müssen die Arbeiter in Haltstellung die Befehle des Magazinmeisters Justus abwarten. Die Arbeiter müssen sich von früh bis abends radieren und schinden und werden zum Schluss tausend Gesindel, Bagage, faule Hunde u. i. w. beschimpft. Beschweren sich die Arbeiter, so werden sie vom Magazinier angezeigt und vom diensthabenden Beamten, ob schuldig oder nicht, meistens zu einer Geldstrafe verdonnert. Die Magazinarbeiter haben seinerzeit die schriftliche Zugabe erhalten, daß an Sonne und Feiertagen die Arbeit um 12 Uhr mittags einzustellen sei. Am 5. November v. J. kam der Befehl, nach 12 Uhr noch einige Waggons zu entladen, als die Vertrauensmänner inner am Dienstagabend Beamtene gingen und ihn auf den seinerzeitigen Dienstübel des Herrn Ministerialrates Dr. Gneidbrück auflaufen machten, wies der Diensthabende den Vertrauensmännern die Tür und sagte: "Ich habe Ihnen keine Rechenschaft zu geben." Die läbliche i. l. Direktion der C. A. B. B. wird gegeben, die Herren Vorgesetzten in den Magazinen der C. A. B. B. in Wien diesbezüglich zu belehren und eingesetzte Lohnung zu dichten.

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

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

3. 2269/1.

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 f. f. Eisenbahnministeriums vom 16. Dezember 1911, B. 56.552/4, 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. s. w. Was bezweckt nun dieser Erlass? Auf deutsch gesagt, den Arbeitern, die am Christabend und Silvester arbeiten müssen, einige Heller abzuzwicken! Die Sache ist so: An den Vortagen von Weihnachten, Neujahr und Ostern ist es feststehender Gebrauch, daß den Arbeitern der Nachmittag freigegaben 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 Überstunden bezahlt werden.

Nun fielen diesmal der 24. und der 31. Dezember 1911 auf einen Sonntag. Man möchte glauben, daß den gut "christlich" gedrillten Herren im Eisenbahnministerium einleuchtet, daß man an Doppelfeiertagen die Arbeiter nicht schlecht bezahlt darf, wie an einem Wochentag. Weit gefehlt. Irgendein findiger 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 schmälen und hiernach einige "Ersparungen" zu bewerkstelligen, daher dieser Erlass, der den Arbeitern an den genannten zwei Tagen nur die gewöhnliche Überstundenzulohnung 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 gibt's nur ein kennzeichnendes Wort: Schmugel! Ganzwohl schmugel! Jeder Mensch von Geingefühl würde sich schämen, gerade an diesen Tagen der Gejenseite armen Arbeitern etwas weg zu nehmen; die Herren im Eisenbahnministerium haben jenes Minimum von Geingefühl nicht. Sie stehn die Köpfe zusammen und brüten über "Ersparungen". Und als Resultat kommt dieser Erlass zustande. Wahrlieblich, den Gottlosen Arbeitern wird auf solche Art ein Kollegium über die Heiligkeit von Feiertagen gehalten, daß sie nicht vergessen können.... Aber die ganze Sache wieder einen tieferen Ausblick in den Gedankengang einer Herren, die in diesem Staat regieren dürfen. So seien ihre Künste aus! Kann man daran zweifeln, daß dies noch der altdösterreiche Geist ist, der diese Herren begeistert? Dieses kleinliche, engherzigste System, daß uns in Krieg und Frieden Prügel verschafft hat, das man immer wieder zurückgebracht glaubt und das immer wieder in solchen Handlungen 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 gentlemanlike 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 schlecht 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 Befehlen 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 leichten Ministerialblattes muß man sich wirklich fragen: "Ist das alles oder kommt noch etwas nach?" Alle Eisenbahner, mit denen man darüber spricht, sind voll Ingram und haben nur Worte des Hohes.

für die "wohlwollende Aufmerksamkeit" unserer geehrten Regierung!

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

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

Für welches Konto sollen die 13 Heller täglich verwendet werden? Für die Binsgeier? 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 unausgeführte Tätigkeit der Organisation, die noch keine gebotene Gelegenheit, den Bediensteteninteressen zu dienen, ungenügt ließ und die gewiß auch unausgeführt machen und drängen wird, dem einmal erreichten Parlamentsbeschluß Gehör und Geltung zu verschaffen.

Die Sparwut auf der Buschtiehader Eisenbahn. Seit dem Erscheinen der Dienstvorschrift Zahl 51.294, betreffs Regelung der Fahrgelder des Zugbegleitungsverjonalen, hat sich schon bald ein jeder Beamter und Revisor berufen gefühlt, zu sparen. Auf der einen Seite macht man Diäten, auf der anderen will man die B. G. B. auf Kosten des Personals reiten. Noch nie hat sich bei der B. G. B. die Sparwut so gezeigt, als wie im Jahre 1911, seitdem man diese Dienstvorschrift herausgegeben hat. Von allen Stationen, wie zum Beispiel Tirschnitz, Falkenau, Karlsbad, Krima, Komotau, laufen Beschwerden des Zugverjonalen über Verkürzung von Bezugen an Stundengeldern ein, dabei mehren sich die Verkürzungen an Ruhezeiten innerhalb sowie außerhalb der Domizilstationen derart, daß sich das Zugverjonal beider Gattungen gezwungen sieht, eine läbliche Generalinspektion in Wien anzurufen, um einmal diesem Ausbeuterystem zu steuern damit hier in den genannten Stationen Abhilfe geschaffen werde. Ein förmlicher Weltlauf ist unter den Beamten, Vorständen und Revisoren entstanden und der Ober- und Dienstleiter Schäffer sowie der Generalinspektor Chvala zeichnen sich besonders in der Ausdehnung 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 kündigen. Der Mijmut und die Unzufriedenheit des Personals ist allgemein und sehr berechtigt. Das Personal der B. G. B. wird seit kurzer Zeit förmlich mit Birkularen, Erlässen und Vorschriften überzögert, durch welche bei den heutigen Verhältnissen die persönliche Sicherheit und die Sicherheit des fremden Eigentums Wohruk erleidet. Besonders wollen wir auf Birkular 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 Vorläufe, welche sich in der Willkür nicht schauen, Etäne ohne Auftrag der Direktion herauszugeben. Es sind dies die Herren Fischer (Komotau), Simon (Falkenau) und Fritsch (Eger). Diese Herren haben eine besondere Freude, wenn sie ihr unterstehendes Personal recht kündigen können. Man hat wohl auf den österreichischen Staatsbahnen Dienstverkürzungen vorgenommen, aber bei der B. G. 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 herstellende SparSystem bringt es aber mit sich, daß überall gellagt wird. Bei jeder Neuerstellung der Turnus, sei es bei dem Maschinen- oder Zugbegleitungsverjonalen, werden alle Mittel angewendet, die Ruhezeiten zusammenzuschrauben und dieses ist dort und da schon gelungen. Aber nicht einmal die existenten Turnus werden eingehalten. Hier und dort wird eine Tour hineingesetzt, oder eine frühere Rückfahrt angeordnet, besonders beim Maschinenpersonal. Auch beim Zugbegleitungsverjonal 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 78/79 nach Saaz, um dann ab Saaz, Zug 7, 1. Teil oder den Güterzug Nr. 69, Ankunft in Komotau 1 Uhr 54 Minuten nachmittags, zu führen. Das Zugbegleitungsverjonal fährt aber an demselben Tag abends den Zug 159 nach Eger. Abfahrt von Komotau 9 Uhr 40. Eger an 7 Uhr 45 Minuten früh. Rechnet man die Vorbereitungszeit und die Verzögerungen hinzu, so ergibt sich eine Diensttour von 80 bis 92 Stunden, mit einer Unterbrechung von 5 Stunden. Kann das Zugbegleitungsverjonal bei einer solchen Diensttour den Birkularen, Zahl 42.757 betreffs der Verkehrssicherheit nachkommen? Das Personal wird, als ob es gar keine Vorschriften über Dienst und Ruhezeiten gäbe, in langandauernden, ununterbrochenen Fahrten bis zur Überanstrengung beschäftigt. Durch fortwährend vor kommende Verzögerungen werden die Diensttouren bei den Zügen 157, 158, 158 a, 155, 156, von 12 bis 14 auf 16 bis 18 Stunden ausgedehnt. Das bringt alles die Sparwut mit sich. Das Personal ist zu wenig, der Verkehr wird immer mehr, die Arbeiten in den Zwischenstationen können nicht bewältigt werden. Die Reservebremser sollen in Regie durchgeführt werden, was auf Kosten des älteren Personals von manchem Zugführer durchgeführt wird. Wo bleibt da die Verkehrssicherheit? Nun hat das Zugbegleitungsverjonal in Komotau im Lagerkeller eine Versammlung abgehalten, die sehr gut besucht war, aber leider waren nur zwei Zugführer anwesend. In dieser Versammlung am 22. Oktober wurde ein Turnus auszumengestellt, und im Dienstweg der Generaldirektion vorgelegt. Der Herr Vorstand gab unseren Genossen die Garantie, daß sie f. f. Partie mehr bekommen, bevor das Resultat vor der Verwaltung herablangt. Nach einigen Tagen wurden die Überbringer 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. G. B. bittet rächen.

Eine deutschnationalen Eisenbahnerversammlung. Die Volkshalle des Wiener Rathauses hat innerhalb Jahresfrist die deutschnationalen Eisenbahner in recht verschiedenartigen Bößen gesieht. Einmal, dies war als die Einführung der Automatik für die Vorrückung der Beamten verordnet worden, als soziale, fairesche Eisenbahnbeamte, die vom Wohlwollen des Eisenbahnministers das beste erwarteten. Einige Monate später traten dann in der Volkshalle die deutschnationalen Eisenbahner dann als radikale Kämpfer auf die in ihren Reden mit der passiven Resistenz nur so herumjonglierten. Am Schlus des vergangenen Jahres, am 30. Dezember 1911, versammelten sie sich abermals in der Volkshalle. Ein kleiner Haufen. Man hatte die Versammlung wohl als öffentliche einberufen, aber ohne die Öffentlichkeit vom Abhalten derselben zu unterrichten. Erst am Tage der Versammlung zeigte ein deutschnationaler

Blatt deren Abhalten an. Das mag seine Gründe gehabt haben. Die deutschnationalen Eisenbahner waren in der Versammlung sehr niedergeschlagen. Der launteste, Herr Erl, ließ sein Fernbleiben durch Krankheit entschuldigen. Den Rednern oblag die teilsfalls leichte Aufgabe, das tatsächliche Verhalten ihrer Organisation mit den radikalen Phrasen von früher in Einklang zu bringen, ebenso die unzweckhaften Begründungen mit den als von der nationalen Koalition als bereits durchgesetzte ausgegebenen höheren. Was da die Redner vorbrachten, klug unvorsichtig und unaufdringlich. Herr Richter, der Präsident des Deutschen Eisenbahnervereins, erzählte eine Geschichte, ein Ausbeuterkonsortium habe ihm 150.000 Kr. zur Verfügung für den Fall gestellt, als "er" eine passige Resistenz mache. Wenn diese Geschichte nicht wahr ist, ist sie jedenfalls gut erfunden. Ein anderer Redner, Herr Sternhardt, scheint weniger originell, aber dafür ein eisriger Redner unseres Blattes zu sein. Was er Sachliches vorzubringen wußte, war fast mit demselben Worte zuvor im "Eisenbahner" in den Versammlungsberichten gestanden. So oft die Versammlungsredner bei ihrer schweren Aufgabe nicht aus und nicht ein wußten, nahmen sie immer genug genug einen Auslauf zu einer der früher gebrauchten radikalen Phrasen. Das brachte immer ein Lächeln auf die Gesichter der meisten Versammlungsteilnehmer. Kurz, die ganze Versammlung war ein Bild des jämmerlichen Verfangens der Tattik der nationalen Koalition. Eines, und das soll hier anerkannt werden, haben aber diese Herren gelernt. Die Deutschen pflegten früher, wie es die Christlichsozialen noch heute zu tun belieben, bei derartigen Anlässen sich als Verdienst anzurechnen, während sie das Versäulen an der Nichterreichung der unerfüllten Forderungen der Bediensteten der sozialdemokratischen Organisation zuschoben. Das taten die Deutschen in dieser Versammlung nicht. Sie enthielten sich jedes Angriffes auf die Tätigkeit der sozialdemokratischen Organisation. Bezuglich der weiteren Betreibung der schwedenden Angelegenheit nimmt nach den Reden in dieser Versammlung die nationale Koalition dieselbe prinzipielle Stellung ein, als die sozialdemokratische Organisation, daß das Abgeordnetenhaus verhalten werden müsse, auf Durchsetzung seines Beschlusses zu bestehen. Die Zukunft wird zeigen, ob es mit der Vertretung dieses Standpunktes den nationalen Eisenbahnerorganisationen ernst ist.

Korrespondenzen.

Gutenstein. (Todesfall) Wiederum hat der unerträgliche Tod einen treuen Kollegen aus unseren Reihen gerissen. Der Weichenwärter Genosse Pfeiffer stürzte, als er sich in jüngerer Nacht nach Hause begeben wollte, in den Bach und ertrank. Als der sonst pünktliche und dienstreiche 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 Reden der Schmidtschen Fabrik im talten 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 18 Jahren ein treuer Mitglied unserer Organisation. Das Leichenbegängnis des verunglückten Kollegen stand des fahlen und stürmischen Weiters unter zahlerreicher Beteiligung der Fahndungsbeamten und der Bevölkerung statt. Besonderer Dank für die außerst Beteiligung am Leichenbegängnis gebührt den Herren Zahnmeistern Fürst und Reiner. Wir danken im Namen der Hinterbliebenen dem Herrn Vorstand von Gutenstein, den Herren Unterbeamten und Bediensteten sowie sämtlichen Leidtragenden und Teilnehmern. Die Ortsgruppe Leobersdorf und die Bahnhofsteile Weiting spendeten je einen Krug. Möge ihm die Erde leicht sein! Wir werden ihm stets ein ehrendes Angedenken bewahren.

Gilli. Das Personal ersucht hiermit die läbliche Südbahnerverwaltung, 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 Diebsbande bezeichnen kann. Am 18. November 1911 wurde beim Zug Nr. 9839 ein Sac Sped als Eigentum für eine Station der f. f. Staatsbahnen in zerissenem Zustand ausgeladen. Der diensthabende Dienter in Gilli hatte nicht sofort die Bejähigung vom betreffenden Manipulanten verlangt, daß der Sac faktisch in zerissenem Zustand ausgeladen wurde, weswegen 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 gegenüber einigen Zugbegleitern äußerte, daß es ihm nichts mache, wenn er wieder in den roten Blättern erscheine, sondern daß dies nur zu einem Avancement verhelfen werde, müssen wir die Direktion doch außergewöhnlich 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 selbes 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 f. f. Staatsbahndirektion Villach belästigt wird? Sollte dies nur eine Jagd nach Diäten sein? Oder will man darum das Personal daran mit Prüfungen überlässt, um selbem nicht Zeit zu lassen, über seine schlechte wirtschaftliche Lage nachzudenken und sich am Kampfe um Besserstellung seiner Existenz zu beteiligen? Wenn betreffs der Schulung des Leobner Personals von Seiten der f. f. Staatsbahndirektion Villach behauptet wird, daß selbes nicht mehr auf der Höhe stehe wie früher, ist dies ganz entschieden zurückzuweisen. Es soll nicht außer acht gelassen werden, daß die Bestimmungen unserer Dienstbehörde sich fortwährend ändern. Die Folge davon ist, daß solche Neuerungen nicht alle auf einmal gefaßt werden können, dazu gehört immer eine gewisse Zeit. Um der Sache auf den Grund zu kommen, muß nachdrückend angeföhrt werden. Daran, daß die vorgezogene Behörde (Staatsbahndirektion Villach) mit dem Leobner Personal nicht zufrieden ist, ist hauptsächlich Herr Adjunkt Patsch als Prüfungsamtssämtler schuld. Selber ist in seinen Ausführungen nicht instruktiv und nicht belehrend und hat auch wegen seiner befannen Grobheit 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 Leobner ist, in Mifkredit zu bringen. Daß Herr Grünner ein Opfer dieses Herrn ist, steht ganz außer Zweifel, wiewohl er an der Sache unschuldig ist. Die Schule ist zureit in Leoben gewiß nicht die schlechteste, denn wir haben in Leoben doch viel schlechtere gehabt. Man hat früher wirklich oft nicht gewußt, warum man eigentlich in die Schule gegangen ist, und die f. f. Staatsbahndirektion Villach war vollkommen zufrieden. Was die periodischen Prüfungen für das Jahr 1912 anbelangt, kann sich das Personal mit dem jüngsten Modus nicht einverstanden erklären, daß man die Zugbegleitungspersonal einfache, wenn selbes vom Dienst eintritt, zur Prüfung kommandiert. Das Personal verlangt unbedingt, daß man einige Tage früher verständigt wird, damit man sich entsprechend vorbereiten kann. Auch bei Dienst

prüfung 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 Eisenbahnerkopf 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 Lokalüberwachungsausschuss des Lebensmittelmagazins sind vorüber und wie können mit Befriedigung konstatieren, daß dieselben nicht zu unseren ungünstigen ausgesessen 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 Kettentreiben veranstaltet wurde, wo die Leute durch dreiste 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 entstehen auf unseren Genossen: Hartl (Unterbeamter) 150, Hrbas (Diener) 206, Frac (Arbeiter) 29 Stimmen; die Separatisten befahlen: Unterbeamte 18, Diener 222 und Arbeiter 120 Stimmen. Die Kandidaten der „Zemská jednota“ erhielten: Unterbeamter 84, Diener 143, Arbeiter 158 Stimmen, somit ist ein Zentralist, ein Separatist und ein nationaler Arbeiter gewählt. Kaum war die Wahl vorüber und schon hat sich der durch Blödinn und unübertreffliche Gesinnungslumperei bekannte „Dumme August“ in seinem Leibblatt, welches von einem Redakteur mit „reinen Händen“ herausgegeben wird — genannt „Národní Noviny“ — veranlaßt gefüllt, über Genossen Hartl in gemeiner Weise herzufallen. Der Herr scheint seit der letzten Ohnmacht, welche ihm der Durchfall des Erzessenz Záček bereitet hat, an Verleumdungssucht zu leiden, aus Mitleid geben wir ihm den Rat, sich zu mäßigen, sonst würden wir gezwungen sein, ihm seinen Kopf einmal gehörig zu waschen, um ihm wenigstens so viel Verstand hieinzutreiben, damit er weiß, daß die Nationalisten im ganzen 385 und nicht wie der Rechenskünstler behauptet 417 Stimmen bekommen haben. Was wird denn diese Verleumdung des Genossen Hartl dem Redakteur eingetragen haben? Wird wieder der „Správny výbor“ aus den ausgepreßten Beiträgen der Mitglieder dem „Bratr“ Hrada 100 Kr. für nationale Kulturarbeit schenken, wie er es beim Verleumdungszug gegen Genossen Horanda getan? Wird wieder der „Bratr“ Hrada im nüchternen Zustand über den Brief von „Bratr“ Pelikan schimpfen, daß 100 Kr. für Verleumdungen zu wenig sind? Also nur gemach, ihr faulen Brüder, auerst fehlt bei eurer Tür, dann geht erst zum Nachbarn und läßt diese Kubisels in Ruhe. Was unsere Separatisten betrifft, so gebührt ihnen alle Ehre in Verleugnung 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 Schiderl, Gretschmer, Koltinek und Konsorten, in der Meinung, daß dieselben noch in unserer Organisation stehen, Gehör schenken, so kam es, daß Genosse Hrbas mit 16 Stimmen in der Minorität blieb und viele Genossen Brasil wählten. Ein Stückchen von Fackenritus der Eisenbahnerverhältnisse leistete sich auch ihr „unbegahster“ Sekretär Havránek, er stellte nämlich für die Gruppe der Arbeiter einen gewissen Hájek (Aushilfsabschneidereien) auf; als nun gegen die Gültigkeit dieser Stimmen Einspruch erhoben wurde, erklärte der Eisenbahnsachmann Havránek: „Insolange ein Arbeiter im Taglohn steht — also nicht in der Bagatelle verrechnet ist — ist er als Arbeiter zu betrachten.“ Folgedessen ist Hájek — durch den Wahlspruch Havráneks — nicht Aushilfsdienner, sondern Arbeiter, und so ein Dummkopf wirft dem Genossen Tomšík 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 Verleumdungsfeldzug betreiben. Darum, Genossen, frisch an die Arbeit, und die Zukunft ist unser trotz allem!

Himberg. (Todesfall.) Einen schweren Verlust hat die Ortsgruppe Himberg des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines 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 L. I. österreichischen Staatsbahnen. Am 2. Jänner fand unter äußerst zahlreicher Beteiligung des Personals sowie der Bevölkerung das Leichenbegängnis statt. Die Lokalorganisation sowie die Ortsgruppe Himberg enthielten auf diesem Weg aller Teilnehmern den besten Dank für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme. Der Verstorbenen hinterläßt eine Frau mit fünf Kindern. Wir werden dem so früh Dahingeschiedenen stets ein ehrendes Andenken bewahren. Möge ihm die Erde leicht sein!

Unzmarkt. Eine seltene Überraschung wurde den Oberbauarbeitern der L. I. B. E. S. Friesach zuteil. Am 27. Dezember, erklärte der Bahneleiter 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 Vorschuss zu nehmen. Durch diesen Vorgang wurden die Arbeiter direkt gefädigt. Die Leute hatten am 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 L. I. B. E. S. Friesach hätte wegen der Auszahlung nur einen Blick in das Amtsbüro 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. (Werkstätte, L. I. Staatsbahn.) Wie gewissenhaft unter der Leitung des Herrn Oberinspektors Althand Reparaturen von Betriebsmitteln in der Werkstätte durchgeführt werden müssen, beweist nachstehende Meldung:

Tuznau, 9. Juli 1910.

Meldung Nr. 42. G. 42.102, V. B. d. I.

Das Dach ist an mehreren Stellen wasserundurchlässig, so daß 15 Säde Weizen vollständig durchnäht wurden. Dach an sieben Stellen defekt. Dachträgerwinkel nicht befestigt, Brennholz defekt, Langoverschweiler morsch und mit Kitt verschmiert, Schäule angefault.

Stirnwände lose und durchlässig.

Eine Tragsole und Strebe angebrochen, Bruchstelle mit Kitt verschmiert. Schrauben können mit den Fingern heruntergedreht werden.

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

Versammlungsberichte.

Unzufriedenheit unter den Simmeringer Werkstättenarbeitern.

Ganz ohne Schädigung der Wirkung hat heuer die Direktion der St. G. fundgemacht, daß die Bediensteten an Sonn- und Feiertagen keine Freifahrten bekommen dürfen. Diese Einschränkung trifft die armen Arbeiterfamilien sehr hart, weil die freie Fahrt am Sonntag den Arbeitern die Möglichkeit bot, sich aus entfernten liegenden Orten mit billigen Lebensmitteln zu versorgen. Die Direktion der St. G. 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 Herausdrückung der Verdienste der Astordarbeiter. Dazu kommt noch, daß die Arbeit vor den Feiertagen sehr nachgelassen hat, wodurch der ohnedies geringe Verdienst der Arbeiterchaft 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 ungeregelten Astordverhältnisse, die willkürliche Verrechnungen ermöglichen, wohl zum Teil auch — wie die Werkstättenleitung behauptet — der Mangel an Fahrtriebmitteln. Kommt es doch vor, wie der Abgeordnete Tomšík in der am 3. d. M. in Simmering abgehaltenen Versammlung erzählte, daß halb zusammeneschlagene, längst reparaturbedürftige Wagen verwendet werden, weil man sie wegen Mangel an Betriebsmaterial dem Verkehr nicht entziehen zu können glaubt. Daz 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 aufzubereitenden Astordäte überreichten, hofften, daß wenigstens zu Neujahr die in Aussicht genommene Lohnaufbesserung eintreten werde. Ihre Erbitterung ist daher begreiflich, daß sie statt der erwarteten Aufbesserung nur eine Verschlechterung ihrer Verdienste zu verzeichnen hatten. Diese Erregung kam schon am Samstag in einer Versammlung in der Werkstatt zum Ausdruck, wo die Arbeiter die Situation beprächen. Abgeordneter Tomšík intervenierte wegen dieser Beschwerden der Arbeiter bereits beim Direktor und machte nachdrücklich auf die berechtigte Erbitterung aufmerksam. Am 8. d. M. fand im Simmeringer Brähaus eine Versammlung der Werkstättenarbeiter statt, in der die Vertrauensmänner sowie Abgeordneter Tomšík 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 Befürchtungen der Werkstättenarbeiter endlich einmal Rechnung zu tragen. Das Elend und die Teuerung sind so groß, daß die Arbeiter es müde sind, sich fortwährend trösten zu lassen.

Den Vorsitz in der erwähnten Versammlung führte Hedorfer. Zuerst berichtete Nezhal über die Intervention der Vertrauensmänner beim Direktor, der zwar beitritt, daß das Einkommen der Arbeiter gesunken sei, aber erklärte, der Arbeiterchaft entgegenkommen zu wollen. Der Direktor erklärte, eine Erhöhung der Astordpreise und die Regelung der Grundlöhne vornehmen zu wollen, und verlangte, man solle der Werkstättenleitung auch ein wenig entgegenkommen. (Rufe: Wir haben lange genug gewartet!)

Abgeordneter Tomšík erklärte, er habe bei seiner Unterredung mit dem Direktor mit allem Nachdruck auf die große Unruhe aufmerksam gemacht, die sich der Arbeiterchaft bemächtigte, 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 Wieder verdienst 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, dringend nahe, sich nicht etwa bloß damit zu begnügen, eine abwartende Haltung einzunehmen, sondern sich für die Forderungen der Arbeiter einzusehen. 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 Gänze durchgeführt haben. (Beifall.)

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

Linz. Die Beschlüsse des Parlaments führten tatsächlich die Linzer Eisenbahner zu einer großen Versammlung im städtischen Volksgarten zusammen. Beim Präsidium hatte diesmal auch ein Abgeordneter der Regierung Platz genommen. Genosse Hardt, als Vorsitzender gewählt, eröffnete die Versammlung. Sodann erklärte Genosse Weiser einen eingehenden 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 erwartet haben. Wenn gegenwärtig die Arbeiterausschüsse noch beisammen sind, so deshalb, weil noch verschiedene, daß 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 Kampf entschlossen waren, deshalb kam man ihnen mit dem Betrag 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 Einstrom des Stimmzettels der Eisenbahner könnten dann doch die Bürgerlichen diese Forderungen nicht ganz umbringen. Es ist selbstverständlich, daß noch nicht alle von den 21 Millionen befriedigt sind, und daß allenfalls die „Passive“ noch lebhaft besprochen wird, aber durch eine einheitliche, festgelegte Organisation holen wir uns noch, was notwendig ist. Redner erinnert daran, daß die bürgerlichen Blätter und auch die „Tagespost“ für die passive Weisheit heften, doch gleich dies nur aus Berechnung. Wir wissen, was wir zu tun haben und sind entschlossen, aus die Verantwortung für unsere Beschlüsse zu übernehmen. Der Deutschnationale Abgeordnete Heine und der Christlichsoziale Abgeordnete Klement 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 Weiser erörterte noch das System der Vorrückung und die neue Arbeitsordnung. Sodann deklarierte Genosse Weiser mit einem Beispiel den Prämienwindel auf und wies nach, daß den Arbeitern von 90 Prozent 60 Prozent abgestohlen werden. Schließlich kam Genosse Weiser auf das Gericht 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 Zustimmung.) Nachdem noch Genosse Schmidbauer gesprochen, wurde die bereits bekannte Resolution einstimmig angenommen und die Versammlung nach einem Schlusswort über den Ausbau der Organisation geschlossen.

Gloggnitz und Hieflau. Am 12. beziehungsweise 21. Dezember fanden in Gloggnitz und Hieflau 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. (Versammlungsbericht.) In einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung, welche am 18. Dezember 1911 stattfand, referierte Genosse Hartmann aus Wien über die geplante Einführung des Astordsystems in den Werkstätten der L. I. Staatsbahn. Die sehr zahlreiche Erfolgen folgten den gegebenen 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 Befestigung der Bediensteten der L. I. Staatsbahn. Bei der Mitteilung des ungenügenden Befestigungs der Staatsbahnen verhältnisse erholte sich ein Sturm der Entrüstung in der Versammlung. Mit einem kräftigen Schlusswort des Vorsitzenden Genossen Sedlacek wurde die Versammlung geschlossen, deren Verlauf eine Gewißheit dafür ist, daß die St. Pöltner Eisenbahnerbediensteten in einer strammen Organisation militärisch 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 Personalhäuser in Krems.

Am 12. Dezember referierte Genosse Krobath in einer Eisenbahnerversammlung in Furtw-Götzweig.

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

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

Budweis. Am 10. Dezember 1911 fand im Gasthaus „Zum roten Herz“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, die sehr zahlreich besucht war. Genosse Dusek aus Wien sprach in einer zweistündigen Rede die Kämpfe der Eisenbahner seit der Gründung der Organisation und erörterte die Auseinandersetzung im Parlament zur Verhandlung stehende Aktion für die Eisenbahnerbediensteten, 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 erinnerte für sein sachlichen und gebiegenen Ausführungen reichlichen Beifall. Trotzdem auch zahlreiche Gegner anwesend waren, meldete sich niemand zum Wort, und Genosse Krobath als Vorsitzender schloß diese schon verlaufene Versammlung mit einem warmen Appell an die Anwesenden um 1/2 Uhr nachmittags.

Hörb. 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 abgeschnittenen Eisenbahnerarbeiter 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 wettbewerbsfähigen Männer lauschten, und als Genosse Dusek seine Rede mit dem 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 zu führen zu können.

Aus den Organisationen.

Czernowitz. (Ortsgruppenmitteilungen.) Da ein Teil der Mitglieder unserer Ortsgruppe nicht in Czernowitz domiciliert, 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 Lotal der Ortsgruppe, Bahnhofstraße 68, Herr Dr. Oberländer in privaten oder dienstlichen Anlegungen unentgeltlich Rechtsauskünfte erteilen. Der Tag und die Stunde wird im „Eisenbahner“, im „Kleinjarz“ und im „Zeliznycznyk“ bekanntgegeben.

werden. Die erste Sprechstunde wird am 26. 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. Dr. 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 Regulat der Kameradschaftsliste. 2. Die Hinterbliebenenunterstützung. 3. Anträge. Die Genossen Ausschusssmitglieder werden eracht, volzählig und pünktlich zur Sitzung zu erscheinen. Am Sonntag den 14. Jänner 1912 um 10 Uhr vormittags (Bahnzeit) findet in der Ortsgruppe eine Mitgliederversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Beschluß zur Gründung der Kameradschaftsliste. 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 höflichst eracht, zur Versammlung bestimmt zu kommen. — Den in Czernowitz wohnenden Mitgliedern bringen wir zur Kenntnis, daß der „Eisenbahner“, „Kollegiarz“ und „Zeliznycznyk“ von nun an in Paketen von den Administrationen an die Ortsgruppen gejedert 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 Verkehrsverbundes sind, als Mitglieder der zentralen Organisation nicht aufgenommen werden können, bevor sie aus dem Verkehrsverbund 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 Mitgliedsbüchel oder Interimskarten nicht gestempelt haben, sollen diese gelegentlich der angesagten Versammlungen mitbringen. — Am Sonntag den 21. Jänner 1912 um 10 Uhr vormittags (Bahnzeit) findet in der Ortsgruppe eine allgemein zugängliche Versammlung der Stations- und Magazinsarbeiter und der Bahnhofshaltungsarbeiter aus der ganzen Bulosin statt Tagesordnung 1. Die Vorrätehaltung, Automat, Arbeitsordnung und Erholungskürze der provisorischen Arbeiter 2. Räten und Bedeutung der Organisation. (Hinterbliebenenunterstützung, Kameradschaftsliste u. s. w.) 3. Anträge und Anfragen. Die Genossen Vertrauensmänner in der Provinz werden eracht, alle provisorischen Arbeiter von der Versammlung zu verständigen, damit die Versammlung gut besucht wird.

Wörgl 1. Bei der am 15. Dezember abgehaltenen Versammlung wurden folgende Genossen als Vertrauensmänner gewählt: Johann Freudenreich in Nötterberg, August Bäumler aus dem Posten Nr. 1, als Sektionsvertrauensmann; ferner wurden als Rätevertrauensmänner aufgestellt: für die Strecke Rastenfeld-Wörgl Alois Schäbenthaler, für die Strecke Wörgl-Brixlegg Hermann Weber; für die Strecke Jenbach-Tiefenbach Georg Holzmann; für die Strecke Tiefenbach-Gall Leopold Grubhofer. Ferner werden jene Mitglieder, die den Hinterbliebenenunterstützungsfonds beitreten aufgefordert, die Beitrittsklärungen an Genossen Schmid oder an Genossen Rudig im Heizhaus (l. t. Staatsbahnen) abzugeben.

Gänserndorf Bei der am 2. Jänner stattgefundenen Konstituierung des Ortsvereins ausdrücklich wurden folgende Genossen gewählt: Obmann Karl Gallo, Vizekanzler Johann Kotsch, Schriftführer Johann Starzinger, Kontrolle Wenzel Haas und August Strelsky.

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

Die Ortsgruppen- und Bahnhofsmänner werden eracht, die ausgefüllten Beitritts-erklärungen für die Hinterbliebenenunterstützung an die Zentrale einzuführen.

Berschiedenes.

Das deutsch-nationale Wissenskund. Wer sich einmal amüsieren will, der lese den folgenden Bericht, der im „Gärtner Tagblatt“ erschienen ist:

Erwähnung eines Siebenjährigen. Der gewiß einzige därfende Fall, daß einem Siebenjährigen für stramme nationale Kleinarbeit von einem Schuhverein eine Ehrung zuteilt wird, hat sich Sonntag Vormittag in Gablonz ereignet. Im Hotel Post wurde dem Söhnchen des gewesenen verdienstvollen Bundesobmannes Herrn Hugo Wildner in einem prächtigen Metallrahmen ein Anerkennungsblatt des Bundes überreicht, das folgenden Bericht hat: „Bund 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 Neujahrsstag 1912 dieses Anerkennungsblatt gewidmet in dankbarer Würdigung seiner Verdienste, die er sich als treuer Hüter der Bundesbüchse im Hotel Post in Gablonz an der Neize erworben hat, wo er unter der Obhut seines Vaters schon seit drei Jahren jeden Sonn- und Feiertag mit der für sein Alter beschwerlichen Büchse des Bundes der Deutschen in Böhmen von Gast zu Gast pilgert und hiervor schon einen ansehnlichen Betrag für den Bundesstädte eingezahlt hat. Er verrichtet nationale Kleinarbeit in des Wortes tatsächlicher 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 Gesierte mit den Worten: „Ich danke“ erwiderte. Sein Vater führte diesen Dank nüchtern aus und versprach, sein Kind auch weiterhin zu regstem Empfinden für die deutsche Volksache zu halten. Sodann ging der wackere kleine Kämpfer an seine Arbeit und noch nie während seiner mehrjährigen Tätigkeit hat er für die Bundesbüchse und für Waisenfarten so viel Geld bekommen wie an seinem Ehrentag...

Das nennt man seiner selbst spotten, und nicht wissen wie!

Die Lokomotive als Spielzeug. Über Spielzeug veröffentlich Paul Mahlberg in der Münchner Wochenschrift „März“ einen gedankenreichen Aufsatz. Mahlberg geht von der Beobachtung aus, daß das Kind an der mechanisch betriebenen Lokomotive erst rechte Freude findet, wenn die Feder spannt ist, und meint, wie eine Lokomotive für Kinder beschaffen sein müßte, könnte man aus der Art erschließen, wie sie „eher“ spielen. Eine Lokomotive in voller, freier Fahrt scheint in Kinderaugen eindrucksvoll zu sein, wie ja auch wir für die Überschreitung der Turbine mit ein paar tausend Umdrehungen kein Auge haben. Schon aus rein optischen Gründen kann wohl ein Kinderauge eine kaum gesehen entwundene

Lokomotive nicht fassen. Die Lokomotive hat die Funktion, schwere Lasten zu ziehen. Das kommt am besten zum Ausdruck in dem schwierigen, langsamem, leichten Anfahren nach der Ruhe. Nur hat das Kind offenbar eine Ahnung von dieser Funktion, denn es erklärt die Zeit ihres stärksten Ausdrucks in dem Dauerzustand. Selbst wenn es eine Bliglokomotive ist, geht es langsam. Schritt vor Schritt, den Zug der eingebildeten Last im Körper ausdrückend und wirklich einen Widerstand durch das Abschleifen der Schuhsohlen auf dem Boden hervorruft. Dabei unter rhythmischen tiefen und tiefen Bewegungen mit den im Elbogen geführten Armen. Das ist das auffallendste, denn es beweist den Blick für das Gelenk der Lokomotive, die Stärke von Rad zu Rad. — Also wird in dem Spielzeug der Ausdruck des Lastziehenden als Funktion, äußerlich auch das Gelenk der sichtbaren Kraftanwendung und hörbar ihr prustendes Sichluftrischen sein müssen. Die Naivität des Kindes verlangt gerade das letztere. Kinder und Völker in den Kinderschulen wollen jede Kraftanwendung heraus hören, und die Ausübung der Wirkung gilt der Ursache gleich. Nimm eine Feder, hebe sie auf und schaue dabei, und das Kind glaubt an ihre Schwere.

Demotrit unterscheidet schon zwei Formen der Erkenntnis: die „dumme“, rein auf sinnliche Empfindungsqualitäten gestellte, und die „echte“ Verstandserkenntnis. 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“, „liebenswürdig“, „gefährlich“, oder „Schätzungs-begriffe“, 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 geschickt geleiteten Technischen Monatshefte (Stuttgart, Frankfurter Verlagsanstalt) berichten. Die nördliche Hälfte der sogenannten Floridastraße, die die Halbinsel Florida von Cuba trennt, wird von einem sehr warmen kleinen Inselchen aus, reißt, die aus einem recht flachen, nirgends über acht Meter tiefen Meeressgrund emporragen und die Florida Keys bilden. Die südlichste, landfernste dieser Inseln ist das berühmte Key West, das entzückende Kurzbad der New Yorker Millionäre und Reisenden. Um Key West recht schnell und leicht von New York aus erreichbar zu machen, hat man neuerdings eine Eisenbahn mitten durchs Meer, über die Ketten 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 183 im Trossenstein des Meeressodens verankerten Pfählen besteht. In der Mitte dieses großen 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-Westbahn wurde im Oktober 1904 begonnen, 1908 war sie bis Knight's Key fertig, es fehlten noch etwa 75 Kilometer. Der urdichte Wirbelbaum vom 11. Oktober 1909, der Key West größtenteils zerstörte, hat jedoch auch den Bahnbau hart mitgenommen, so daß die Bahn bis heute noch nicht fertiggestellt worden ist. Wegen der in den dortigen Meereswellen des feuchten Meers, oft außerordentlich hohen Wellen mußten die Gleise volle 10 Meter hoch über dem Meeresspiegel gelegt werden, wodurch der Bau natürlich sehr erheblich vertieft werden ist. Schon vor den Orkanbeschäden vom Oktober 1909 hatte das Unternehmen 15 Millionen Dollars, also 80 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 grehe 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 Eisenbahnen, die Europäer im himmlischen Reich zu erbauen suchten, von Fanatikern zerstört wurden, weil dadurch die Ruhe in der Erde schlafrigen Ahnen gestört werde, so trifft der ungewöhnliche Fortschritt recht vor Augen, den die moderne kapitalistische Zivilisation unter dem ältesten Kulturstab der Welt erreicht hat. Die neue Eisenbahnlinie führt von Peking nach Tschang und erstreckt sich über eine Länge von 210 Kilometern. Die vorläufige Endstation Tschang ist der Hauptmittelpunkt der Karawanenstraßen, die nach Russland führen. Was diesem chinesischen Unternehmen die besondere Note verleiht, ist nicht nur die vorzüllige Ausführung der Arbeiten, sondern noch mehr die Schnelligkeit der Ausführung und die große Sparsamkeit, die bei der Anlage gewalzt hat. Das Verdienst bei allen diesen Erfolgen gebührt zum größten Teil dem Ingenieur, dem die Überleitung anvertraut war, Sun-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 gebracht ist. 1905 konnten die vorbereitenden Arbeiten begonnen werden und bereits im Oktober desselben Jahres waren die Pläne festgelegt und konnte mit der Arbeit begonnen werden. Der Bau hat grehe und schwierige Ingenieurwerke erfordert, Brücken, Tunnels und große Dammablagen. 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 englisches Fabrikat; die Waggons kommen zum Teil aus Amerika, zum Teil aber auch aus den chinesischen Waggonsfabriken 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 Hefts heben wir vor: Wahlkampf. — Die Eisenbauer. Zur Geschichte des Niederganges des landwirtschaftlichen Kleinbetriebs. Von Ernst Andree. — Die große chinesische Revolution. Von Michel Pawlowitsch. (Fortsetzung.) — Die Bevölkerung in Frankreich. Von Paul Louis (Paris). — Literarische Rundschau: Nehmer, Dr. Mag. Die soziale Fürsorge im Bergbau. Von O. H.

Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Telegraphen zum Preise von M. 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 übernommen — Redaktion keine Verantwortung.

Aufer Fleischmot — nun auch Kaffee- und Zuckerzehrung. 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 Kathreiner Kneipp-Malzlaß ganz besonders hingewiesen. Der echte Kathreiner in den bekannten Originalpäckchen, die den Namen und das Bild „Pfarrer Kneipp“ als Schutzmarke und den Namen „Kathreiner“ tragen, ist für den Wohnenkaffee der beste Kaffee und auch der wohlschmeckendste Zusatz. Bei Verwendung des Kathreiner benötigt man viel weniger Zucker, als wenn man reinen Kaffee trinkt oder sich irgendeines Surrogats als Zusatz bedient. Man spart also durch den Kathreiner Zucker und Kaffee und damit ein hübsches Stück Geld. Wenn die Hausfrauen für das Fleisch auch einer derartig guten Kaffee 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 jetzige Ansetzung 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. Nagl Rücksicht erwartet.

Im Interesse aller Genossen ist es gelegen, vor dieser Einrichtung gegebenenfalls Augen 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 Bahnhofstellen Formulare zugestellt, in welche der Mitgliedsstand nach Kategorien und, wo mehrere Bahnen in Betracht kommen, auch nach Bahnen zu zuteilen sei wird. Die verstaatlichte O. B. B., S. G. B., Nordbahn und B. N. B. sind, so wie bisher, getrennt anzustellen.

Der statistische Bogen ist spätestens bis zum 10. Jänner 1912 an die Zentrale einzuführen.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomitee sitzung am 28. Dezember 1911 Erledigung des vorliegenden Einlaufes sowie mehrere 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 Knot zu ziehen, die sich immer und überall für das Personal einsetzen, hat es für angezeigt bejunden, mit Hilfe des Unratöfels, genannt „Eisenbahnerwacht“, endlich auch mich zu überreden. Der erwähnte Querulant ist aber so naiv und meint, wenn er seinen Unrat speziell bei den Wächtern ablegt, 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 einschließlich bedauern. O, heilige Einsicht, du!

Der hyperbolische Herr Beamte riegt an allen möglichen und unmöglichen Dingen Korruption, Verrat u. c.

So soll auch ich angeblich von der Südbahnverwaltung jetzt den Lohn dafür erhalten, weil ich 1907 noch rechtzeitig umgeschenkt hätte. Bekanntlich war der Höchstgehalt eines Wächters der l. l. Staatsbahn bis in das Jahr 1908 800 Kr.; der eines Südbahnwächters bis 1907 aber 960 Kr., also um 160 Kr. höher; ab 1907, weil 1200 Kr., um 400 Kr. höher. Die Vertrauensmänner der Südbahnwächter hatten auf ihrer Konferenz im Frühjahr 1907 in Marburg 800 Kr. als Anfangsgehalt verlangt, also das, was bis dahin die Kollegen der Staatsbahn an Gehalt gehabt 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 leitenden, so insbesondere Herr Klein und Dr. Weißner, ein demagogisches Hinauslügen des Mindestgehaltes der Wächter an, so zwar, daß der Mindestgehalt für einen Wächter der Südbahn ab 1907 1000 Kr. befragt sollte. Man rechne: Die Staatsbahnverfolger hatten bis 1908 als Endgehalt 800 Kr., die Südbahner 960 Kr.; nun aber, so wollten es nicht die Vertrauensmänner der Wächter, sondern ein paar übergeschnappte Beamte, sollte der Anfangsgehalt momentan höher sein als der bisherige Endgehalt, welcher ohnedies noch um 160 Kr. höher war, als jener der Staatsbahner.

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

Bei einer engeren Vertrauensmännerzählung, von der ich nichts wußte, wurde der ursprünglich geachte, vernünftige Beschluß wieder hergestellt. Für diesen Beschluß wurde aber einmütig 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 Botschaft bringen sollte, daß diese Forderungen nun angenommen seien, wird als Herausforderung der wichtigsten Forderungen unter das alsterbescheidenste Ausmaß und als am Narrenstall führen hingestellt.

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

Ich bin nun schon 15 Jahre angestellt, bereits vor 14 Jahren habe ich schon einmal um eine Kondukteurprüfung angeföhrt, als ich endlich die Prüfung machen durfte und die Beförderung für eine solche Stelle erhielt, wußten es die Machthaber der Baudirektion, welche damals fungierten, au-

hinterreiben, daß ich einberufen wurde, es ist klar, daß dies nicht aus Liebe zu mir geschah. Hätte man damals dies nicht verhindert, so wäre ich heute längst Oberkondukteur. Diese alten Herren der Baudirektion von damals haben heute schon den blauen Bogen, ich aber bin Wächter geblieben. So wie ich damals schon die Interessen der Wächter vertrat, vertrete ich dieselben auch heute noch, was ja bekannt ist und worüber ich kein Wort zu verlieren brauche. Auf unserer letzten Wächterkonferenz in Marburg im November 1910 wurde nun unter anderem auch ein Beschluß gefaßt, durch die Personalkommission den Antrag einzubringen: Es soll mit den Wächtern der Bahnverhältnisse analog dem Verkehr, Schule über die Instruktionen gehalten werden, jedoch derart, daß eigene Instruktionen von Wächterposten zu Wächterposten gehen und die Wächter über den Sinn und die Anwendung der einzelnen Instruktionen unterwissen, hiezu sollen Instruktoren aus dem Stande der Wächter, nicht aber Beamte, ernannt werden. Als nun dieser Antrag bei der Personalkommissionssitzung im Juni d. J. verhandelt wurde, erklärte in der Debatte der damalige Vorstehende Herr Ingenieur Maschinendirektorsvertreter Schöß, der Antrag sei nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen, es spreche sehr viel für ihn, er habe gewiß gute Tendenzen und meinte dann, ich würde mich auch geniß hiezu eignen, ja gerade die geeignete Person hiezu sein. Nun, ich hätte die Stelle auch angenommen.

Die Baudirektion scheint aber damit nicht einverstanden zu sein und eines schönen Tages, anlässlich von Interventionen für meine Kollegen bei der Baudirektion, wurde ich dort mit der Nachricht überrascht, meine Versetzung zum Verkehr sei bereits grundsätzlich genehmigt. Auf meine Frage: Wieso? und als was? wußte man mir keine Auskunft zu geben. Ich hatte die Sache schon wieder vergessen, als ich plötzlich verlangt wurde und gefragt wurde, welche Stelle ich beim Verkehr übernehmen wolle worauf ich erwiderte: Ich habe seinerzeit um eine Stelle angefaßt, hatte ich dieselbe erhalten, so wäre ich jetzt schon Oberkondukteur, also Unterbeamter, heute könnte ich diese Stelle nicht mehr annehmen, mir gefällt auch mein jetziger Dienst auf der Haltestelle ganz gut, wenn ich aber doch jetzt zum Verkehr kommen sollte, und man mich fragt, was für einen Dienst ich will, so antworte ich, ich würde eine Stationsaufseherstelle annehmen, weil ich da gewissermaßen in meinem Dienst bleibe, das hiezu noch Notwendige würde ich mir noch aneignen. Man sagte mir später, Stationsaufseher in diesem Sinne eignieren nicht mehr, aber man wolle mir eine Stelle als Verschubaufseher geben, ich würde vorderhand zur Einschulung einberufen und könne somit ebenfalls Unterbeamter werden und die Südbahn habe gut gemacht, was früher an mir gesündigt wurde. Es wurde auch ausdrücklich erklärt, daß dies nicht aus persönlichen Gründen, sondern im Interesse des Dienstes geschieht, ich solle ruhig annehmen und brauche keine Bedenken zu haben, man wäre sehr gut, daß ich der Verwaltung gegenüber sowie dem Personal der alte bleiben werde.

Somit glaube ich bewiesen zu haben, daß ich nicht darum angefaßt habe, und daß ich diese Stelle auch nicht als Lohn für ein minderwertiges Einreiten, weder für die Vergangenheit, noch für die Zukunft, im Interesse meiner Kollegen gegenüber der Verwaltung erhalte. Selbstverständlich ist, daß ich in dieser Stellung Unterbeamter werde, obwohl ich nur als Diener dort eintrete, wo aber sonst bei dem Gehalt den ich seither beziehe, das ist 1200 Kr., schon jeder Verschubaufseher Unterbeamter ist. Die verleumderische Behauptung, daß darum die Wächter auf die Nachtdienstzulage verzichten müßten, ist nicht der Erörterung wert und sind auch diesbezüglich schon wieder die nötigen Schritte eingeleitet.

Daß ich bisher immer mit einer Zeitkarte der II. Klasse geahnt wäre, ist eine offenkundige Lüge, wahr ist, daß ich im Jänner d. J. bei meiner Verjammungstour durch 14 Tage, circa 20 Versammlungen abgehalten habe, somit bei Tag und Nacht auf der Eisenbahn war, weiters auf der Tiroler Linie viele Tage keine III. Klasse führte, ich aber in der kurzen Zeit, welche zur Versetzung stand, meinen Kollegen in den verschiedenen Stationen berichten wollte und aus diesem Grunde, wegen der Tiroler Linie das Recht für die Benützung der II. Klasse für die erwähnten 14 Tage erhielt.

Es wäre zu viel Ehre für den Verfasser des erwähnten Artikels, wenn man ihm zuliebe noch mehr den Raum des "Eisenbahner" ausbeuten würde. Die Kollegen kennen sich und werden wissen, was sie diesem Querulanten und Verleumder von einem Beamten schuldig sind.

Wien, am 2. Jänner 1912.

Franz X. Herzog.

Öffene Anfragen.

An die lösliche Generaldirektion der ausschl. priv.

B. G. B. in Prag!

Ist einer löslichen Generaldirektion bekannt, daß die Familienangehörigen der in Deutsch-Slowak wohnenden Werkstättenarbeiter von dem dortigen Bahndirektor Herrn Doctoř Hájík nicht behandelt werden? Indem wir diesbezüglich schon öfters bei der löslichen Generaldirektion vorstellig wurden, eine Aenderung bis jetzt jedoch nicht erfolgte, wird um baldige Abhilfe ersucht.

An die f. f. Nordwestbahndirektion!

Im Monat August wurde vom Zugbegleitungspersonal der Station Schredestein ein Gesuch wegen Abänderung der Mangeinteilung eingesezt. Da eine Erledigung noch nicht erfolgt ist, so bittet das betreffende Personal um Erledigung des eingeseztenen Gesuches.

An die f. f. Staatsbahndirektion in Olmütz!

Ist es der f. f. Staatsbahndirektion Olmütz bekannt, daß Bedienstete der Strecke Grottau-Schönberg von Borgeisen wegen ihrer politischen Gesinnung geschädigt werden? Ist es der f. f. Staatsbahndirektion Olmütz bekannt, daß der Stationsmeister Aehlert einen Arbeiter derart prügelte, daß er ihm einen Bahn aus dem Mund schlug, ohne daß dies von der Betriebsleitung geahndet worden wäre? Ist es ferner der f. f. Staatsbahndirektion Olmütz bekannt, daß bei Protokollaufnahmen dadurch einseitig vorgegangen wird, als man nur Aussagen von Gegnern mißliebiger Bediensteten aufnimmt? Ist die f. f. Staatsbahndirektion Olmütz geneigt, derartige Gesinnungsverfolgungen unmöglich zu machen?

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Post-Neumarkt. Sonntag den 14. Jänner um 3 Uhr nachmittags findet in Scheinböds Gasthaus eine Versammlung statt, wo Kollegen aus Linz über die Bugeständnisse und neuen Arbeitsordnungen Bericht erstattet wird. Sämtliche dienstfreien Kollegen sind freundlich eingeladen.

Guten Appetit, Gesunden Magen haben wir und kein Magendrücken, keine Schmerzen, seit wir Heller's abführende Alabarter Pillen m. d. M. Elsässer's "pillen" benutzen. Wir sagen Ihnen aus Erfahrung, versuchen Sie diese auch, sie regeln den Stuhl und fördern die Verdauung. 6 Schächte sind franz 4 Kronen. Erzeuger nur Apotheker E. B. Heller in St. Gallen, Elsässer Nr. 191 (Schweiz).

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich.

Billach, Ortsgruppe I. Die Mitglieder werden freundlich ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Kontrolle und Abstempelung an die Subfassiere oder an den Hauptfassier abzugeben. Gleichzeitig ersuchen wir jene Mitglieder, welche der Hinterbliebenenunterstützung betreten, die Beiträtsverlängerungen auszufüllen und der Ortsgruppeleitung zuzuführen.

Ortsgruppe Unter-Salzach. Die Mitglieder werden aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher behufs Kontrolle abzugeben. Jene Mitglieder, die dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds beitreten, wollen die genau ausgefüllten Beiträtsverlängerungen ehebaldigst abgeben.

Bahnhof Mauthausen. Am Sonntag den 21. Jänner 1912 um 8 Uhr vormittags findet in Mauthausen, Gasthaus "Zu den drei Kronen", eine Mitgliederversammlung mit Neuwahl der Bahnhofsteileitung statt.

Bahnhof Priesen. Die Bahnhofsteileleitung hält am 21. Jänner 1912, nachmittags 3 Uhr, im Gasthaus "Zur Stadt Priesen" ihre ganzjährige Generalversammlung ab. Die Mitglieder werden ersucht, recht zahlreich zu erscheinen. Referent ist zur Stelle.

Ortsgruppe Oberndorf. Die Generalversammlung wird am 14. Jänner um 2 Uhr nachmittags im Vereinslokal abgehalten. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Stauding. Sonntag den 14. Jänner um 3 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal, Restaurant "Zur Nordbahn", die diesjährige Generalversammlung statt. Tagesordnung: 1. Bericht des Bahnhofsteileiters über das abgelaufene Vereinsjahr. 2. Neuwahl der Ausschusmitglieder. 3. Die Einführung der Hinterbliebenenunterstützung. 4. Dreie Anträge. Die Mitglieder werden ersucht, vollzählig und rechtzeitig zu erscheinen.

Ortsgruppe Klosterneuburg. Am Dienstag den 16. Jänner 1912 um 5 Uhr abends findet in der Restauration "Zur Schießstätte" eine Mitgliederversammlung mit Vortrag eines Wiener Referenten statt.

Bahnhof Trieben. Am Sonntag den 14. Jänner 1912 um 8 Uhr nachmittags findet in Gaishorn, Heimgartners Gasthaus, eine Mitgliederversammlung statt.

Ortsgruppe Komotau. Die Generalversammlung findet am 14. Jänner 1912, nachmittags 1/2 Uhr, in Herrn Franz Dicks Gasthaus in Oberndorf statt.

Es ist Pflicht aller dienstfreien Genossen, daran teilzunehmen.

Billach, Ortsgruppe I. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß am Mittwoch den 17. Jänner 1912 um 7 Uhr abends in Unterlaßers Gasthaus die ordentliche Generalversammlung stattfindet. Da die Generalversammlung eigentlich das getreue Bild der Vereinstätigkeit im abgelaufenen Jahre darbietet und wichtige Beschlüsse zu fassen hat, ist es Pflicht jedes einzelnen Genossen, derselben beizuhören. Gäste sind willkommen.

Inhalt der Nummer 1 vom 1. Jänner 1912.

Neujahr. Gedicht von Siebein Kristan.

Artikel: Die Herrenhäuser gegen die Eisenbahner. Zur Bewegung der Staatsbahner. Die Verbesserungen der Beziege des Personals bei den f. f. Staatsbahnen. Erfolgreicher Abschluß der Vereinigung bei der Salzammergut-Losabahn. Die neuen Arbeitsordnungen. Eine schwere Schädigung des Lokomotivpersonals. Pensionsfonds der Südbahn für Unterbeamte und Diener.

Feuilleton: Die Lokomotive. Ein Ritter der Industrie.

England: Nationalverbändlerische Aufrichtigkeit. Zwanzig Millionen mehr für den Militarismus. Das Parlament im Frühjahr. Lokomotivbestellungen für die Staatsbahnen. Finanzielles von der Buschländer Eisenbahn.

Ausland: Neue Streiks in England. Eisenbahnerfragen im oldenburgischen Landtag. Ein weißer Rabe. Das Wachstum der amerikanischen Eisenbahnerorganisationen.

Aus dem Gerichtsaal: Ein Freispruch trotz ungünstigen Gutachtens der Generalinspektion. Unfall im Heizhausbahnhof Graz.

Streitlicher: Eine Interpellation wegen Schädigung der Blazmeister und Wagenverlehrer der Staats-eisenbahngeellschaft. Die Wahlen in den Pensionsfondsausschüsse für Unterbeamte und Diener der Südbahn für die Funktionsperiode 1912/14. Wahlerfolg der sozialdemokratischen Eisenbahner in der Buhowina. Die Remunerationen bei der f. f. Nordwestbahndirektion.

Korrespondenzen: Wien II Linz, Iglau, Graz, Mährisch-Ostrau-Oderfurt, Wilhelmsdorf, Wolfsberg, Tetschen, Brünn I, Glatz.

Veranstaltungsberichte: Pragerhof, Leoben, Linzmark, Prohn.

Aus den Organisationen: Hohendorf, Gänserndorf, Oderfurt.

Verschiedenes: Juniperparole. Die Kirche hat einen guten Magen.

Literatur: Handelspolitik und Sozialdemokratie. Der Kampf um die Reichsversicherungsordnung. Handlungshilfen, technische Angestellte und Reichstagswahl. Die Vernichtung der Sozialdemokratie. Die Marottokrise vor dem Reichstag. Die englische Gefahr und das deutsche Volk. "Neue Zeit".

Mitteilungen der Zentrale: Zentralauschüsse für Statistik 1911.

Öffene Anfragen: An die f. f. Nordwestbahndirektion. An die f. f. Staatsbahndirektion für die Linien der St. G. An die f. f. Nordwestbahndirektion.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich: Steinbrück, Weißkirchlich, Mistel, Komotau, Böhmisches Leipa, Gmünd, Krems a. d. Donau, Trautenau, Schredestein, Haaden-Brunnendorf, Teplich, Oberleutendorf, Rudig, Haisfeld, Jägerndorf, Marburg II, Töples, Krems a. d. Donau, Mährisch-Schönberg.

Briefkasten der Redaktion.

Waidhofen a. d. Th. Nachdem der Bauoberkommissär zur Betriebsleitung Zweithl. verkehrt ist, so können Sie nur froh sein, wenn Sie diesem Menschen nicht weiter dienstlich unterstellt sind. — Gloggnitz. Eichelmayer ist nach Murzus zuschlag verkehrt. Offensichtlich wird ihm dort sein Handwerk gelegt werden. — Czernowitz. Es war ganz unmöglich, die beiden längeren Einsendungen diesmal noch unterzubringen, da die Nummer 2 des "Eisenbahner" bereits am 9. Jänner expediert wurde und die Einsendungen am 8. Jänner einglangten. Sie erscheinen in der nächsten Nummer.

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

Inferate

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

Männerkrank-

heiten und Nervenbeschwerde" von Spezialarzt Dr. Kummer. Neuerlich lehrreich ist Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkbeschädigung, Geschlechtskrankheiten, folgen neuem eintretender Bedrohungen und weise und alter geübte Leiden. Für jeden Mann, ob jung oder alt, ob gesund oder schon erkrankt, in das Leben dieses Buches von geradezu unübertreffbarer Gesundheit. Der Gelehrte lernt sich vor Krankheit und Säugum zu schützen, der bereits Leidende aber lernt den sichersten Weg zu schneller Heilung kennen. Viele interessante, belebende Abbildungen. Für Kr. 1.60 in Briefmarken franko von Dr. med. Kummer, Wenz 81 Schweiz.

MIT VERLUST!

Um mich meinen P. T. Kunden erkennbar zu zeigen, werden abgegeben:

40 bis 45 Meter echtfarbige, fehlerfreie Reste um 16 Kronen

sortiert in schönem guten französischen Zephir, Oxford, La Qualität, Bettzeug moderner Farben, weisse la Leinen, Blandruck, Flanell und Barchent.

Jeder Rest 3 bis 12 Meter lang und bestens verwendbar.

Dieselben Reste extrabester, allerfeinster Qualität, 40 bis 45 Meter, um 18 Kronen.

Versand geschieht per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen und das Geld sofort getourniert.

Achtung! Bin auch bereit, mir angegebene Warenarten zu senden, welche sich jeder nach Wunsch angeben kann,

S. STEIN, Weberei, NACHOD in Böhmen.

Musterkollektion jeder Art vorzüglicher Webwaren für den Haushalt und Brautausstattungen kostenlos. Nur von Resten sende keine Muster.

WIR WARNEN

jedermann, wenn er hustet, heiser, verschleimt und appetitlos ist, wenn er ein Abnehmen seines Körpergewichts bemerkt, wenn er nachts schwitzt, sich schwach und erschöpft fühlt oder diese gefährlichen Zeichen an einem Familienmitglied wahrnimmt,

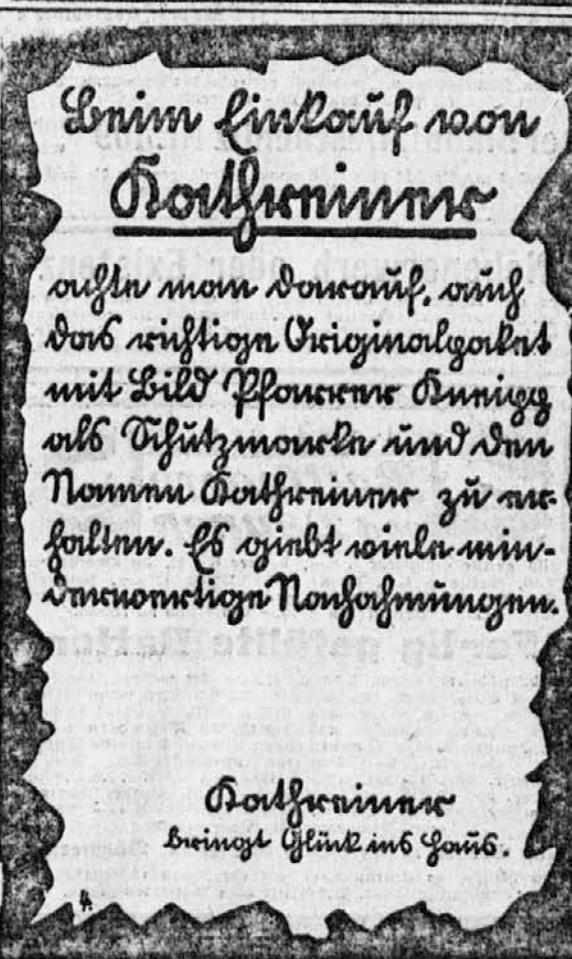
24



sich nicht mit verschiedenen Geheimmitteln den Magen zu beladen, sondern augenblicklich

Oerkény LINDENHONIG Syrup

zu bestellen und das Weiterbreiten des Übels zu verhindern. Oerkény Lindenhonig (syrup) übertrifft alle ähnlichen Mittel, stellt den Husten, löst vorzüglich den Schleim, verbessert den Appetit und vertreibt den Husten, zischschwürenden Nachtschweiß. In der englischen Ausstellung mit goldener Medaille ausgezeichnet. Eine Pro-fra-e kostet 3 Kr., eine grosse Flasche 5 Kr. und drei grosse Flaschen franko 15 Kr. Per Nachnahme zu bestellen nur beim alleinigen Erzeuger HUGO OERKÉNY'S Apotheke, Budapest, Thököly-út 28. Dep. 12

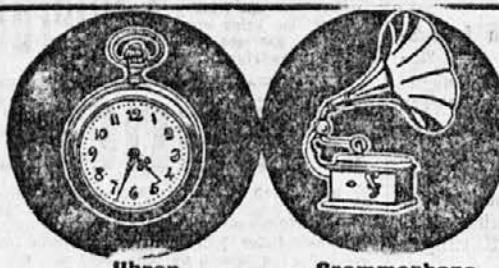


Baldurinum bringt Glück ins Gesicht.

Ohne Anzahlung gegen Monatsraten

Illustr. Preiskataloge gratis und franko.

Nur erstklassige



Uhren

Grammophone



Theater- u. Reisegläser

Nur erstklassige

Auf Verlangen
Auswahlsendungen.

Adolf Jirka, Uhrmacher und Juwelier, Krumau a. d. Moldau.

Achtung, Eisenbahner!! Viel Geld ersparen Sie beim Einkauf!

Bon Verkaumieren elegante Herrenanzüge von K 14.—, Hosen von K 10.—, Lederröcke, Westertragen von K 8.50, Mobecken von K 4.— aufwärts.

Großes Lager von seiner Herren, Damen- und Kinderware, fertige K 1.50, schwerer Bettzeug, Damastgrädel, Bettw. Leinen, Chiffone, Tissine, per Stück nur K 9.50, handbürste, Tischläufer, Vorhänge K 2.—. Garantiert nur edelste Ware, alles erstaunlich billig. Einzel in Wien nur bei

Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.

Auch Kleiderleihanstalt, per Anzug K 3.—. Provinzverland reell per Nachnahme.

Die „Patent-Korkkappe“

ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsachen- u. Tuchfabriken

Wilhelm Beck & Söhne

Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.

Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Wem daran liegt

mit dreijähriger schriftlicher Garantie eine moderne Sprechmaschine mit oder ohne Trichter

ohne Anzahlung

unter Zahlung der ersten Monatsrate zu erhalten, ebenso auch Platten allein ohne Apparat zu selben Bedingungen, wende sich an die einzige Sprechmaschinenfabrik Österreichs

Leop. Kimpink

Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

Billigste Kippfassapparate ohne Konkurrenz. Reparaturen, fachmännisch billigst. Kein Gasseaden, Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. — Katalog gratis.

Beste billige Bezugssquelle!

Bettfedern-Daunen

1 Kilo neue, graue, geschliffene Bettfedern K 2.—, bessere K 2.40, halbweise K 2.80, weiße K 4.—, bessere K 6.—, Herrenfleisch, schneeweiß K 8.—, Daunen, grau K 6.—, 7.— und 8.—, Daunen, weiß K 10.—, Grusbaum K 12.—, Wärmekasten K 14.—, von 5 Kilo an franko.

Fertige Betten

aus dichtstängigem roten, blauen, gelben oder weißen Ranfting, 1 Tuchent zirka 180 x 120 cm. groß, am 2. Kopfpolster, diele zirka 80 x 60 cm. groß, aufwärts gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfern, K 10.—, Halbdämmen K 20.—, Dämmen K 24.—, Tuchent allein K 12.—, 14.— und 16.—, Kopfpolster allein K 5.—, 6.—, 7.—, Tuchent zirka 180 x 120 cm., K 15.—, 18.— und 20.—, Kopfpolster, zirka 90 x 70 cm. K 4.50, 5.— und 5.50, Untervett, zirka 180 x 116 cm., K 13.—, 15.— und 18.—, Kinderbetten, Bettberge, rechteckiger, Matratzen, Steppdecken, Klanelbeden u. s. w. billigst, verleihbar per Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10.— an franko.

Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).

Richtig passendes umgetauscht oder Geld retour. Verlangen Sie die ausführliche, illustrierte Preisliste gratis und franko.

Nebenerwerb oder Existenz

stehen sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltungsgebräuchssachen zu gesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 26“ an die Annoncexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9. 25

Billige Bettfedern und Daunen

1 Kilo graue geschliffene K 2.—, bessere K 2.40, halbweise prima K 2.80, weiße K 4.—, prima daunenweiße K 6.—, hochprima K 7.—, 8.— und 9.50, Daunen, graue K 6.—, 7.—, weiße prima K 10.—, Grusbaum K 12.—, von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtstängigem, rotem, blauem, gelben oder weißem Ranfting, 1 Tuchent zirka 180 x 120 cm. groß, am 2. Kopfpolster, diele zirka 80 x 60 cm. groß, aufwärts gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfern, K 10.—, Halbdämmen K 20.—, Dämmen K 24.—, Tuchent allein K 12.—, 14.— und 16.—, Kopfpolster, zirka 90 x 70 cm. K 4.50, 5.— und 5.50, Untervett, zirka 180 x 116 cm., K 13.—, 15.— und 18.—, Kinderbetten, Bettberge, rechteckiger, Matratzen, Steppdecken, Klanelbeden u. s. w. billigst, verleihbar per Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10.— an franko.

Mag Berger in Deschenitz Nr. 423a, Böhmerwald. Kein Konto, da Umtausch erlaubt oder weiß rückgärtig wird. Reichthaltige Konto, Preisliste aller Bettwaren gratis. 15

Schulden über

19

Bruch, Kropf, Prostatahypertrophie, Blinddarmzündung, Darmdrüsen, Parotisfistule n. Wallenstein und der Kropf der anfallen werden, am 2. Konto vom Sanatorium Dr. Jäger in Wien einzeln gratis abgeschafft.

Gelegenheitskauf! Garantiert echter

Hirschbart Prakt. exemplar

dunkles Haar, buschig mit sehr schönem Brillen, 18 cm lang, samt Kästchen, bunte mit verschiedenfarbigem Ring und Schraube zusammen nur 6 Kronen

Stetige Gelegenheit! 1 genügt.

Bereit bei Nachnahme Gemeinkost 40. blinder Deichsel, Wien X. Allgemeine 3. W. 245.

„Probat“

bestellt, 1 Postkarte nur K 3.70 franko jeder Poststation der Nach-

nahme.

„Probat“

gibt allein ohne teuren

Verpackung einen gesunten u. idem kosthaften Käse. Nur gibt bei Ver-

kauf der Säcken mit

Mark „Probat“.

Leinsdorfer

Gefreide-Rösterel

Leinsdorfer 5

6. Trautenau, Böhmen.

Wünsche.

Ehrenerklärung.

Ich erkläre, daß ich nur durch un-

auslängliche Informationen irrgeschrieben,

durch Aufregung in der Versamm-

lung hinreichen, am 28. September

1911 in Wien X, Arbeitersiedlung, gegen

Dr. Mauritius Kraus Ver-

handlungen vorbringen.

Amalie Geiger,

Himberg, Steg.

Achtung! Achtung!

Arbeiterpfeifen

Photographien auf Porzellan einge-

brannt. Prakt. mit der goldenen

Medaille. Sozialistische Pfeifen, Eisen-

bahnspfeifen, Militärspfeifen, Berg-

mannspfeifen, Handmerkspfeifen, Tou-

ristenspfeifen, Grabspfeifen, Fürstenspfei-

fen, Kästchen, etc. (Nur handmader).

Sammeln Rabatt. 38

Preislisten gratis und franko.

KARL GÖRGNER

Photo: eramische Kunstanstalt

Kanden, Böhmen.

Dieses vorzüglichste nicht ein-

laufende Strickgarn liefert

auch an Private

zollfrei

Wollgarnspinnerei

Heinrich Köster

Rendsburg 20, Eider.

Katalog gratis. Muster franko.

Leopold Koppenstein.

Die anhaltende Teuerung ver-

anlasst uns, die Gewichts-

erhöhung des

Richters Gesundheits-Roggensäftee

ist, wie laufende Anerkennungsschreiben bezeugen, der beste.

Jedem 5 Kilo-Paket wird ein schöner Gebrauchsgegenstand aus Riedel,

Glas u. vor Weihnachten ein praktisches Christbaumgelaube und

zinerde aus Glas je nach Gun

umsonst

beigebracht. — 5 Kilo kosten franko per Nachnahme Kt. 4.—, ohne

Gratissäftee Kt. 3.70 verbot.

Karl Richter, Gesundheits-Roggensäftee, Lewin 7, Böhmen.

Jedem Paket wird ein Serzett der Gratisgegenstände beigelegt.

Billige böhmische Bettfedern

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

breit K 10.— K 12.— K 15.— und K 18.— Meter lang,

140 cm breit K 13.— K 15.— K 18.— K 21.— K 24.—

160 cm breit K 14.— K 16.— K 18.— K 20.— K 22.— K 25.—

180 cm breit K 15.— K 17.— K 19.— K 21.— K 23.— K 26.—

200 cm breit K 16.— K 18.— K 20.— K 22.— K 24.— K 26.—

220 cm breit K 17.— K 19.— K 21.— K 23.— K 25.— K 27.—

240 cm breit K 18.— K 20.— K 22.— K 24.— K 26.— K 28.—

260 cm breit K 19.— K 21.— K 23.— K 25.— K 27.— K 29.—

280 cm breit K 20.— K 22.— K 24.— K 26.— K 28.— K 30.—

300 cm breit K 21.— K 23.— K 25.— K 27.— K 29.— K 31.—

320 cm breit K 22.— K 24.— K 26.— K 28.— K 30.— K 32.—

340 cm breit K 23.— K 25.— K 27.— K 29.— K 31.— K 33.—

360 cm breit K 24.— K 26.— K 28.— K 30.— K 32.— K 34.—

380 cm breit K 25.— K 27.— K 29.— K 31.— K 33.— K 35.—

400 cm breit K 26.— K 28.— K 30.— K 32.— K 34.— K 36.—

420 cm breit K 27.— K 29.— K 31.— K 33.— K 35.— K 37.—

440 cm breit K 28.— K 30.— K 32.— K 34.— K 36.— K 38.—

460 cm breit K 29.— K 31.— K 33.— K 35.— K 37.— K 39.—

480 cm breit K 30.— K 32.— K 34.— K 36.— K 38.— K 40.—

500 cm breit K 31.— K 33.— K 35.— K 37.— K 39.— K 41.—

520 cm breit K 32.— K 34.— K 36.— K 38.— K 40.— K 42.—

540 cm breit K 33.— K 35.— K 37.— K 39.—