

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



Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2-88
Ganzjährlich „ 5-76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 20

Wien, den 10. Juli 1912.

20. Jahrg.

Eisenbahner, merkt auf!

Am 2. Juni 1912 haben in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses gegen den Antrag Lomschil

auf Einstellung von 17 Millionen Kronen für die restlichen Forderungen der Eisenbahner in das Eisenbahnbudget folgende nationalverbändlerische und christlichsoziale Abgeordneten gestimmt:

- Albrecht, Ansoerge, Baechls, Barbo, Berger, Bogendorfer, Brandl Michael, Brunner, Damm, Demel, Denk, Diwald, Dürich, Einspinner, Eisenhut, Eisterer, d'Elvert, Erler, Fiedler, Fink, Fichtenthaler, Frankenberg, Freisler, Friedmann, Fuchs Viktor, Gantner, Gray, Grim, Groß Gustav, Gruber, Günther, Guggenberg, Harel, Hauser, Heilmayer, Held, Herzmansky, Höher, Höhendorfer, Hofner, Hofmann, Huber, Hueber, Jedel, Jesser, Jutel, Keschmann, Kienzl, King, Kittinger, Kleindauer, Kofler, Kraft, Kreilmeir, Kublich, Kuhn, Kuranda, Lang, Lecher, Lechner, Leys, Lipta, Lisi, Loser, Luffsch, Lutschonigg, Maigner Wilhelm, Marchl, Mayer Georg, Mayer Josef, Meigner Franz, Miklas, Nagele, Niedrist, Roggler, Oberleithner, Parerer, Pausik, Perwein, Pleker, Poginger, Primavesi, Redlich, Riendöfl, Roitinger, Schachinger Georg, Schachinger Karl, Schlegel, Schöpfer, Schoiswohl, Schraffl, Schürff, Schweiger, Seidel Anton, Soukup, Stahl, Steinwender, Stöckler, Stölzel, Strziska, Telschitz, Tomaszich, Unterkircher, Urban, Wagner (Mähren), Wagner (Steiermark), Walbl, Waldner, Weiß, Wille, Wohlmeyer, Wollek.

Die Abgeordneten Kroh und Seine, die als die parlamentarischen Vertreter des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner gelten,

riefen vor der Abstimmung davon, weil sie es nicht wagten, gegen den Antrag zu stimmen und dafür durften sie nicht stimmen, weil der

Regierungspfeifendeckelklub, genannt „Nationalverband“, von der Regierung abkommandiert worden war.

Die Nationalverbändler und die Christlichsozialen haben also damit gegen den eigenen Antrag gestimmt, den sie vor einem halben Jahre einstimmig angenommen haben.

Eisenbahner! Sorgt dafür daß dieser infame Verrat in jenen Kollegenkreisen, die noch den Christlichsozialen und Deutschnationalen Gefolgschaft leisten, bekannt werde.

Agitiert für die Stärkung der sozialdemokratischen Organisation, die eure Interessen ganz allein vertritt!

Nieder mit unseren Feinden, Kampf den Heuchlern und Demagogen!

Der Eisenbahnerberrat von den bürgerlichen Parteien endgültig vollbracht.

Der 17 Millionen-Antrag Lomschil von den Nationalverbändlern und Christlichsozialen niedergestimmt. — Das Verlegenheitsgestammel der entlarbten Verräter.

Sie haben es also nach gründlicher Ueberlegung fertiggebracht, sich selber ins Gesicht zu spucken und den Antrag Lomschil abzulehnen. Alles, was bisher von den bürgerlichen Parteien an Arbeiterfeindschaft und an feilem speichelleckerischen Servilismus für die Regierung geleistet wurde, ist diesmal übertrumpft worden, und was je an schamloser Unaufrichtigkeit aufgebracht werden kann, ist in diesem denkwürdigen Abstimmungsergebnis kristallisiert. Am Dienstag, vor acht Tagen also, haben Christlichsoziale und Nationalverbändler den Antrag des Abgeordneten Lomschil auf das Gehalt der Regierung abgelehnt, der weiter nichts verlangt hatte, als daß jene 17 Millionen Kronen in das Budget eingestellt werden, die noch fehlen, um die im Dezember des Vorjahres vom ganzen Hause einstimmig für die Eisenbahner angeforderten 38 Millionen Kronen vollzumachen.

In dem gleichen Atemzug also, wo die bürgerlichen Parteien 100 Millionen Kronen für den Militarismus bewilligten und den Schnappsgrafen ihre Bonifikationen zuschanzten, haben sie die 17 Millionen Kronen, die zur Linderung der Not unter den Eisenbahnern bestimmt waren, abgelehnt, obwohl sie vor einem halben Jahre einstimmig beschlossen hatten, daß 38 Millionen für die Eisenbahner zu verwenden sind. Weil also die Regierung auch diesmal wieder mit demselben Jammerlied ausrückte, das wir schon im Dezember vorigen Jahres gehört haben, knickten die Herren zusammen und schändeten ihr eigenes gegebenes Wort! Natürlich konnte die Drohung, die Annahme des Antrages Lomschil bilde ein Sanktionshindernis und gefährde so das ganze Budget, keinen vernünftigen Menschen schrecken. Die Regierung verfügt derzeit über 700 Millionen an Kasseeinständen und es hätten die 17 Millionen Kronen ohne jede Not daraus aufgebracht werden können, wenn es den Herren wirklich darum zu tun gewesen wäre, als nackensteife Männer ihr gegebenes Wort auch einzulösen. Mit dem rührseligen Jammerlied von der Not des Staates wird also die Regierung kein Glück haben. Man wird sich von ihm um so weniger rühren lassen, als ja der Eifer der Regierung, neue Einnahmen zu gewinnen, nicht eben groß zu sein scheint. Baron Heindl sagte, die Erhöhung der Löhne der Eisenbahner und der Staatsarbeiter sei unmöglich, solange nicht neue Steuereinnahmen gesichert werden. Ja warum sorgt die Regierung nicht für neue Einnahmen? Vor vierzehn Tagen hat Kerner im Subkomitee des Finanzausschusses erklärt, daß die Sozialdemokraten jede Bemühung, noch vor den Sommerferien das Gesetz über die Personalsteuern fertigzubringen, unterstützen wollen. Kerner sagte: „Erhöhen Sie die Einkommensteuer der reichen Leute! Dulden Sie die Steuerhinterziehungen der Kapitalisten und der Grundherren nicht mehr! Schaffen Sie die Steuerfreiheit der Erzherzoge und der Offiziere ab! Besteuern Sie die Gewinnanteile der Verwaltungsräte und die Dividenden der Aktiengesellschaften! Wenn Sie ein solches Gesetz schaffen wollen, dann wollen wir Ihnen helfen, noch vor dem Beginn der Sommerferien damit fertig zu werden!“ Und was war die Antwort der Regierungsmehrheit auf dieses Anerbieten der Sozialdemokratie? Daß jeither überhaupt keine Sitzung des Subkomitees einberufen wurde! Die

Kapitalisten besteuern, damit arme Salinenarbeiter, Eisenbahner, Tabakarbeiter, höhere Löhne bekommen können, ist eben nicht der Wunsch der Regierung und ihrer Mehrheit. Die Regierung rührt keine Hand, um von den Besitzenden höhere Steuern zu bekommen; und dann will sie uns vormachen, daß arme Arbeiter keine auskömmlichen Löhne bekommen können, weil nicht genug Geld da sei!

Lehrreich an dieser den Verrat so offenkundig enthüllten Abstimmung sind vor allem die Einzelheiten, die sich aus dem Verhalten der bürgerlichen Mehrheitsparteien ergaben. In den Parteiberatungen wirkte der Antrag Lomschil zunächst wie eine Bombe. Er schuf einfach eine Situation ratloser Verzweiflung, denn die Zwangslage, unumwunden bekennen zu müssen, ob die früher so warm bekundete Eisenbahnerfreundlichkeit echt sei, war keinem von den Herren Demagogen angenehm. Und so kam zunächst aus der christlichsozialen Vereinigung die Kunde, daß man nach langen Beratungen beschlossen habe, für den Antrag zu stimmen, wiewohl deren Vertreter im Ausschuss schon dagegen gestimmt hatten. Drei Tage später hatten es sich die Herren aber wieder anders überlegt und man beschloß, gegen den Antrag Lomschil zu stimmen, was zur Folge hatte, daß sieben Mitglieder, die Abgeordneten Kemetter, Pank, Franz Fuchs, Brandl, Grafinger, Baunegger und Stumpf aus der Christlichsozialen Vereinigung austraten. Freilich gehören die Herren noch weiterhin dem christlichsozialen Parteiverband als Hospitanten an und sie werden ebenso wie die aus dem Nationalverband schon früher ausgetretene „Dreimännerarbeiterpartei“ den Weg wieder rechtzeitig zurückfinden. Diese Zuversicht drückt auch die „Reichspost“ aus, wenn sie zu dem Austritt der sieben christlichsozialen Mannen sagt:

„Die plumpen Täuschungsmanöver der Sozialdemokratie sollten für ihre Gegner keine Verlegenheit sein; wenn dies heute dennoch vorübergehend der Fall zu sein schien und sogar in starken taktischen Differenzen hervorbrach, so mag dies in der allgemeinen Nervosität, die sich in der Regel am Schlusse einer längeren, schwierigen Tagung anhäuft, seine Erklärung finden. Erfreulich ist dies nicht und am allerwenigsten dürfte es Wiederholung finden. Gegenüber einem so struppelosen Gegner ist die stärkste taktische Waffe die Einigkeit und das Zielbewußtsein.“

Im übrigen lacht die „Reichspost“ den Christlichsozialen Verrat durch einen echt jesuitischen Dreh zu bemänteln. Sie wirft nämlich den Sozialdemokraten vor, daß sie gegen das Budget gestimmt haben und daher auch nicht verlangen können, daß 17 Millionen Kronen für die Eisenbahner verwendet werden. Man höre nur, wie blöde der Jesuitenschmuck orakelt:

„Der Staat soll also 17 Millionen zahlen, aber die Sozialdemokratie verzichtet nicht nur darauf, die Bedeckung dieser Neuausgabe zu beschaffen, sondern sie verwehrt dem Staate überhaupt irgend einen Kreuzer einzunehmen, aus dem er irgend etwas bezahlen könnte. Würde es nach dieser sozialdemokratischen Logik gehen, so würden die Staatsbediensteten von den 17 Millionen, welche die Sozialdemokraten in einem Atem für sie verlangen, nicht einen Deut zu sehen bekommen, denn es wäre nichts vorhanden, aus dem sie ausbezahlt werden könnten, und noch mehr, es könnten die Staatsbediensteten betteln gehen, denn der Staat hätte nicht die geringsten Einnahmen mehr, aus denen er selbst ihre bisherige Besoldung ausbezahlen könnte. Die Rothschilde und Guttman brauchen keine Steuern mehr zu bezahlen, die Kartellmagnaten und Börsenritter

wären aller Verpflichtungen gegen den Staat ledig, die reichen Aktiengesellschaften könnten noch höhere Dividenden ihren Aktionären auszahlen, denn nach dem Votum der Sozialdemokraten gäbe es keine Steuern und Staatsabgaben mehr und alle diejenigen, die an den Staat durch ihren Fleiß und ihre Arbeit ein Anrecht haben, würden vor leeren Kassen stehen und hungern können. Nüchtern in ihren ganzen Konsequenzen durchdacht, ist die Haltung der Sozialdemokratie nicht einmal mehr geschickte Demagogie, sondern eine frivole Prozedee der Wähler.

Ei, wie kommt es dann aber, daß die christlich-soziale Partei drei Tage vorher beschlossen hatte, für den Zusatzantrag Lomshik zu stimmen und sohin bereit war, die „Demagogie“ und „frivole Prozedee“ mitzumachen? Der Blödsinn, mit dem sich die „Reichspost“ zu retten sucht, liegt eben auf der Hand, wenn man weiß, daß bei dem Budget zunächst über die einzelnen Posten abgestimmt wird. Daß die Sozialdemokraten gegen ein Budget immer stimmen werden, bei welchem alle ihre im Interesse des arbeitenden Volkes gestellten Anträge abgelehnt wurden, versteht sich für einen Sozialdemokraten von selbst. Gerade umgekehrt steht also die Sache: die Christlichsozialen und Nationalverbändler stimmen für ein Budget, das eben den Reichen, den Guttmann und die Rothschild alles gibt, während sie weder für die Eisenbahner noch für andere Arbeiterschichten etwas übrig haben. Sie sind die umgekehrten Krispene, die am liebsten den Armen das Leder stehlen würden, um den Reichen Schuhe daraus zu machen.

Den stärksten Beifall findet natürlich der nationalverbändlerische und christlichsoziale Eisenbahnerverrat bei dem Blatt der Börjengauer, der „Neuen Freien Presse“. Und so geht das Blatt jener Leute, die kein ehrliches Gewerbe haben, in folgenden Auslassungen gegen die Eisenbahner und den Antrag Lomshik los:

„Die Zuteilung von siebzehn Millionen im provisorischen Budget an die Eisenbahnarbeiter ist natürlich eine warme Empfehlung an eine Wählerklasse, die eine vortreffliche Organisation besitzt. Die Bedenken gegen diese agitatorische Methode der parlamentarischen Finanzpolitik sind gewiß sehr ernst. Aber die Versuche dieser Gattung von Wählerpolitik pflegen ganz besonders stark zu sein. Auf diese Weise hat sich der Mißbrauch eingeschlichen, daß ohne nähere Begründung und ohne Durcharbeitung bis in die letzten Einzelheiten große Summen durch Beschlüsse des Hauses diesem oder jenem Stande zugewiesen werden. Wenn es nötig ist, die Lage des Eisenbahnpersonals, für das am Beginn des Jahres einundzwanzig Millionen verwendet wurden, noch weiter zu verbessern, und wenn das Haus sich dafür einsetzen will, so muß dies planmäßig, mit genauer Untersuchung der berechtigten Ansprüche der einzelnen Kategorien, kurz in Formen geschehen, welche der großen finanzpolitischen und sozialen Bedeutung solcher Maßregeln entsprechen. Aber so einfach, ohne weiteres Kopferbrechen, nur siebzehn Millionen in einem Paragraphen des provisorischen Finanzgesetzes verlangen, widerspricht dem Grundsatz einer ernstlichen Budgetführung und schafft dauernde Belastungen, ohne daß für eine Bedeckung im Budget die nötige Vorlage getroffen wäre. Nach der neuesten Fassung des Finanzgesetzes wird die Regierung im provisorischen Budget verpflichtet, sich bei den Ausgaben an die Ziffern des von ihr vorgelegten, aber vom Hause nicht beschlossenen Staatsvoranschlages zu halten. In diesem Ent-

wurfe des Budgets ist jedoch von den siebzehn Millionen für die Eisenbahnarbeiter gar nicht die Rede. Das wäre eine außerbudgetäre Post, die nur aus Kassenbeständen, aus Schulden oder aus eventuellen Ueberschüssen gedeckt werden könnte. Da jedoch jedem Erfordernis eine parlamentarisch beschlossene Einnahme gegenüberstehen soll, würde das Haus durch solche Methoden der außerbudgetären Erfordernisse die Kontrolle immer mehr verlieren und auch die Regierung zu einer finanziellen Mißwirtschaft drängen, gegen die sich die ersten Parteien schützen müssen.“

Daß das schäbige Börjensblatt gegen die Forderungen der Eisenbahner auftritt, ist natürlich nicht überraschend, das gehört ja zu seiner Moral. Aber man beachte die Dreistigkeit, womit die bekanntesten Tatsachen umgelogen werden. Das Erfordernis „wäre eine außerbudgetäre Post (eine außerbudgetäre? — was nur der Dummkopf da meint, da doch die Post im Gesetz stünde?), die nur aus Kassenbeständen, aus Schulden oder aus eventuellen Ueberschüssen gedeckt werden könnte. Da jedoch dem Erfordernis eine parlamentarisch beschlossene Einnahme gegenüberstehen soll (welcher Blödsinn! da ja der Staatsvoranschlag nur ein Gesamterfordernis und eine Gesamtbedeckung enthält!), würde das Haus durch solche Methoden (als ob es eine offenere Methode gäbe, als eine Ausgabe ins Budget aufzunehmen!) der außerbudgetären Erfordernisse (was nur der Kretin immer mit dem Außerbudgetären hat!) die Kontrolle immer mehr verlieren (über was?) und auch die Regierung zu einer finanziellen Mißwirtschaft drängen, gegen die sich die großen Parteien schützen müssen“. Das wagt der Mensch zu sagen, wo doch der Staatsvoranschlag, wie Steinwender jüngst darlegte, schon mit einem Defizit von 62 Millionen Kronen schließt! Wo bleibt da der finanzielle Sittenwächter? Und die frechste Lüge: „Wenn es nötig ist, die Lage des Eisenbahnpersonals noch mehr zu verbessern (wenn es nötig ist? — wagt der berüchtigte Plantagenbesitzer zu reden!), so muß dies planmäßig, mit genauer Untersuchung der berechtigten Ansprüche der einzelnen Kategorien, kurz in Formen geschehen, welche der großen finanzpolitischen und sozialen Bedeutung solcher Maßregeln entsprechen. Aber so einfach, ohne weiteres Kopferbrechen nun 17 Millionen Kronen in einem Paragraphen des provisorischen Finanzgesetzes zu verlangen, widerspricht den Grundsätzen einer ernstlichen Budgetberatung.“ Wie man wahrnimmt, stellt es die „Neue Freie Presse“ so dar, als ob die Forderung nach Einstellung der 17 Millionen Kronen eine Improvisation, ein unüberlegter Einfall wäre. Nun muß man wissen, daß im Herbst vorigen Jahres darüber im Staatsangestelltenausschuß wochenlang beraten wurde, daß die 38 Millionen Kronen, auf die sich damals, als das Mandat des Unerklärlichen, alle Parteien geeinigt haben, aus der allerjüngstigen Berechnung der Erfordernisse jeder einzelnen Kategorie herausgerechnet worden sind, daß darüber zwei Tage im Abgeordnetenhaus verhandelt worden ist, kurz, man muß die Geschichte der 17 Millionen Kronen, die die Regierung schuldig geworden ist, kennen, um die ganze bodenlose Infamie dieser „Einnände“ zu durchschauen.

Daß die schämliche Haltung, die so das ungeteilte Lob des führenden Unternehmerblattes findet, auch im Nationalverband als eine recht dreckige Geschichte empfunden wird, muß noch besonders vermerkt werden. Geschlossen stimmten die Nationalverbändler gegen den Antrag und nur einige Deutschradikale zogen es vor, vor der Abstimmung einfach davon zulaufen. Und so fehlten also die Herren Wolf, Pacher und die eigentlichen nationalen „Eisenbahnervertreter“ Kroh und Heine, was um so charakteristischer ist, als Herr Heine im Dezember vorigen Jahres als Berichterstatter über den 38 Millionen-Antrag fungiert hat. Herr Heine lief also vor dem eigenen Antrag einfach davon!

Die Bilanz, die sich aus der Tätigkeit der Nationalverbändler und Christlichsozialen ziehen läßt, ist also die: Die adeligen Spiritusbrenner erhalten 14½ Millionen Kronen an Steuern geschenkt, der Staat erhält seine 100 Millionen für den Militarismus und die Eisenbahner erhalten — eine papierene Resolution! Denn immer wenn die Not und die Verlegenheit der Arbeiterverräter am größten ist, dann stellt der Herr Dr. Stölzel aus Salzburg mit einer Resolution zur rechten Zeit sich ein; der reinste Resolutionär! Den Antrag Lomshik lehnten die nationalverbändlerischen „Arbeiterfreunde“ ab, dafür beschlossen sie im Verein mit den Christlichsozialen und anderen Regierungsmameluden eine Resolution (!), in der die Regierung aufgefordert wird, den Beschluß des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember vorigen Jahres betreffend die Aufbesserung der Bezüge der Eisenbahnbefriedigten und Arbeiter sowie die anderen in Bezug auf die Lohnaufbesserungen der staatlichen Arbeiter, die Aufbesserung der Bezüge der Vertragsangestellten und der Postangestellten gefassten Beschlüsse des Hauses „zur Durchführung zu bringen“ und „für die rascheste Gesetzgebung der Dienstpragmatik zu sorgen“.

Zum Verrat gesellt sich also auch noch der Hohn. Denn jedes Kind weiß und versteht es, daß diese Resolution für alle Kategorien der darin aufgezählten Angestellten und Arbeiter nicht einmal den Wert des Fekens Papier besitzt, auf den sie der Herr Stölzel niedergeschrieben hat. Denn wenn die Regierung diese Beschlüsse des Abgeordnetenhauses durchführen will, die in der Resolution aufgezählt sind, dann braucht sie die Resolution nicht, dann kann sie aber auch nicht gegen den Antrag Lomshik sein. Nur weil sie die Beschlüsse nicht durchführen will, hat sie die nichtsagende Resolution mit den Mehrheitsparteien ausgepackt. So werden den Eisenbahnern die Augen ausgewischt, so soll der Arbeiterverrat bemäntelt werden!

In den 17 Millionen Kronen sind enthalten, beziehungsweise sollten durch ihre Verwendung folgende Forderungen ihrer Verwirklichung zugeführt

Feuilleton.

Berlin-Wien.

Als von dem ersten Morgenlicht der Horizont silbern gefärbt war, standen sie auf dem Schlachtfeld von Aspern und reckten die Häuse. Und plötzlich drang aus den Lüften ein stählernes Säusen und Surren, ein kleiner Punkt ward sichtbar, wurde größer, wandelte sich in einem schlanke Falke, der sich in stolzen Spiralen niedriger und niedriger senkte, und dann tief federnd und hebernd ein Ungetüm mit Flügel auf dem Sand auf, und heraus sprang leuchtendes Auge der erste Sterbliche, der von der deutschen bis zur österreichischen Hauptstadt durch die Lüfte geflogen ist. Berlin-Wien — vor bei weitem noch nicht hundert Jahren humpelte man in elender Postkutsche mehr schlecht als recht tagelang von der einen Stadt zur anderen, der schnellste Schnellzug durchmüht die Strecke leuchtend in 13 Stunden, aber Girths Kühner Falke schwingt sich in 5½ Stunden über Berge und Flüsse hinweg von Berlin nach Wien.

Berlin-Wien durchflogen! Ein neuer Triumph menschlicher Fähigkeit, und wenn nicht ab und an eine „Titanic“ mit aller Pracht und allem Glanz, mit Luxus und Musik entzwei-geborsten in den salzigen Tiefen versänke, man könnte schier vom Schwindel gepackt werden in Anerkennung jenes Wortes eines griechischen Weisen, daß nichts größer ist als der Mensch. Denn der Mensch beherrscht nicht nur die Erde, er tummelt sich nicht nur auf dem Meer und unter dem Meer, er treibt nicht nur mit der Kraft des Windes Wagen und verferndet Nachrichten, er macht sich auch das dritte Reich, die Luft, untertan, und in den blauen Höhen stehen die Adler erschreckt davon vor seinem entschlossenen: Trotz alledem!

Und Welch eine Entwicklung, wenn man den Blick rückwärts schweifen läßt, um ein Jahrhundert schon! Welch ein gigantischer Sprung, wenn man sich ein Jahrtausend zurückdenkt! In ungestüm brausenden Rhythmen hat Karl Vollmüller jene gewaltige Spanne besungen, von dem Tag, da der erste Eisenbaum von Höhlenmenschen mit ungefügem Schaufelruder durch die Flut getrieben wurde:

Bis zu dem Frührot, wo in Wolkendrängen,
Vom Nebeltau besprüht und Englands herber
Salziger Brise, Mériots schlanker Sperber
Von neunzehnhundertneun
Englischen Nasen pflügte und die scharfe
Klippe von Dover für die Welt geweiht.

Und jenem Flug Mériots schließt sich dieser Flug Girths würdig an, und wie 1909 ist auch 1912 seines Sängers wert.

Für die kurgatmige Gilde des Pessimismus, der nichts auf Erden fortschreiten und alles wieder zum gleichen Punkt zurückzustreben scheint, mag freilich von Girths Flug wenig mehr abfallen, als der unappetitliche und reizende Gruß der Schwalbe des Tobias, aber uns Optimisten verleiht er neuen Mut. Fortgerissen zum Optimismus wird auch der Schwachmütige in einer Zeit, da man nicht nur über den Kanal, sondern von Berlin nach Wien fliegt, und er lernt die Keunmalweisen des Stillstandes belächeln, die noch jede Neuerung mit mißdienendem Geträchz begrüßt haben und die auch gleich Unheilkraben den ersten Fliegern gefolgt sind. Als die Eisenbahnen aufkamen, erklärte ein wohlblütiges königlich bayerisches Obermedizinalkollegium dem Dichterling Ludwig I., daß der Dampftrieb bei Reisenden wie Zuschauer schwere Gehirn-erkrankungen erzeugen müsse und der Bahnkörper am besten, um die Zuschauer wenigstens vor Schaden zu bewahren, mit einem hohen Bretterzaun zu umgeben sei. Und heuer erscheint der D-Zug als ein ehrwürdiges Behältnis, fast wie die Turn und Logische Postkutsche, heuer dringt der Fortschritt selbst in die bürokratischen Idolle Kräfte ein und läßt die ersten Postsendungen durch die Luft befördern, heuer werden im Jahre 1911 1300 Luftfahrzeuge gebaut gegen 800 im Jahre 1910, 12.000 Passagiere durch die Wolken entführt gegen 4800 im Jahre vorher, heuer landet Girth im Angesicht des Stephansdome, den Staub des Berliner Flugplatzes noch auf den Schwingen seiner Rumpflertaube, und das Knattern ihrer Motoren ist wie eine Ehrensalve über dem frischen Grab dessen, der als erster nach dem Prinzip des Vogelflugs in den Lüften kreuzte, Wilbur Wright.

Aber nicht mit einhelliger Begeisterung grüßt die Menschheit die 663-Kilometerleistung Girths. Wie jeder Triumph der Technik, ruft auch dieser bei den herrschenden Schichten nur Gedanken nach, wie er dem Massenmord und der Menschenvernichtung nutzbar zu machen sei. In Frankreich lobert, dank dem Schwarm seiner Kriegsaeroplane, der Nebanagegedanke hell auf, aus Tripolis berichten italienische Blätter voll vaterländischen Stolzes, wie aus Flugzeugen die Araber mit Bomben beglückt worden seien, in Deutschland raffelt dumpf wie die Kriegstrommel eines Kamibalenstammes der Aufruf zur nationalen Flugspende, und auch Girths Flug wird von der chauvinistischen Presse nur mit Erwägungen über Handbomben und dergleichen Kulturinstrumente mehr begleitet. Das ist unendlich beschämend und niedergebend. Schon als die ersten Eisenbahnen gebaut wurden, erschienen ihre Rauchfahnen Friedrich List wie die Banner

des tausendjährigen Reiches. „Die Eisenbahn,“ schrieb der tüchtige Schwabe und Schwärmer, „ist ein Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Krieges, der Teuerung und Hungersnot, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, der Unwissenheit und des Schändens.“ Aber ach! die Eisenbahnen erfüllten keine dieser Hoffnungen, und heute, wo wir uns von der Erde losgelöst haben und glücklicher als Ikarus, im Fluge uns der Sonne nähern, sollen auch die neuen Maschinen in erster Reihe Zerstörung und Verderben in die Menschheit säen.

Aber gleichwohl ist kein Grund zum Verzagen. Die Eisenbahnen konnten die Rolle des Friedensengels, die List ihnen zuschrieb, nicht spielen, weil ihre Entstehung und Tätigkeit in das bürgerlich-kapitalistische Zeitalter fiel. Die Bildung selbständiger Nationalstaaten, wie der Kampf um den Weltmarkt, durch welche Symptome die bürgerlich-kapitalistische Epoche sich auszeichnet, mußte unter blutigen und opferreichen Kriegen vor sich gehen. Wir aber, wenn wir den Blick zu den schwirrenden Flugzeugen erheben, sehen dahinter das Morgenrot des proletarisch-sozialistischen Zeitalters aufgehen. Die proletarischen Massen, über deren Häuptern die Vögel der Abiast stolz dahinstreichen, sind die sicherste Bürgschaft und die entschlossenste Garde des Weltfriedens. Wenn im 18. Jahrhundert schon die Engländer einem ihrer George an die Wände schrieben: No french war or revolution! (Kein Krieg mit Frankreich oder die Revolution!), so ist dieses Wort in unseren Tagen weit entscheidender, weit bedeutungsvoller aus der französischen Arbeiterklasse in die Welt gefallt: Plutôt l'insurrection que la guerre! (Eher den Aufstand als den Krieg!), und auch in anderen Ländern hat es der Militarismus nicht gerade leicht. Denn das Kanonensutter denkt. Das Kanonensutter macht nicht mehr mit. Das Kanonensutter rebelliert. Und darum betrachtet es auch mit eigenen Augen den Berlin-Wiener Flug, der — ein Sinnbild! — die Engpässe weit unter sich läßt, durch die vor noch nicht 50 Jahren die preussischen Regimenter dem Schlachtfeld von Königgrätz entgegendrängten. Aus der Höhe des Aeroplans erkennt man auf der Erde die Grenzen nicht mehr, die Staat von Staat, Volk von Volk trennen, und so wird, trotz aller Hoffnungen der Morbenthusiasten, der Luftverkehr sein gut, sein entscheidend Teil dazu beitragen, diese Völkerscheiden für alle Ewigkeit auszutügel.

Mag darum der Schwingenschlag der Rumpflertaube noch so kriegerisch und stählern kitzeln, wer Augen hat, zu sehen, der sieht den Delzweig des Friedens, den sie von Land zu Land trägt.

German Wende in der „Frankfurter Volksstimme“.

werden: die zweijährigen Vorrückungsfristen bis zur Endgehaltstufe von 2000 Kr. für alle Diener, die Zuschulzulage von 24 Kr. monatlich für das gesamte Versuchspersonal, die Nachdienstzulage für das gesamte Wächterpersonal und für die Arbeiter, die Nachdienst versehen, die Ausdehnung des bestehenden Gartenausgleiches für die Unterbeamten und die Berücksichtigung der provisorischen Dienstzeit für Unterbeamte und Diener bei Berechnung der letzteren, die Auflassung der Gehaltstufe von 1300 Kr. für sämtliche Unterbeamte, die Erhöhung des Endgehalts auf 3000 Kr. für alle Unterbeamten, die heute noch 2600 Kr. Endgehalt beziehen, die Ernennung der Unterbeamten zu Beamten, und schließlich sollten 6 Millionen Kronen davon für die Lohnautomatik und weitere Lohnerhöhungen der Arbeiter verwendet werden. Das alles wird also vorderhand nicht geschehen, weil es die Nationalverbändler und Christlichsozialen nicht wollten! Sie haben die Mittel zur Durchführung dieser längst fälligen und dringlichen Forderungen verweigert und brutal niedergestimmt, was sie im Dezember des Vorjahres selbst für recht und billig erklärt hatten. Bei ihnen mögen sich also die Eisenbahner bedanken. Und diesen verdienten Dank können wir den Feinden, denen die Heuchlermaske vom Antlitz gerissen wurde, abstaten, indem wir die im christlichsozialen und nationalen Lager befindlichen irregulären Kollegen zur großen Gemeinsamkeit mit der sozialdemokratischen Organisation aufrufen. Sie allein ist es, die den Eisenbahnern Treue gehalten hat und die deren Interessen vertritt. Mögen die Tatsachen, die deutlicher und eindringlicher sprechen als alle Worte, dazu führen, daß die Irregulären den Weg nach Damaskus finden, daß sie sehen werden und ihre Feinde, die heuchlerischen „Freunde“, kennen lernen. Der Tag dieser Abstimmung soll zu einem Tag der Rache werden, indem wir das letzte Bollwerk der Feinde, ihre „gelben“ Organisationen zerstören und der internationalen Gewerkschaft neue Mannen zuführen, um ihre Kraft zu stärken für künftige neue Siege!

Die Verhandlungen im Parlament.

(Sitzung vom 1. Juli 1912.)

Zur Beratung steht das Budgetprovisorium und damit der Zusatzantrag Tomšič.

Vizepräsident Romanczák: Ich erteile dem zweiten Minoritätsberichterstatter, Herrn Abgeordneten Tomšič das Wort.

Rede des Abgeordneten Tomšič.

Hohes Haus! Ich habe einen Minoritätsantrag zu vertreten, der den Majoritätsparteien und der Regierung große Schmerzen verursacht. Es ist das ein Zusatzantrag zum § 2 des Gesetzes über das Budgetprovisorium, und zwar verlange ich in demselben, daß zu dem § 2 hinzugefügt werde (liest):

„... und zwar mit der Maßgabe, daß für die Erhöhung der Bezüge der Bediensteten und Arbeiter der k. k. Staatsbahnen mit rückwirkender Kraft vom 1. Jänner 1912 an der Betrag von 17.010.171 Kr. und für die Erhöhung der Bezüge der Arbeiter der Hof- und Staatsdruckerei, der Tabakregie, des Salzgeschäftes, des Hauptmünzamt, der Telegraphen- und Telephonanstalt, der Triester Lagerhäuser, der Staatsmontanwerke, der Forste und Domänen und der Straßenwärter der zur Durchführung der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 20. Dezember 1911 erforderliche Betrag zu verwenden sind.“

Wie Ihnen, meine Herren, erinnerlich ist, wurden im Vorjahre im Dezember zwei Resolutionsanträge angenommen, und zwar ein Resolutionsantrag, der die Aufbesserung der Bezüge der Staatsbahnenangestellten und -arbeiter, und ein zweiter Resolutionsantrag, der die Aufbesserung der Bezüge der Staatsarbeiter betrafen hat. Ursprünglich sind im Hause bezüglich der Verbesserung der Lage der Eisenbahner drei Anträge vorgelegen, und zwar ein Antrag der Herren Abgeordneten Heine und Buribál, also von deutschnationaler und von tschechischnationaler Seite, der von der Regierung einen

Betrag von 62 Millionen Kronen

gefordert hat, ferner ein Antrag des Herrn Abgeordneten Kemetter, der von der Regierung einen Betrag von 65 Millionen Kronen gefordert hat und endlich ist ein Antrag von mir vorgelegen, der von der Regierung

69 Millionen Kronen

zur Aufbesserung der Lage der Eisenbahner verlangt hat. Diese Anträge wurden dem Staatsangestelltenausschusse zugewiesen; in diesem haben Verhandlungen über die genannten Anträge stattgefunden und da hat sich nun gezeigt, daß alle Parteien darüber einig waren, daß der Betrag, welcher in dem von der Regierung vorgelegten Gesetzentwurfe, nämlich der Betrag für die Aufbesserung der erwähnten Bezüge enthalten war, in der Höhe von 14 Millionen Kronen viel zu niedrig sei, daß davon nicht die Rede sein könne und daß eine bedeutende Erhöhung dieses Betrages stattfinden müsse. Außerdem hat die Regierung noch ein Junktim daran geknüpft, das heißt, daß die Aufbesserungen nur dann in Kraft treten sollen, wenn in entsprechendem Ausmaße Steuern bewilligt werden, welche der Regierung die notwendigen Beträge zur Verfügung stellen. u. s. w. Auch in dieser Richtung hat der Staatsangestelltenausschuss einstimmig zum Ausdruck gebracht, daß er sich ein solches Junktim nicht gefallen lassen und daß er sich nicht das Odium neuer Steuern, und zwar hauptsächlich indirekter Steuern auflasten könne, um für die notwendigen Aufbesserungen der Angestellten der Staatsbahnen aufzukommen. Nun ist ja später, als die Regierung Gausch gegangen war und die Regierung Stürath kam, das Junktim hinsichtlich der Staatsbahnenbediensteten und -arbeiter und hinsichtlich der Staatsarbeiter gefallen und man hat davon gesprochen, daß man diese Aufbesserungen auf der einen Seite

aus den Mitteln des Eisenbahnministeriums, auf der anderen Seite aus den ordentlichen Einnahmen bestreiten werde. Nun wollte aber, obwohl die Regierung im Staatsangestelltenausschusse erklärt hat, daß sie bereit sei, diese Summe, die im Gesetze angegeben war, zu erhöhen, der Regierungsbereiter, der damalige Leiter des Eisenbahnministeriums durchaus nicht mit der Erklärung herausriden, in welcher Weise die Regierung bereit sei, mehr zu geben, und nachdem wir auf unserem Antrag beharrt haben, ist es schließlich über einen Vorschlag des Herrn Abgeordneten Heine zu einer gemeinsamen Sitzung mit Ausschluß der Regierungsbereiter gekommen, in der von deutschnationaler Seite der Vorschlag gemacht wurde, eine Restringierung der Forderungen, respektive der drei Anträge vorzunehmen, einem gemeinsamen Antrag zuzustimmen und so auf die Regierung einen Druck auszuüben, damit dieser gemeinsame Antrag auch dann

im Hause einstimmige Annahme finde.

Nun habe ich bei den damaligen Besprechungen in dem Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses den Herren, die diesen gemeinsamen Antrag propagiert haben, sofort erklärt: Ich bitte, meine Herren, es handelt sich nicht nur darum, daß wir zu einem gemeinsamen Antrag kommen, sondern auch darum, ob Sie alle hier die Versicherung abgeben können, daß die Parteien, die Sie hier vertreten, auch für diesen gemeinsamen Antrag stimmen werden! Das war noch zu einer Zeit, als die Herren der Meinung sein mußten, daß dieser gemeinsame Antrag zu dem Gesetze, das die Regierung eingebracht hat, als ein Antrag gelten soll. Die Herren waren damals noch der Ansicht, daß diese Sache im Gesetzeswege erledigt werden soll und da hat zum Beispiel der Vertreter der Christlichsozialen im Subkomitee gemeint: Ja, ich kann nichts versprechen! Unsere Agrarier werden nicht dafür stimmen; es werden höchstens die städtischen Vertreter dafür stimmen, für die anderen kann ich nicht garantieren! Der Herr Abgeordnete Heine für den Deutschen Nationalverband hat gesagt: Ja, wir Deutschradikalen, wir stimmen dafür,

aber was die anderen machen.

da kann ich natürlich keine Garantie übernehmen! Die Herren vom Tschechenklub haben natürlich erklärt: Ja, bitte, wir stimmen ja dafür, aber die Agrarier werden wahrscheinlich nicht dafür stimmen und für den Verband können wir keine Erklärung abgeben! Nun haben ja dann später, wie Ihnen erinnerlich ist, Besprechungen der Majoritätsparteien beim Ministerpräsidenten stattgefunden und da wurde nun eine Einigung dahin erzielt, daß man gesagt hat: Es würde nur eine Verschleppung der Angelegenheit der Eisenbahner bedeuten, wenn wir diese Sache im Gesetzeswege erledigen würden, es soll also in der Form von Resolutionsanträgen erledigt werden, weil ja das Eisenbahnministerium die Möglichkeit hat, diese Aufbesserungen für die Eisenbahner in der Verordnungswege durchzuführen! Diesen Ausweg haben die Herren sofort ergriffen, und als dann die nächste Sitzung des Subkomitees stattgefunden hat, haben sie sofort erklärt, daß alle Mitglieder ihrer Parteien einig und geschlossen für diese Resolutionsanträge stimmen werden.

Nun könnten Sie ja sagen: Warum haben wir Sozialdemokraten damals nicht darauf bestanden, daß diese Angelegenheit im Wege des Gesetzes erledigt werde? Darauf werde ich Ihnen sofort antworten: Weil wir uns sagen mußten, wenn wir darauf bestehen, daß die Sache im Gesetzeswege erledigt wird, wird sie wahrscheinlich hier

im Hause niedergestimmt werden;

wir wollten aber für die Eisenbahner etwas durchsetzen und sie nicht warten lassen, und andererseits wollten wir auch sehen und den Eisenbahnern genau vor Augen führen, wer es mit ihnen ehrlich meint und wer nicht.

Wir haben uns nun folgendes gesagt: Wenn hier ein gemeinsamer Resolutionsantrag gestellt und einstimmig vom Hause angenommen wird, und wenn es vor allem anderen die verschiedenen Parteien mit ihrer Abstimmung ehrlich meinen, so wird dadurch

ein Druck auf die Regierung

ausgeübt, dem sie nachgeben muß. Nachdem ich aber schon gesehen habe, mit welcher Freude die einzelnen Parteien diesen Resolutionsantrag, diesen Ausweg aus dem Gesetzeswege ergriffen haben, habe ich damals noch in meiner Rede im Hause eigens darauf hingewiesen, daß ich voraussetze, daß die Herren dafür stimmen werden. (Zwischenruf des Abgeordneten Kuranda.) Ich bitte, Herr Abgeordneter Kuranda, ich weiß schon, Sie haben damals erklärt, daß Sie mit Ihrer Abstimmung nur die Regierung gewissermaßen nicht zwingen wollen, daß sie die ganze Summe aufwenden muß, alle anderen Herren aber der verschiedenen Parteien haben darüber geschwiegen, und diese Resolutionsanträge wurden einstimmig angenommen.

Der Herr Eisenbahnminister hat damals erklärt, daß die Regierung nicht in der Lage sei, die 85.000.000 Kr., die in dem gemeinsamen Resolutionsantrag gefordert wurden, flüssig zu machen, sie könne nur den Betrag von 21.000.000 Kr. zugestehen. Nun wurde aber damals dieser Resolutionsantrag, wie bereits erwähnt, im Hause einstimmig angenommen, und wir haben die Regierung selbstverständlich darauf aufmerksam gemacht, daß wir uns mit diesen 21.000.000 Kr.

nicht zufrieden geben.

Wir haben uns allerdings nicht auf den Weg von Interpellationen und Anträgen begeben, die gar keinen Zweck haben. Der Herr Abgeordnete Kemetter hat zum Beispiel sofort eine geharnischte Interpellation eingebracht, in welcher die Regierung aufgefordert wurde, die fehlenden 17.000.000 Kr. zu bewilligen, und es ist auch der Herr Abgeordnete Heine mit einer Interpellation ausgetreten, in welcher energisch verlangt wurde, daß diese 17.000.000 Kr. flüssig gemacht werden. Als es sich aber darum gehandelt hat, in einem Zeitpunkt, wo die Regierung tatsächlich, und zwar im Gesetzeswege gezwungen werden konnte, diese 17 Millionen herzugeben, hat sich niemand von den Herren gemeldet. (Abgeordneter Fortner: Dem Herrn Heine waren durch den Wauerratsittel die Flügel gestrichelt.) Es ist ja möglich, daß der Wauerratsittel auch dazu beigetragen hat, so vergeblich zu werden. Wir haben selbstverständlich in Konsequenz dessen, wofür wir damals im Dezember gestimmt haben, jetzt auch

zum Budgetprovisorium den Antrag gestellt,

daß in das Gesetz eine Bestimmung bezüglich der Flüssigmachung dieser 17 Millionen aufgenommen werde und daß auch die anderen Beträge bereitgestellt werden sollen, die für die Staatsarbeiter notwendig sind, um ihnen die ihnen nach dem Resolutionsantrag zustehenden Aufbesserungen gewähren zu können.

Die Herren haben also gar nichts getan, als ein paar Interpellationen eingebracht, sonst waren sie selbstverständlich ruhig. Als wir diesen Zusatz zu § 2 des Gesetzes beantragten, hat sich sofort

die deutschnationale Presse, die „Oesterreichische Volkszeitung“ u. s. w., gemeldet und hat die Stimmen aus dem Deutschen Nationalverband der Öffentlichkeit vermittelt, welche dahin gingen, daß erstens unser Antrag deshalb nicht durchgesetzt werden kann,

weil die Bedeckung fehle,

wie gesagt wurde, und daß zweitens unser Antrag eine Demagogie sei. Auf die Einwendung, die die Herren jetzt wieder in der mangelnden Bedeckung für diese Ausgabe von 17 Millionen gefunden haben, will ich antworten, daß meine Parteigenossen im Finanzausschusse schon längst den Weg bekanntgegeben haben, auf dem diese Bedeckung gefunden werden kann. Meine Parteigenossen haben nämlich im Finanzausschusse vor allem eine Erhöhung der Personaleinkommensteuer für diejenigen, welche große Einnahmen zu verzeichnen haben, ferner die Beseitigung der Begünstigung der Kongrua, weiters eine Erhöhung des Steuersatzes für die größten Einkommen bis zu 7½ Prozent des Einkommens und endlich die Aufhebung der Liebesgaben an die Schnapsbarone und Zuckerbarone vorgeschlagen. Und dann, meine Herren, haben wir ja noch einen Weg. Die Einnahmen unserer Staatsbahnen sind nämlich vom 1. Jänner d. J. an bis zum Mai bedeutend gestiegen. Während im Jänner 1912 gegenüber den Einnahmen des vorigen Jahres eine Steigerung von 1.619.000 Kr. zu verzeichnen war, war im Februar 1912 bereits ein Plus von 4 Millionen, im März von 1 Million und im April von 3 Millionen vorhanden, so daß gegenüber dem Vorjahr das Plus vom Jänner bis zum April bereits 13 Millionen Kronen ausmachte. Nun soll aber — der Bericht liegt ja noch nicht vollständig vor — im Monat Mai ein noch größeres Plus erzielt worden sein.

Wenn also diese monatlichen

Mehreinnahmen

vom Jänner bis zum Dezember so anhalten und sich in der steigenden Linie noch weiter bewegen, werden wir heuer in den Einnahmen der Staatsbahnen gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 40 Millionen Kronen haben, so daß die Bedeckung schon gefunden werden kann, wenn man den ehrlichen Willen hat, das durchzuführen, was im vorigen Jahre im Dezember in den Resolutionsanträgen angenommen wurde. Es ist also nicht wahr, daß die Bedeckung und die Mittel nicht vorhanden wären, um diese Mehrausgaben bestreiten zu können. Als übrigens in der vorigen Woche in der Sitzung des Staatsangestelltenausschusses die bürgerlichen Parteien an den Regierungsbereiter, und zwar an den Vertreter des Finanzministeriums, den Herrn Sektionschef Galecki, herantraten, er solle endlich erklären,

wann in der Beamtenfrage etwas geschieht,

und ob man für neuerliche Teuerungszulagen Geld habe, da ist Herr Sektionschef Galecki aufgestanden und hat gesagt: Wenn weitere Aufbesserungen in der Form einer Teuerungszulage gewährt oder die Dienstpragmatik mit dem Zeitabwancement durchgeführt werden soll, dann brauchen wir eine Bedeckung, das heißt, wir brauchen neue Steuern. Als er dann gefragt wurde, welche Bedeckung denn die Regierung für die neuen Militärausgaben habe, da hat er gemeint, das werde aus den ordentlichen Einnahmen bestritten werden. Dafür braucht man also keine Bedeckung. Die Regierung richtet sich also diese Sache.

Für das, was ihr sagt, braucht sie keine Bedeckung,

für das, was ihr nicht paßt, verlangt sie aber die Bedeckung, natürlich um denjenigen, die da etwas fordern, das Odium der neuen Steuerbelastung aufzuhalsen. Sie haben aus meinen Ausführungen bezüglich der Mehreinnahmen gesehen, daß es ganz gut möglich ist, diesen Antrag anzunehmen, ohne daß dadurch für die Regierung irgendeine Verlegenheit heraufbeschworen wird.

Was nun den

Borwurf der Demagogie

anlangt, die wir durch die Stellung unseres Antrages begehen sollen, so muß ich fragen: Ist das Demagogie, wenn man zufolge einer Resolution, die im Dezember vorigen Jahres vom Hause einstimmig angenommen wurde, die aber der Regierung nicht gefällt, beim Budgetprovisorium beantragt, die Regierung möge der Aufforderung des Hauses Folge leisten und die 38 Millionen, die durch den einstimmig gefassten Beschluß von ihr gefordert wurden, zur Verfügung stellen, heißt das Demagogie, wenn man in Konsequenz des damals einstimmig gefassten Beschlusses, der von der Regierung aber nicht beachtet wurde, nun daran geht, diesen Antrag in das Gesetz über das Budgetprovisorium aufzunehmen, oder heißt das Demagogie, was die Herren des Deutschen Nationalverbandes im vorigen Jahre gemacht haben? Ich erinnere Sie daran, daß im Oktober des vorigen Jahres nebenan im Rathaus in der Volkshalle eine große Versammlung stattgefunden hat, in der auch die Herren des Deutschen Nationalverbandes vertreten waren. Es war auch der österreichische Eisenbahnbeamtenverein in großer Majorität vertreten und es wurde zu dem Antrag, der von den deutschen Nationalverbändlern hier eingebracht worden war, gesprochen. Da haben die Herren vom

Deutschen Nationalverband

in der Versammlung erklärt, daß sie beim Ministerpräsidenten Gausch interveniert haben und daß er die Regierung ihnen bereits versprochen hätte, die Summe von 14 Millionen, die damals für die Aufbesserung der Lage der Eisenbahner zugestanden wurde, auf 33 Millionen zu erhöhen. Sie haben in ihren Blättern dann auch so geschrieben, als wenn sie schon die Zusage der Regierung hätten, diesen Betrag auf 33 Millionen zu erhöhen. Als dann im Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses der Herr Abgeordnete Zentner, nach dem der Regierungsbereiter noch immer nicht mit einer Erklärung herauskam, daß die Regierung die 33 Millionen geben will, direkt an den Regierungsbereiter die Anfrage stellte, was für ein Bewandnis es denn mit den dem Deutschen Nationalverband bereits zugestandenen 33 Millionen hätte, so hat derselbe — es war der damalige Leiter des Eisenbahnministeriums, Sektionschef Baron Köll — erklärt, ihm sei

von der Zusage der 33 Millionen nichts bekannt

und er mühte schließlich auch etwas davon wissen, wenn den Herren so etwas zugesagt worden wäre. Darauf meldete sich der Herr Abgeordnete Heine im Subkomitee zum Worte und meinte, er könne nicht sagen, daß ihnen die 33 Millionen zugesprochen worden seien, aber sie hätten dem Ministerpräsidenten immer wieder Vorstellungen gemacht, daß es notwendig sei, für diesen Zweck 33 Millionen zu bewilligen und, da der Ministerpräsident nicht nein gesagt, sondern immer nur davon gesprochen habe, daß er den Betrag von 14 Millionen um ein Bedeutendes erhöhen wolle, so hätten sie angenommen, daß 33 Millionen die Höhe sei, bis zu der die Regierung gehen wolle.

Mit dieser ganz vagen Annahme

und mit einer gar nicht fixen Zusage sind also die Herren in die Versammlungen gegangen und haben den Leuten auseinandergesetzt, daß sie die 33 Millionen schon haben. Nun hat

sch später herausgestellt, daß sie sie nicht haben, weshalb sie im Subkomitee des Staatsangelegenheitsausschusses den gemeinsamen Antrag auf 88 Millionen herabdrücken wollten, damit sie, wenn diese beschlossen wurden, sagen könnten, sie hätten diese 88 Millionen früher schon gehabt. Nun frage ich Sie: Heißt das Demagogie, wenn hier ein gemeinsamer Resolutionsantrag angenommen wird, den aber die Regierung nicht durchführt, weshalb man in Konsequenz des Beschlusses des Hauses

die Regierung zwingt,

diesen Antrag durchzuführen, oder ist das Demagogie, wenn man zuerst einem gemeinsamen Antrag zustimmt und dann später, nachdem die Regierung gesagt hat, daß sie nur 21 Millionen für diesen Zweck geben werde, in der Öffentlichkeit, in der Presse und in den Versammlungen erklärt, der Deutsche Nationalverband werde dafür eintreten, daß die 17 Millionen Kronen noch dazu gegeben werden? Jetzt, wo es dem Deutschen Nationalverband möglich ist, das für die Eisenbahner zu erwirken, läßt man wieder in der Öffentlichkeit Nachrichten verbreiten, daß Vereinbarungen mit der Regierung getroffen werden, daß

ein neuer Resolutionsantrag gestellt werden soll,

in dem die Regierung aufgefordert werden soll, diese 17 Millionen sofort zur Auszahlung zu bringen. Ist es nicht Demagogie, wenn die Herren nicht die Konsequenzen aus ihrem Handeln ziehen, wenn sie nicht trachten, das, wofür sie im Dezember vorigen Jahres gestimmt haben, jetzt zur Durchführung zu bringen, wenn sie jetzt, wo es ihnen möglich ist, dafür zu stimmen, die Fucht ergreifen und Ausflüchte gebrauchen, um für den Antrag nicht stimmen zu müssen?

Es wird auch davon gesprochen, die Regierung werde, wenn mein Antrag angenommen würde, das Budget der Sanktion nicht unterbreiten, beziehungsweise es vom Herrenhaus ablehnen lassen. Wenn die Herren nicht

vor der Regierung feige zusammenknicken

würden, könnten sie einfach erklären: Wenn das Budget mit dem § 14 gemacht wird, werden wir diese § 14-Verordnung, wenn wir wieder zusammenkommen, nicht bestätigen. Dann wird es sich die Regierung vergehen lassen, das Budget mit dem § 14 zu machen. Die Herren haben es also in der Hand, die Regierung zu zwingen, daß sie wegen dieses Antrages keinen Anstand erhebt und das Herrenhaus diesen Antrag nicht ablehnt.

Nun will ich zum Meritum meines Antrages übergehen und folgendes bemerken: Die Regierung hat im Vorjahr durch den Mund des Eisenbahnministers erklären lassen, daß sie 21 Millionen Kronen zur Aufbesserung der Lage der Eisenbahner gewähren wolle. Zuerst hat sie eine Verordnung herausgegeben, dahingehend, daß die Quartiergelder der Eisenbahnbediensteten — es handelt sich da vor allem um die Unterbeamten und Diener — um 100 Kr. für Wien erhöht werden sollen und in prozentuellen Abstufungen für die verschiedenen Quartiergeldstationen. Für Wien sollten also 100 Kr. gewährt werden, wo das Quartiergeld 80 Prozent beträgt, 80 Kr., so daß es Stufen des erhöhten Quartiergeldes von 80, 70, 60 und 50 Kr. gibt.

Die Quartiergelderhöhung

soll nach den Angaben der Regierung 8 Millionen ausmachen. Genau läßt sich dieser Betrag nicht nachrechnen. Der Resolutionsantrag, den wir gestellt haben, beinhaltet aber eine 25prozentige Quartiergelderhöhung. Es ist also, was die Quartiergelderhöhung anbelangt, der Resolutionsantrag nicht eingehalten worden.

Nach dem gemeinsamen Antrag hätte bei einem Gesamtbetrag von 88 Millionen die durchschnittliche Aufbesserung der Bezüge eines Bediensteten und Arbeiters 168 Kr. betragen. Da aber nur 21 Millionen bewilligt wurden, macht das nur eine jährliche durchschnittliche Aufbesserung von 87 Kr. aus. Die Herren können sich also vorstellen, wie wenig eine durchschnittliche Aufbesserung von 87 Kr. für einen Eisenbahnbediensteten bei den heutigen Teuerungsverhältnissen bedeutet. Von einer entsprechenden Aufbesserung kann doch nicht die Rede sein, wenn man die vom Eisenbahnministerium selbst angegebenen durchschnittlichen Verdienste und Gehalte des Eisenbahnpersonals in Rücksicht zieht.

Das Eisenbahnministerium berechnet für das Jahr 1910, also für die Zeit vor der Aufbesserung, den Durchschnittsbezug für einen Unterbeamten mit 1978 Kr., für einen Diener mit 1200 Kr., für einen Arbeiter mit 1052 Kr. Sie können sich also vorstellen, was eine Aufbesserung von 87 Kr. für Leute, die einen jährlichen Durchschnittsverdienst von 1062 Kr. haben, eigentlich bedeutet, ob überhaupt davon gesprochen werden kann, daß die

Aufbesserung für das Personal

eine ausgiebige gewesen sei. Ich glaube nicht, daß man in diesem Sinne von der durch diese 21 Millionen Kronen zugestandenen Aufbesserung überhaupt sprechen kann. Nun wurde eine wichtige Sache nicht durchgeführt, die überhaupt einen ganz kleinen Betrag im Verhältnis zu den Anforderungen ausmacht, und zwar die zweijährige Vorrückungsfrist für die Diener und Erhöhung des Endgehaltes auf 2000 Kr. Diese Verbesserung der Vorrückungsfristen würde nach dem jetzigen erhöhten Quartiergeldbezug einen Betrag von 1.050.000 Kr. jährlich ausmachen. Gleichzeitig hat man auch für die Unterbeamten den Härteausgleich nicht zugestanden. Die älteren Bediensteten, welche mit niedrigem Anfangsgehalt in den Bahndienst eingetreten sind, die aber durch die spätere Erhöhung des Endgehaltes und nachdem man die Vorrückungsfristen in den mittleren Stufen nicht so gewährt hat, wie es notwendig wäre, damit diese Leute ebenfalls den Endgehalt erreichen können, verlangen ebenfalls ein Benefiz, damit sie in Stande sind, von der zugestandenen Erhöhung des Endgehaltes auch einen Genuß zu haben, daß es ihnen ermöglicht wird, den Endgehalt zu erreichen. Auch die 1300 Kronen-Stufe soll ausgeschaltet werden, die bis heute noch besteht. Das sind die Dinge, die in dem Resolutionsantrag für die Unterbeamten verlangt, aber nicht durchgeführt wurden.

Für die Diener ist ebenfalls nur ein ganz minimaler Härteausgleich zugestanden worden. Die Verzichtzulage für die Verschieber ist nicht gewährt worden, ebenso wie auch die Nachdienstzulage für die Wächter nicht gewährt wurde.

Bei der Lohnregulierung

für die Arbeiter hat das Eisenbahnministerium erklärt, daß hierfür ein Betrag von 6-6 Millionen Kronen in Verwendung komme. Nun müssen wir leider sehen — es ist nicht möglich, das ganz genau nachrechnen zu können, aber wenn wir die Anzahl der Arbeiter, die bei der Lohnregulierung überhaupt in Betracht kommen sollten, mit 100.000 annehmen, so würden durchschnittlich auf einen Arbeiter 20 Kr. Lohnregulierung per Arbeitstag entfallen. Wenn wir uns aber die Lohnregulierung näher ansehen, so finden wir, daß hauptsächlich auf den verstaatlichten Bahnen eine Lohnregulierung mit wenigen Ausnahmen überhaupt nicht stattgefunden hat, für die übrigen Direktionsbezirke kann man einigermaßen von einer Lohnregulierung nur bei den Staatsbahndirektionen Wien und Wladivostok reden; bei den übrigen Direktionsbezirken ist von einer ausgiebigen Lohnregulierung

überhaupt nicht die Rede. Wo sind also die 6-6 Millionen Kronen aufgewendet worden? Wir müssen daher verlangen, daß das Eisenbahnministerium dem Wunsche des Staatsangelegenheitsausschusses entspricht und über die durchgeführten Lohnregulierungen Aufschluß gibt, damit wir in Wirklichkeit sehen, ob die 6-6 Millionen Kronen in der Tat für Aufbesserungen für die Arbeiter verwendet worden sind.

Uns fehlt der Glaube

daran, nachdem wir gesehen haben, daß in vielen Fällen 10 Kr. als Aufbesserung gegeben worden sind, 20 Kr. schon spärlicher, und die Aufbesserungen mit 40 und 50 Kr. überhaupt sehr dünn gesät sind. Nun hat das Eisenbahnministerium erklärt, daß es für die neuen Arbeitsordnungen und für die Lohnautomatik den Betrag von 3-5 Millionen aufwendet. Nun sind die Arbeitsordnungen herausgenommen. Leider müssen wir aber sagen, daß die Arbeitsordnungen manche Punkte enthalten, die schlechter sind als das, was heute schon besteht. Wo soll nun das Geld aufgewendet worden sein, wenn in den Arbeitsordnungen Punkte enthalten sind, die eigentlich schlechter sind als das Usuelle, als das, was in den einzelnen Direktionsbezirken schon vorhanden ist. Und trotzdem erklärt man, daß die Einführung der Arbeitsordnungen, den Bahnerhaltungsdienst, den Stationsdienst, den Magazinsdienst und den Verkehrsdienst eigentlich große Kosten verursacht hätten.

Bei der Lohnautomatik

sehen wir dasselbe. Eine Reihe von Direktionsbezirken hatte bereits die zweijährige Vorrückungsfrist für Professionisten mit 20 Kr. und für Hilfsarbeiter mit 10 Kr. eingeführt. In der neuen Lohnautomatik, die jetzt eingeführt werden soll, werden dreijährige Vorrückungsfristen mit 20 Kr. für Professionisten und mit 10 Kr. für Hilfsarbeiter in Aussicht genommen. Das bedeutet also, daß — und da wird mir bereits aus dem Direktionsbezirk Wladivostok eine Zusammenstellung zugesandt, die das klar vor Augen führt — früher ein Hilfsarbeiter in sechs Jahren den Lohn von Kr. 2-90 erreicht hat, während nach der neuen, in Aussicht stehenden Lohnordnung ein Arbeiter zwölf Jahre braucht, um diesen Lohn zu erreichen, also die doppelte Zeit. Wo braucht also das Eisenbahnministerium 3-5 Millionen Kronen zur Einführung dieser Lohnautomatik und zur Einführung der Lohnordnungen, wenn es Ersparungen macht? Auf der einen Seite hat man den Leuten 20 Kr. Lohnaufbesserung gegeben, auf der anderen Seite erhöht man die usuelle Vorrückungsfrist um ein Jahr, so daß man ihnen also das, was man auf der einen Seite gegeben hat, auf der anderen Seite wieder doppelt wegnimmt.

Dabei muß man die Löhne in Betracht ziehen, die bei den Eisenbahnen bestehen, und zwar die Löhne der Professionisten. Der niederste Anfangslohn für Professionisten beträgt im Pilsener und Prager Direktionsbezirk Kr. 2-10 (Hört! Hört!), der niederste Anfangslohn für Hilfsarbeiter im Stanišauer Direktionsbezirk Kr. 1-30. Der höchste Anfangslohn für Professionisten — um den Anfangslohn handelt es sich nämlich — beträgt im Wiener Direktionsbezirk Kr. 3-80 und der höchste Anfangslohn für Hilfsarbeiter beträgt im Triester Direktionsbezirk Kr. 3-20. Sie haben also zwischen dem höchsten und niedrigsten Arbeitslohn eine Differenz von Kr. 2-10 zu Kr. 3-80 in ganz Oesterreich bei den k. k. Staatsbahnen. Während der niedrigste Anfangslohn in Bayern für einen Hilfsarbeiter Kr. 1-12 und der höchste Kr. 4-08 beträgt, beträgt hier der höchste Anfangslohn für Professionisten Kr. 3-80. Dieser Anfangslohn ist nun um 20 Kr. erhöht worden. Ich frage Sie nun, ist durch diese Erhöhung die Sache dezent gelöst, daß man von einer weiteren Aufbesserung der Leute nicht mehr sprechen kann? Sie selbst werden zugeben, daß diese Aufbesserung eine viel zu geringfügige ist, als daß man da von einer ausgiebigen Aufbesserung der Arbeiter überhaupt sprechen kann.

Nun hat man noch etwas anderes eingeführt. Man geht her und will

die Zulagenwirtschaft einführen.

Während zum Beispiel früher der Arbeiter, der auf den Posten eines Bahnwagenführers oder Partieführers gestellt wurde, einen höheren Lohn bekommen hat, geht man her und gibt dem Arbeiter, der jetzt Bahnwagenführer wird — das ist nur ein Beispiel, solche Zulagen sollen nämlich bei allen Gruppen eingeführt werden — eine Zulage, sagen wir 20 oder 30 Kr.; er hat also zu seinem Lohn noch eine solche Zulage. Wird er von diesem Posten wieder abgezogen, so wird ihm diese Zulage weggenommen. Wehe dem Partieführer oder Bahnwagenführer, der sich nicht, der Vorgesetzte hat es in der Hand, ihn einfach von seinem Posten abzuziehen und ihm dadurch auch seinen Lohn niedriger zu stellen. Sie sehen also, daß man jetzt in die neuen Lohnordnungen Bestimmungen aufnehmen will, um die Arbeiter auf alle mögliche Art zu schikanieren. Wir können also sagen, daß das, was das Eisenbahnministerium jetzt durchführen will, durchaus nicht darnach angetan ist, die Lage der Arbeiter besonders zu verbessern. Nun ist es aber dringend notwendig, daß das Eisenbahnministerium gerade mit Rücksicht darauf, daß man den Arbeitern auf der einen Seite etwas gibt und daß man es ihnen auf der anderen Seite doppelt und dreifach wieder wegnimmt, dazu verhalten werde.

dem Hause Aufklärungen darüber zu geben, wie die Lohnbörndungen und Lohnregulierungen durchgeführt werden, wie die Lohnordnungen ausfallen sollen, ob das eine Aufbesserung für die Arbeiterchaft bedeutet und ob es wirklich wahr ist, das 21 Millionen Kronen für Aufbesserungen gegeben worden sind. Ich sage nein, wenn man den Leuten auf der einen Seite anscheinend etwas gibt, um es ihnen auf der anderen Seite wieder aus dem Sack zu stehlen.

Nun muß ich noch über den zweiten Teil meines Antrages sprechen, und zwar über den Resolutionsantrag, der die Staatsarbeiter betrifft.

Dieser Resolutionsantrag wurde im Hause ebenfalls einstimmig angenommen, die Regierung hat aber erklärt, das, was in diesem Antrag enthalten ist, nicht durchführen zu können. Sie will für die Aufbesserung der 66.000 Staatsarbeiter nur einen Betrag von 2-5 Millionen geben. Daß diese Summe viel zu gering ist, ist klar. Wir müssen daher gleichfalls verlangen, daß das, was das Haus im Dezember beschlossen hat, von der Regierung durchgeführt werde. Die Forderungen, die der Resolutionsantrag beinhaltet, sind durchaus nicht zu hoch gegriffen. Die Lage der Staatsarbeiter ist ebenfalls miserabel und bedarf einer dringenden Aufbesserung.

Wie diese Aufbesserungen auf Grund

der Regierungserklärung

durchgeführt worden sind, will ich Ihnen ebenfalls an einem Beispiel zeigen. Ich habe hier eine Zusage der Salinenarbeiter. Diese haben über die im Jahre 1911 in den alpenländischen Salinen ausschließlich Gall in Tirol erfolgten Lohnaufbesserungen ab 1. Jänner 1912 Erhebungen gepflogen, die folgendes Resultat ergaben. Von 1906 in den Salinen Beschäftigten haben 178 Mann einen Mehrverdienst von durchschnittlich 84 Kr. jährlich bekommen, 1759 Arbeiter sind leer ausgegangen. (Hört! Hört!) Soll das, was sich die Regierung geleistet, eine Aufbesserung sein, wenn nur 178 Arbeiter eine Aufbesserung bekommen haben, während 1759 vollständig leer ausgehen? In Ebensee haben bei einem Personalstand von 573 Arbeitern nur 57 eine Aufbesserung erhalten, in Pöchlarn 400 Kr. in Hallstatt von 340 Kr. in Aussee von 458 Kr. in Hallein von 168 Kr. Insgesamt haben bei den Salinenarbeitern die Aufbesserungen 11.304 Kr. betragen. Sie können

sich also lebhaft vorstellen, wie die Aufbesserungen bei den übrigen ausfallen haben. Es liegt mir hier eine Resolution der Forstarbeiter vor, in der es heißt (liest):

„Die heute in Gaisfern versammelten Forstarbeiter stellen mit Bedauern fest, daß die einstimmig gefaßten Beschlüsse, die das hohe Abgeordnetenhaus am 20. Dezember 1911 zur Verbesserung der Lage der Forstarbeiter gefaßt hat, vom hohen Ackerbauministerium nicht durchgeführt worden sind, ja daß die vom hohen Ackerbauministerium gewährten Verbesserungen oft nicht einmal 20 Kr. im Tage, in einzelnen Fällen sogar nur 7 Kr. täglich betragen. Die Versammlung muß die bittere Tatsache feststellen, daß die Lage der arbeitslosen Forstarbeiter in dieser Teuerung trostlos und die Durchführung der vom hohen Abgeordnetenhaus beschlossenen Verbesserung zur Beseitigung der äußersten Not unbedingt notwendig ist.“

Aus dem, was ich Ihnen in dieser Resolution vorgelesen habe, aus dem Bericht der Salinenarbeiter — der Abgeordnete Schiegl wird Ihnen noch auseinanderlegen, wie es mit den

Aufbesserungen in der Staatsdruckerei

aussieht — kann man konstatieren, daß die Aufbesserungen miserabel durchgeführt worden sind und daß es dringend notwendig ist, daß mehr geschieht.

Nun bitte ich Sie, den Zusatzantrag, den ich zum § 2 des Budgetprovisatoriums gestellt habe, anzunehmen, und zwar in Konsequenz dessen, daß im vorigen Jahre die bezüglichen Resolutionsanträge im Hause einstimmig angenommen worden sind. Wir werden bei der Abstimmung über diesen Minoritätsantrag die namentliche Abstimmung verlangen und wir werden sehen, ob die Herren den traurigen Mut haben, gegen eine Sache zu stimmen, für die sie im Dezember, weil es sich da um einen Resolutionsantrag handelt, gestimmt haben. Ich bitte also, diesen Zusatzantrag anzunehmen und den Staatsarbeitern und Eisenbahnern zu ihrem Rechte zu verhelfen. (Lebhafte Beifall und Gänkeklatschen.)

Rede des Abgeordneten Dr. Ellenbogen.

Das Schlusswort erhält sodann Minoritätsberichterstatter Dr. Ellenbogen: Meine Herren! Gegen die beiden Minoritätsvoten, die ich mir erlaubt habe zum Staatsrechnungsabschluss einzubringen und in der gestrigen Sitzung zu begründen, wurden während der Debatte keine Einwendungen erhoben, ich hoffe somit, daß das ganze Haus sie einstimmig annehmen wird. Ich kann daher auf die nochmalige Begründung dieser Minoritätsvoten verzichten und werde mich der nochmaligen Besprechung jenes Minoritätsantrages zuwenden, den der Herr Abgeordnete Tomšič mit mir und einigen anderen Genossen eingebracht hat. Als Miteinbringer dieses Antrages habe ich jetzt das Wort ergriffen. Es hat nun gestern der Herr Minister des Innern erklärt, daß er, falls der Antrag Tomšič angenommen würde,

das Gesetz der Sanktion nicht unterbreiten könnte. Ich möchte mir denn doch darauf die bescheidene Bemerkung erlauben, daß dem Herrn Minister des Innern die Grundbegriffe des Konstitutionalismus fehlen, wenn er eine solche Bemerkung machen konnte. Die Bewilligung des Budgets und damit also auch eines Budgetprovisatoriums ist nach allgemeinen ausnahmslosen Regeln und Begriffen des Verfassungslebens in allen Staaten eine Ermächtigung für die Regierung, Steuern einzuhoben und sie nach einem bestimmten Plan auszugeben, womit ein politisches Vertrauensvotum verbunden ist. Wenn das Haus an dieses Budgetprovisorium den Antrag Tomšič zu knüpfen gesonnen ist, so heißt das, das Haus erteile der Regierung das Vertrauen, die Gelder, die in dem Provisorium enthalten sind, nur unter der Bedingung auszugeben,

daß der Antrag Tomšič in dem Gesetz steht. Es entspricht das also jener Gepflogenheit im französischen Parlament, wo eine einfache oder eine motivierte Tagesordnung angenommen wird.

Einen solchen Beschluß des Hauses muß man wohl von irgendeinem anderen beliebigen Gesetz unterscheiden. Die Bewilligung im Budgetprovisorium ist das politische Gesetz schlechthin, ein solches Gesetz muß die Regierung zur Kenntnis nehmen, sie hat es durchzuführen oder sie muß demissionieren. Aber daß die Regierung sagen darf, diesen Beschluß unterbreite sie nicht der Sanktion, das ist nach allen konstitutionellen Begriffen vollständig ausgeschlossen. Es ist also der Weg, der der Regierung für den Fall vorzeichnet ist, daß das Haus unseren Minoritätsantrag annimmt, der, daß eben die Regierung demissioniert; aber daß unser Gesetz nicht sanktioniert wird, wenn es einmal angenommen ist, das heißt wenn ein unabweidbarer, unfruchtbarer Beschluß des Hauses verliegt, davon kann gar keine Rede sein. Nun hat sich aber der Minister des Innern, beziehungsweise die Regierung die Tatsache, daß solche Anträge überhaupt eingebracht wurden, nur selbst zuzuschreiben.

In früheren Jahren und Jahrzehnten sind Budgetprovisorien auch beschlossen worden, aber eine solche Verquickung mit unmöglichen, nicht dazugehörigen Anträgen, wie sie jetzt ergriffen ist, hat lediglich die gegenwärtige Regierung auf dem Gewissen. Nicht wir waren es, die den Antrag Stanč eingbracht haben. Nicht wir waren es, die den Antrag Schraffl eingebracht haben, lauter Dinge, die zugehört zu den Unmöglichkeiten darstellen. Durch die Zustimmung zur Einbringung und Annahme dieser Anträge hat die Regierung allen solchen Anträgen Tür und Tor geöffnet.

Wer A sagt, muß auch B sagen.

Ich komme nun dazu, auf die Erklärung des Herrn Ministers des Innern vom gestrigen Tage mit einigen Worten zu erwidern. Um denjenigen geehrten Herren dieses Hauses, die nach Gründen und Ausreden suchen, um ihre

Frontveränderung gegenüber dem Antrag Tomšič der Öffentlichkeit plausibel zu machen, eine solche Ausrede zu verschaffen, hat der Herr Minister des Innern unter anderem auf die schlechte Finanzlage des Staates hingewiesen. Gegenüber dieser Bemerkung des Herrn Ministers des Innern möchte ich mir doch einige tatsächliche Feststellungen erlauben. Ich mache vor allem darauf aufmerksam, daß in den letzten zwei Jahren, besonders aber im letzten Jahre wir uns im Zeichen einer aufsteigenden Konjunktur befinden, daß es insbesondere die Eisenindustrie und in dieser vor allem die Maschinenindustrie ist, die einen großen Aufschwung zu verzeichnen hat, die Maschinenindustrie hat 20 Prozent mehr Arbeiter eingestellt und kann überhaupt nicht allen Bestellungen nachkommen. Im Baugewerbe, in der Spiritusindustrie, in der Flaschen-, der Glastafelindustrie, in der Schiffahrt ist eine außerordentliche Hebung zu verzeichnen. Das Bezeichnende für die gewachsene industrielle und volkswirtschaftliche Tätigkeit ist das riesige Ansteigen der Grünberei; die Grünberei ist außerordentlich gewachsen, die Grünberei werden das belegen. Im Jahre 1910 nur wenige Aktiengesellschaften mit 87 Millionen Kronen wurden 42 Aktiengesellschaften mit 87 Millionen Kronen Grundkapital, im Jahre 1911 50 Aktiengesellschaften mit 180 Millionen Kronen gegründet. Bei bestehenden Aktiengesellschaften wurden Neuemissionen durchgeführt im Jahre 1910 bei 60 Gesellschaften mit 243 Millionen Kronen, im Jahre 1911 bei 81 Gesellschaften mit 360 Millionen Kronen

effektiv. Abgesehen davon, sind im Jahre 1911 483 Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit 80 Millionen Grundkapital gegründet worden. Das zeigt also, daß die volkswirtschaftliche Tätigkeit im letzten Jahre außerordentlich gestiegen ist. Das wird auch klar, wenn man die Ergebnisse des Betriebes der Staatsbahnen zur Hand nimmt. In den ersten vier Monaten des Jahres sind die Einnahmen unserer Staatsbahnen um 14 Millionen Kronen gestiegen. Die Einnahmen des Monats Mai sind noch nicht bekannt. Ich weiß nicht warum; es ist ja schon ein Monat verflohen. Es wäre interessant, zu erfahren, wie hoch diese Ziffern sind. Ich habe allen Grund anzunehmen, daß sie nicht zurückgegangen sind, denn jeder Kundige weiß, daß die Konjunktur in der Zwischenzeit auch nicht kleiner geworden ist. Es hat ein sehr erfahrenes Mitglied des Staatseisenbahnrates, Herr Peischel, dort die Ansicht ausgesprochen, daß sich auf Grund der jetzigen Ergebnisse der Staatsbahnen die k. k. Staatsbahnen im nächsten Jahre vollständig, also mit 4 Prozent verzinsen werden. (Zwischenruf des Berichterstatters Dr. Steinwender.)

Ich will nicht so weit gehen, diese Annahme für vollständig gerechtfertigt zu halten. Es ist das, verehrter Kollege Steinwender, nicht bloß auf

die hohen Tarife allein zurückzuführen. Ich glaube, Herr Peischel irrt darum, weil in den letzten Monaten ein sehr starker Kohlenpreisanstieg über Österreich wegen des englischen Kohlenarbeiterstreiks einerseits und des italienischen Krieges andererseits geführt worden ist. Der wird zum Teil zurückgehen. Aber die Resultate der höheren Konjunktur werden sich auf unseren Staatsbahnen mindestens bis zum Ende dieses Jahres zweifellos zeigen und es ist kein Grund anzunehmen, warum diese Konjunktur in der Zwischenzeit zurückgehen soll.

Aber warum denn die günstige Lage unserer Finanzen erst auf einem solchen Umweg erweisen? (Berichterstatter Dr. Steinwender: Günstige Lage?) Ja, verehrter Herr Berichterstatter, ich werde Ihnen eine Autorität nennen, die selbst Ihnen imponiert. (Rufe: Die gibt es nicht! — Heiterkeit.) Aber der Herr Finanzminister! (Berichterstatter Doktor Steinwender: Der imponiert mir schon gar nicht! — Lebhaftige Heiterkeit.) Der imponiert Ihnen kolossal, denn wenn Sie gestern A gestimmt haben und er sagt, Sie müssen B stimmen, so stimmen Sie sofort B. Sie verleugnen doch unter Umständen — nicht Ihre eigenen, das würde ich Ihnen nicht so übel nehmen, das ist Ihre Privatangelegenheit — aber Sie verleugnen, wenn es der Finanzminister verlangt, sogar Beschlüsse des Budgetausschusses, dessen Beauftragter Sie, Herr Berichterstatter, sind. Was also diese günstige Lage anbelangt, so hat der Finanzminister — nicht ich und nicht Sie — also ein Mann, der, durch die Erfahrungen der letzten Jahre belehrt, alles vermeiden wird, um die Staatsfinanzen günstiger zu färben als sie wirklich sind, konstatiert, daß die Einnahmen aus Gefällen und Monopolen im letzten Jahre um 8 Prozent, aus den direkten Steuern beziehungsweise bloß um 37 Prozent gestiegen sind. Der Herr Finanzminister hat es wohlweislich unterlassen, die absoluten Ziffern zu nennen, ich werde mir aber erlauben, sie aus Ihren Ziffern, Herr Berichterstatter, herauszurechnen. Sie geben nämlich an, daß für Monopole 1521 Millionen eingegangen sind und für die indirekten Steuern nehme ich von den 1100 Millionen etwa 700 Millionen an (Berichterstatter Dr. Steinwender: Da sind die Eisenbahnen dabei!), das macht zusammen 2200 Millionen, 8 Prozent davon ist etwa 170 Millionen. Nehme ich noch die direkten Steuern mit 4 Prozent dazu, so dürften die Mehreinnahmen von 200 Millionen nicht weit entfernt sein. (Berichterstatter Dr. Steinwender: Um Gotteswillen, was fällt Ihnen ein?) Ich bitte, wollen Sie den Finanzminister zur Rechenschaft ziehen. (Berichterstatter Dr. Steinwender: Sie ziehe ich zur Rechenschaft, weil Sie die Eisenbahnen dazu addieren! Was fällt Ihnen ein?)

So oft von unseren Staatsfinanzen die Rede ist, sagt der Herr Finanzminister und der Herr Minister des Innern jedesmal: Ja, es wäre alles ganz gut, wir nehmen auch um 8 und um 4 Prozent mehr ein, aber wenn uns das Haus wenigstens

die Bedeckung

in der Form der Finanzvorlagen, der Steuervorlagen geben würde! Ja, meine Herren, wer ist denn schuld daran, daß die Regierung den großen oder kleinen oder mittleren Finanzplan nicht durchführen konnte? (Abgeordneter Pro: Die Regierungsmajorität!) Sie sprechen von einem Phantom, Herr Kollege, das nur ad hoc da ist, wenn Wehrevorlagen zu bewilligen sind. Aber eine ständige Majorität habe ich das ganze Jahr hindurch in diesem Hause nicht gesehen. Bei den kleinsten, nebenfachlichen Fragen, wenn sich irgendwo zwei Studenten in einer Hauptstadt geprügelt haben, sind die Meinungen — sogar innerhalb des Klubs — in der heftigsten Weise aufeinandergeplagt, da waren Streitigkeiten, es drohten bei den wichtigsten und lächerlichsten Gelegenheiten die Klubs auseinanderzufallen. Aber niemals konnte man die Parteien des Hauses auf eine Plattform vereinigen, bis endlich der erlösende Moment der Wehrevorlagen gekommen ist, wo mit einem Fanatismus ohnegleichen selbst Leute, die vorher in der furchtbarsten Opposition mit 13 bis 14 ständigen Reden gegen die Regierung gestanden sind, umgeschwenkt sind, und mit Begeisterung bewilligt haben. Wenn die Regierung nur den gebührenden Teil jenes Erbes, jener Geschicklichkeit und jener gefährlichen Drohungen, die sie auf die Durchführung der Wehrevorlagen verwendet hat, auf den Finanzplan verwendet hätte, um sich eine Regierungsmajorität zu schmieden, so hätte sie längst einen großen oder kleinen Plan in der Tasche. Ich erinnere daran, daß wir Sozialdemokraten einem Finanzplan nicht nur keine Hindernisse in den Weg gelegt, sondern daß wir ausdrücklich erklärt haben, wir seien bereit, mitzuarbeiten, ja, daß wir mehr als alle Parteien dieses Hauses gemacht, nämlich selbst einen Plan aufgestellt und dem Hause zur Bewilligung vorgelegt haben. Der Herr Minister möge sich also selbst zur Verantwortung ziehen, wenn er, wie er behauptet — ich bejtreite es aber — das Geld nicht hat. Das Haus hätte ihm auch noch weitere 100 Millionen in der Form neuer Steuervorlagen bewilligt, wenn er sich nur redliche und ehrliche Mühe gegeben hätte.

Aber was sehen wir? Die Regierung zieht die Stirne in Sorgenfalten nur dann, wenn von den 17 Millionen für die Bediensteten die Rede ist. Wenn es sich aber um

Wasserstraßen und Flußregulierungen

u. s. w. handelt, da sind — obwohl die Regierung unmittelbar vorher das Prinzip aufgestellt hat, niemand würde für seine lokale Haltung etwas bekommen, es werde auch keine Obstruktion abgekauft — über Nacht neue 60 Millionen für Wasserstraßen da. Für Wehrevorlagen — das ist eine Wagschale; was das kosten wird, hat uns der Minister des Innern gar nicht gesagt. Das kostet überhaupt nichts, das wird aus dem normalen Budget gedeckt. Für die größten Ausgaben ist das Geld da, auch 140 Millionen für Investitionen der Eisenbahnen. Ich bin ganz entschieden dafür, daß sie gemacht werden; aber ich frage mich nur, wo wird der so wachsame Chef des Ressorts — ich habe ihn den

Chef des Ressorts für Pfennigfuchserci genannt — Baron Engel auf einmal diese 140 Millionen hernehmen? Er ist bereit gewesen, sie ins Budget einzustellen, 60 Millionen für Wasserstraßen, 140 Millionen für Eisen-

bahnen, eine nicht genannte und vorläufig unkontrollierbare Summe für die Wehrevorlagen. Ja, wenn das alles vorhanden ist, warum nicht diese lumpigen Millionen für die Bediensteten? (Abgeordneter Ritter v. Morawetzki: Sogar für die bosnischen Eisenbahnen!) Das ist eine Frage, die mich zu weit führen würde. Warum ist also das Geld für die Bediensteten auf einmal nicht da? Sagen Sie es mir selbst, meine Herren von der Majorität, sagen Sie es mir selbst, Herr Generalberichterstatter der Majorität! Kann man einer Regierung, die in einer — verzeihen Sie das harte Wort — wirklich so leichtfertigen und frivolten Weise vorgeht, — ich meine frivol in Bezug auf die Systemlosigkeit, mit Geld umzugehen — die heute behauptet, gar nichts zu haben, und morgen schon 60 Millionen auf dem Wege eines Rohhandels herausgefunden hat, einer Regierung, die ungeheure Summen immer irgendwo im Hintergrunde verdeckt hat, mit denen sie die Welt plötzlich überrascht, wenn sie damit eine Ueberzeugung abkaufen will, kann man einer solchen Regierung glauben? Der selben Regierung, die erklärt hat, daß sie etwa 150 bis 200 Millionen mehr Steuereingänge im letzten Jahre zu verzeichnen hat, kann man ihr glauben, wenn sie sagt, daß sie ausgerechnet diese 17 Millionen nicht übrig hat?

Nebher bespricht dann das Communiqué im „Fremdenblatt“ und sagt: In diesem Communiqué der Regierung im „Fremdenblatt“ ist — ich vermute Ihnen hiermit ein Geheimnis — nicht eine einzige Ziffer richtig. (Heiterkeit.) Wollte ich Ihnen das nachweisen, so würde ich jetzt noch eine Stunde reden müssen. Ich sehe aber, daß Sie erschrecken, und da ich ein achtzehnjähriger Kollege bin, will ich Ihnen nur an der Hand von zwei oder drei Ziffern, die ich hier irgendwo herausgreife, beweisen, daß das Communiqué durchaus erlogen ist.

Es heißt hier, daß in den letzten Jahren von 1902 bis 1912 50 Millionen ausgegeben wurden; nach den Angaben der Regierung selbst in den Beilagen zum Budget waren es bloß 41 Millionen und wenn man die 5 Millionen abrechnet, die Sie selbst im Berichte abrechnet, so sind es gar nur mehr 36 Millionen. Hier hat schon der Bericht

um 14 Millionen aufgeschritten.

Dann weiter: Ein Lokomotivführeranwärter erreichte vor dem 1. Jänner 1907 in 24 Jahren — im „Fremdenblatt“ heißt es: „26 Jahren“ — an Gehalt 1600 Kr. und ein Quartiergehld 600 Kr., zusammen 2200 Kr. Jeder Anwärter wurde aber spätestens bei 1400 Kr. Unterbeamter und hatte daher Gehalt 2200 Kr., dazu 700 Kr. Quartiergehld, zusammen 2900 Kr. in höchstens 24 Jahren. Denselben Bezug erreicht er heute in 23 Jahren (als Diener), in 18 Jahren als Unterbeamter — während das Regierungscommuniqué von 15 Jahren spricht.

Keine Ziffer stimmt.

Die allerhöchsten Unwahrheiten sind folgende: Ein Werkmann erreichte 1600 Kr. vor 1907 in 23 Jahren (ohne Quartiergehld), jetzt in 18 Jahren. Das Regierungscommuniqué spricht von drei Jahren. (Hört! Hört!) Ein Bahnrichter erreichte den Entgelt von 1600 Kr. vor 1907 in 23 Jahren (ohne Quartiergehld), jetzt in 18 Jahren — nicht in 5 Jahren, wie das Regierungscommuniqué sagt.

Ich hoffe, daß Sie an diesen Proben, die ich noch beliebig vermehren könnte, genug haben werden.

Und nun komme ich — (zum Berichterstatter Dr. Steinwender:) Weiben sie noch einen Moment, weil es Sie ja angeht, verehrter Herr Kollege, es ist mir ein solches Vergnügen, Sie mir gegenüber zu sehen — zu der Bedeutung unseres Antrages und zu den Ausführungen, die der verehrte Kollege Stölzel darüber gemacht hat. Aus den Ausführungen des Herrn Dr. Stölzel hang es — wenn er auch das unhöfliche Wort nicht gebraucht hat — so heraus, als ob unser Antrag einen demagogischen Zweck verfolgen würde. Er hat von „Einzigkeiten“ und „Lizitieren“ gesprochen und dergleichen. Ich bitte, erinnern wir uns doch, Herr Dr. Stölzel, an die Geschichte unseres Antrages! Bekanntlich haben wir im Dezember im Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses Erhöhungen der Bezüge der Bahnbediensteten von 69 Millionen Kronen beantragt. Die Herren Stölzel, Heine, Mastálka, Wukival — also die sogenannte nationale Koalition — haben 62 Millionen beantragt, die Herren Christlichsozialen 65. Das sind keine so großen Unterschiede, daß man von Lizitation reden kann, sondern es war ungefähr die gleiche Höhe. Aber alle diese Parteien, wir eingeschlossen, haben schließlich, um eben den Vorwurf der Demagogie zu entkräften

auf eine ganze Reihe von Forderungen verzichtet

und uns auf den Antrag von 38 Millionen geeinigt. Ich bin nicht so unhöflich, den Herren Abgeordneten Heine und Stölzel, weil sie 38 Millionen für die Eisenbahner verlangt haben, demagogisches Treiben vorzuwerfen, wie es umgekehrt geschieht.

Nun hat die Regierung angeblich 21 Millionen — in Wahrheit 16, ich nehme aber 21 an — für die Bahnbediensteten hergegeben, es fehlen also 17 Millionen. Es ist nun ganz einfach, was wir tun: Wir fordern, was uns die Regierung zugesagt hat, was wir selbst verlangt haben, nicht mehr und nicht weniger, wir stellen den Antrag Heine, Stölzel, Mastálka, Wukival u. s. w. und wir wünschen, daß die 17 Millionen, die man uns schuldig geblieben ist, die wir damals verlangt haben und die man uns in verlausulierten Formen zugesagt hat, hergegeben werden. Freilich ist der Antrag — das ist nicht zu leugnen — den Herren Abgeordneten Stölzel, Heine u. s. w. sehr unangenehm, daher das Wort „einzigkeiten“. Der Herr Abgeordnete Stölzel fühlt sich „eingeknickt“. Wie immer, wenn solche peinliche Situationen entstehen, wo man sich geknickt fühlt, kommen dann die großen Worte. Der Herr Abgeordnete Stölzel hat heute eine schwingvolle Rede von der Würde des Parlaments gehalten, von dem Ernste der Gesetzgebung und auch einige Nebenwendungen gebraucht, die ich nicht verstanden habe, von der „Psychologie des Palladiums“ (lebhaftige Heiterkeit), ich weiß nicht, was das ist. (Abgeordneter Dazhynski: Vielleicht „Palladium der Psychologie“! — Erneuerte Heiterkeit.) Wenn der Herr Abgeordnete Stölzel in seinen jungen Tagen, im Dezember des vorigen Jahres, die Sünde eines demagogischen Lizitierens begangen hat, muß er dann heute darum gerade gleich

eine konstitutionelle Weisung werden?

Muß er solche Mythen, solche heilige, von dem Rebel irgend-eines unverständlichen Weisheits umgebene Worte, die kein Mensch versteht, gebrauchen? (Heiterkeit.) Also, ich bitte, die Würde! Ja, wie steht denn die Sache mit der Würde des Hauses, da doch in dieser Beziehung an uns appelliert wird? Das ganze Haus hat — ich betone das — einstimmig — also der Herr Abgeordnete Stölzel mit — beschlossen, daß wir 38 Millionen verlangen. Ich habe viel zu viel Hochachtung vor dem Herrn Abgeordneten Stölzel, als daß ich glauben könnte, er hätte damals mit diesem Antrage eine reservatio mentalis betrieht und sich gedacht: Ich sage 38 und denke mir bloß 21. (Heiterkeit.)

Nun ist dieser unser Wunsch, der einstimmig ausgesprochen wurde, nicht erfüllt worden. Wir haben zweierlei erfahren: Erstens, daß unser Wunsch nicht erfüllt wurde und zweitens, daß er darum nicht erfüllt wurde, weil wir ihn bloß in der Form einer Resolution gekleidet haben. Daher haben wir Sozialdemokraten uns gedacht, wir werden der Schwäche der Position des Abgeordneten Stölzel zu Hilfe kommen und seinen Antrag in einer solchen Form einbringen, daß

die Regierung endlich anfangen muß, vor Herrn Dr. Stölzel Respekt zu kriegen. (Lebhafter Beifall, Händeklatschen und Heiterkeit.) Und wir haben uns erlaubt, ihn als einen Bestandteil des Gesetzes zu beantragen. Sie werden mir zugeben, daß er der Würde des Hauses entspricht. Sie Herr Kollege Dr. Steinwender und Sie, verehrter Herr Kollege Dr. Stölzel, der so oft so richtige Worte über die Resolutionswirtschaft in diesem Hause gefunden hat, Sie werden mir recht geben, wenn ich sage, der Würde des Hauses entspricht es mehr, wenn man klar im Gesetze ausgedrückte Beschlüsse faßt, als wenn wir uns auf eine papierene Resolution zurückziehen (Abgeordneter Dr. Adler: Die keine Wirkung hat!), von der wir erfahren haben,

daß sie keine Wirkung hat.

Nun freilich, der Herr Kollege Dr. Stölzel meint, die Bedeckung ist nicht vorhanden. Ich verweise darauf, daß diese Bedeckung aus den höheren Steuereingängen, wie ich mir schon nachzuweisen erlaubt habe, allerdings vorhanden wäre, aber der Herr Abgeordnete Stölzel, derselbe Dr. Stölzel, der für den Antrag Schraffl stimmt, nach dessen Wortlaut eine Bedeckung für das von ihm Geforderte ganz gleichgültig ist, der also nach dieser Bedeckung nicht fragt, derselbe Doktor Stölzel darf nicht in einem Atem bei den 17 Millionen für die Eisenbahnbediensteten nach der Bedeckung fragen. Wenn aber der Herr Abgeordnete Dr. Stölzel von einem Zwischenrufer, dem Abgeordneten Schoiswohl, dabei mit der Bemerkung unterbrochen wurde: Mit dieser Resolution, die der Herr Abgeordnete Stölzel jetzt eingebracht hat — er hat nämlich gesehen, die alte Resolution nützt nichts, und so bringt er, damit die 17 Millionen sicher hereinkommen, eine neue ein, einen Gesetzesbeschluss verhorresziert er — mit dieser Resolution also werden die Eisenbahner ihre 17 Millionen kriegen, aber mit dem Beschlusse, der ins Gesetz kommt, werden sie es nicht kriegen (Heiterkeit), so glaube ich, der Herr Abgeordnete Stölzel wird mir zugeben, daß selbst die Wählerhaftigkeit des Abgeordneten Schoiswohl hoch genug geschult ist — um mich mit seinen Worten auszudrücken — um hier ihren eigenen Abgeordneten zu desabouieren. Wir haben keine Angst, daß die Wähler sich nicht ausrechnen werden, wie das der Herr Abgeordnete Dr. Stölzel gemeint hat! Man werde so lange an den vollen Ernst nicht glauben, meine er, bis man uns auch dann nicht glauben wird, wenn wir wirklich den vollen Ernst an den Tag legen werden. Herr Doktor Stölzel, ich wette mit Ihnen, wenn

Sie die Bediensteten fragen:

Wollt ihr im Gesetze 17 Millionen oder wollt ihr eine Resolution (Heiterkeit), ich wette mit Ihnen, die Bediensteten werden die baren 17 Millionen für den vollen Ernst halten und die Resolution, die ihnen das bloß verspricht oder bloß von der Regierung verlangt, werden sie für einen feinen Papierschinken halten ohne Ernst. (Zwischenrufe.)

Somit, meine Herren, ist auf Grund der gegebenen Sachlage nach keiner Richtung ein Grund vorhanden, warum diese 17 Millionen nicht auf dem Wege des Gesetzes beschlossen werden können. Sie selbst, meine Herren, haben es verlangt. Ihr eigenes Verlangen soll in der Form unseres Antrages zum Gesetz erhoben werden.

Wenn Sie gegen unseren Antrag stimmen und sich auf eine neue Resolution zurückziehen, so werden Sie damit dem Vorwurfe der Bediensteten nicht ausweichen können, daß Sie es waren, die im Dezember des vorigen Jahres mit den Wünschen der Bediensteten Demagogie, zu deutsch Schwindel getrieben haben. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.) Diese Ablehnung unseres Antrages wäre ein offener Bruch des von Ihnen selbst den Bediensteten gegebenen Versprechens. (So ist es!) Dieses

Einschwenken, das Sie wie die Unteroffiziere vollziehen,

auf Befehl der Regierung, auf Befehl des Herrenhauses, die Ihnen weiß Gott mit welchen Dingen drohen, dieses Einschwenken wird dem Ungehorsamsten nicht unverständlich bleiben. Ich möchte Sie daher, meine Herren, da Sie schon an die Würde des Hauses appellieren, bitten, im Interesse der Würde des Hauses von dieser papierenen, kindischen, niemand imponierenden Resolutioniererei endlich einmal Abstand zu nehmen und einen ersten, kategorischen, nicht zu umgehenden Beschluß in der Form der Annahme unseres Antrages in das Gesetz aufzunehmen. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Die Abstimmung.

Ueber den Antrag Tomschik wird sodann namentlich abgestimmt. Der Antrag wird mit 102 gegen 186 Stimmen abgelehnt.

Dafür stimmen die Sozialdemokraten aller Nationen, die Tschechischradikalen und einige andere bürgerliche Tschechen, die Italiener, die Albaner, die Deutschhellen, die ausgetretenen Christlichsozialen Alois Brandl, Franz Ruchs, Kometter, Keunteufel, Ranz, Stumpf, Jaunegger, die Wilden Ofner, Pollauf, Straucher, Zentner, Krejcar, Rejcek, einige Südslaven, der Pole Londzin und der Ruthene Koplowsky.

Die Vertreter an den Eisenbahnern.

Dagegen stimmen die Nationalverbändler und Christlichsozialen, soweit sie nicht dabongelaufen sind, die meisten Tschechen, die Ruthenen, die Rumänen und die Wilden Friedmann und Kuranda. Die deutschen und christlichsozialen Abgeordneten, die gegen die Eisenbahner stimmen, haben wir an der Spitze unseres Blattes namentlich mitgeteilt.

Der national-klerikale Schwindelantrag angenommen.

Nach Ablehnung des Antrages Tomschik wurde die nationalverbändlerisch-klerikale Resolution angenommen, die lautet: Die Regierung wird aufgefordert, die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911 betreffend die Maßnahmen zur materiellen Besserstellung der staatlichen Arbeiter, beziehungsweise der Arbeiter in den staatlichen Betrieben, weiters die Beschlüsse vom 20. Dezember 1911 betreffend die Aufbesserung der Bezüge der staatlichen Vertragsangestellten, endlich die Beschlüsse vom 5. Mai 1912 betreffend die Aufbesserung der Bezüge der Postangestellten zur Durchführung zu bringen sowie für die rascheste Gesetzgebung der Dienstpragmatik Sorge zu tragen. Die hierauf erforderlichen Kredite sind verfassungsmäßig anzusprechen.

Zum Austritt der „sieben Schwaben“ aus der Christlichsozialen Vereinigung.

Ein wertvolles Geständnis.

In einem Leitartikel, der bedenkliche Verbojität verrät, beschäftigt sich die „Salzburger Chronik“, das christlichsoziale Organ für Salzburg, mit der Haltung der christlichsozialen Parlamentsfraktion zum Antrag Tomschik. Bekanntlich haben einige christlichsoziale Abgeordnete — vornehmlich solche, in deren Wahlkreisen viele Eisenbahner wohnen — ihren Austritt aus der Fraktion vollzogen, um für den Antrag Tomschik

stimmen zu können. Sie sind dann — ein Nobum und zugleich ein Beweis christlichsozialer Schwindelpolitik — ihrer Fraktion als „Hospitalanten“ beigetreten. Diese Demagogie und Windbeutelei hat natürlich niemand ernst genommen, am allerwenigsten die Christlichsozialen, jedermann durchschaute diese Schwindelpolitik. „Der Sache wäre nicht allzuviel Bedeutung beizumessen“, schreibt die „Chronik“, „da man sich in ruhigeren Stunden ja unschwer wieder verständigen wird.“ Echt christlichsozial! „Etwas bleibt immer hängen“, schreibt die „Chronik“ weiter, „und deshalb hätte der Zwischenfall um jeden Preis unterbleiben müssen.“ Sa ma ehrlich: Die Christlichsozialen haben neuerdings dokumentiert, daß sie die größten politischen Schwindler sind! Da gefällt uns der Dr. Stöckel, der größte Paprika-Schleifinger des österreichischen Parlaments, beinahe besser. Er hat sich offen und ehrlich als Feind der Eisenbahner gezeigt. Eine nichtsagende Resolution ist ja auch ein Schwindel, das mit den Hospitalanten aber der größere.

Kurzfristiger Schwindel.

Der Wiedereintritt der Ausgetretenen in die christlichsoziale Partei.

Am Samstag den 6. Juli 1912 wurde in den christlichsozialen Blättern gemeldet:

„Die Christlichsoziale Vereinigung hielt gestern, Freitag den 5. d. M., nachmittags eine mehrstündige Klubberatung ab, zu deren Beginn der Vorsitzende zur Kenntnis brachte, daß die Abgeordneten Dr. Stumpf, Zaunegger, Franz Fuchs, Grafinger und Brandl um die Wiederaufnahme in den Klub ersuchen. Diesem Ansuchen wurde von der Vereinigung einhellig und ohne Debatte stattgegeben.“

Nett, was? Bei der Abstimmung über den Antrag Lomschik markierten sie den Austritt und genau zwei Tage nachher treten sie wieder bei. Der Schwindel war also kürzer befristet, als man glaubt hat.

Reichsbündlerisches Verlegenheitsgestammel.

Der „Deutsche Eisenbahner“ über den nationalverbändlerischen Verrat.

In eine Situation, die begreiflicherweise nichts weniger als beneidenswert ist, ist der gute „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ durch das Verhalten des deutschen Nationalverbandes im Parlament dem Antrag Lomschik gegenüber gebracht worden. Was soll er jetzt, wo wieder einmal bewiesen wurde, wie sehr Herr Ertl einst in seiner Broschüre „über die Sünden“ recht hatte, als er schrieb: „daß die deutschen Arbeiter nur bei Wahlen gut genug sind“, eigentlich sagen? Soll er den Verrat, wie er es schon öfters getan hat, rechtfertigen oder soll er den Nationalverband vor den Kopf stoßen? Das erstere geht nicht, weil die Mitglieder gleich scharenweise davonlaufen könnten, und das zweite, einzubekennen, daß die Phrase von den „gemeinsamen nationalen Interessen“ Schwindel ist, darf er aus Furcht, die Gunst seiner hohen Gönner zu verlieren, auch nicht. Also behilft sich der „Deutsche Eisenbahner“, der ja vorläufig erst in die Lage kommt, zu dem Verhalten der Nationalverbändler im Ausschuß Stellung zu nehmen, mit einem recht armseligen Verlegenheitsgestammel. Zunächst freilich versucht er den Sozialdemokraten einen Klaps damit zu versetzen, daß er der Meinung Ausdruck verleiht, schon im Vorjahr, im Herbst, hätte die budgetmäßige Vorsorge für die Eisenbahner verlangt werden sollen. Und da das wohl auch nach der Ansicht des „Deutschen Eisenbahner“ von den Nationalverbändlern nicht zu verlangen ist, hätten es eben die Sozialdemokraten tun sollen. Daß das natürlich Unsinn ist, versteht sich, wenn man sich die Situation vom Vorjahr vergegenwärtigt. Im Vorjahr erklärte nämlich die Regierung ihre Bereitwilligkeit 14 Millionen für die Eisenbahner aufzuwenden und gab dann unter dem Druck der in- und außerparlamentarischen Verhältnisse die Zusicherung, „sie werde über diese 14 Millionen namhaft hinausgehen“. Man mußte also diese Maßnahmen um so mehr abwarten, nachdem es sich darum handelte, daß für die Eisenbahner sofort etwas geschieht, welchen Standpunkt ja auch die nationale Koalition eingenommen hat. Nachdem aber die Regierung nicht die im Parlament beschlossenen 38 Millionen Kronen, sondern nur 21 Millionen Kronen verwendet hat, lag doch jetzt die Sache so, daß der Antrag Lomschik der einzig konsequente und notwendige Weg war. Warum also haben die Nationalverbändler diesen Antrag jetzt, wo er am Platz war, abgelehnt? Auch der „Deutsche Eisenbahner“ wagt darüber, mit einem allerdings sanften Tadel, nicht hinwegzukommen. Aber, schreibt er zum Schluß:

„Es fällt uns nicht ein, mit einem so allgemein verdammen Urteil zu kommen, wie es die Sozialdemokraten begreiflicherweise tun. Wir wissen ganz gut, daß die Vertreter der Bauern und Gewerbetreibenden geradezu mit Einsprachen gegen die Tarifserhöhungen überschüttet wurden. Aber wir verlangen von diesen Abgeordneten eben auch, daß sie sagen, wenn sie ihre bessere Erkenntnis einmal zum A geföhrt hat.“

Wir müssen auch unseren Leuten klarmachen, daß nicht alles geht, von dem sie glauben, daß es im Handumdrehen zu erreichen wäre. Wir müssen dazu den Mut aufbringen. Und die Herren Abgeordneten müssen eben auch den Mut aufbringen, ihren Wählern eine oft unpopuläre Haltung begreiflich zu machen. Wenn der Mut für die Wehrvorlage gefunden wird, muß er auch für die Eisenbahnervorlage da sein.

Wir heken nicht gegen die Wehrvorlage. Als Nationale wäre es lächerlich und unökonomisch.

Wir können gegen ihre harten Bestimmungen sein, aber Antimilitaristen werden wir, solange das Bündnis mit Deutschland besteht, gewiß nicht sein.

Aber daran uns zu erinnern, daß die Wehrvorlage trotz ihrer Härten genehmigt wurde, ohne daß die Bedeckung dafür da war, verpflichtet uns unser mannhafter Freimut.

Und was nun? — Der Nationalverband hat nun die Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahner sicher sein können, daß der im Dezember gefasste Beschluß des Abgeordnetenhauses von der Regierung voll beachtet werde.

Die Schwierigkeiten, die sich formell ergeben mögen, wegzuschaffen, ist seine und nicht unsere Sache. Er hat die Politik in seinen Reiben; wir sind nur die Sprachwerkzeuge der Meinung und des Willens der deutschnationalen Eisenbahner.

Eines wird aber notwendig sein. Für die nächsten Reichsratswahlen wird eine Obmännerberatung eine einheitliche Haltung unseres Verbandes festzulegen haben, die der Hauptleitung es ermöglicht, Weisungen auszugeben, die zu Nutzen unserer Kameraden überall befolgt werden müssen. Es wird sich dann zeigen, welchen Einfluß die mehr als 20.000 organisierten deutschnationalen Eisenbahner in der Politik ausüben können. Denn daß wir und der Beamtenverein dann die gleiche Haltung zeigen werden, ist heute schon sicher.“

Wir nehmen also zur Kenntnis, daß die „Reichsbündler“ gegen die drückende Wehrreform nichts einzuwenden haben. Aber daß sie gegen den schändlichen Eisenbahnerverrat ihrer parlamentarischen Genossen doch etwas einzuwenden haben, ist schön. Aber: „was nun?“ Ja, was nun! Wenn das doch den guten „Reichsbündern“ jemand sagen möchte. Gedroht hat nämlich der „Deutsche Eisenbahner“ schon sehr oft, aber zum Schluß ist man im Reichsbündler doch immer wieder zusammengeknickt wie ein alter Taschenteufel. Aus dem „was nun?“ gibt es nämlich nur zwei Wege. Entweder man zieht aus der Tatsache, daß die ganze nationale Partei als ein Konglomerat von rein bürgerlichen Interessen keinen Platz für die Interessen der Arbeiter und Angestellten hat, die letzte Konsequenz und bekennt sich zum internationalen Klassenkampf oder aber man geht wieder nach Skanossa und spielt weiter die traurige Rolle des Vermittler in der deutschnationalen Partei. Man wird sich für das letztere entscheiden.

Stimmungsmacherei der Regierung.

Im offiziellen „Fremdenblatt“ vom 2. Juli 1912 nimmt die Regierung zu dem 17 Millionen-Antrag des Abgeordneten Lomschik Stellung. Sie versucht hierbei die öffentliche Meinung gegen die Eisenbahner aufzubringen und zwar in einer Weise, die alles Andere eher, als objektiv ist. Das offiziöse Organ knüpft an die Rede des Ministerpräsidenten, die dieser bei der Verhandlung über den Antrag Lomschik hielt, an, und schreibt dann:

Für das Staatseisenbahnpersonal wurden aufgewendet: im Jahre 1905 über 2 Millionen, im Jahre 1906 über 2 Millionen, im Jahre 1907 über 4 Millionen, im Jahre 1908 über 11 Millionen, in den Jahren 1909 und 1910 über 8 Millionen, im Jahre 1911 über 1 Million, im Jahre 1912 über 21 Millionen, also in acht Jahren zusammen rund 60 Millionen Kronen.

Wie sehr sich auf Grund dieser Maßnahmen die Stellung selbst der den unteren Kategorien angehörigen Bediensteten verbessert hat, dies mögen einzelne Beispiele erweisen: So kommt zum Beispiel ein Lokomotivführeranwärter vor dem 1. Jänner 1907 an Gehalt und Quartiergeld zusammen im Maximum 2200 Kr. in 28 Jahren erreicht; denselben Bezug erreicht er nach den heutigen Normen in 15 Jahren; ein Bahnrichter erreichte den Höchstbezug von 1800 Kr. vor dem 1. Jänner 1907 in 15 Jahren, jetzt erreicht er denselben Bezug in fünf Jahren; ein Werkmann erreichte vor dem 1. Jänner 1907 den Höchstbezug von 1600 Kr. in 15 Jahren, jetzt erreicht er diesen Bezug in drei Jahren; ein Konduktteur erreichte den gleichen Höchstbezug vor dem 1. Jänner 1907 in 15 Jahren, jetzt in fünf Jahren; ein Stationsdiener, Magazinier, Verschieder, Lampist schloß vor dem 1. Jänner 1907 mit 1350 Kr. ab, gegenwärtig bildet derselbe Betrag seinen Anfangsbezug; ein Wächter wurde vor 1906 mit 876 bis 1020 Kr. entlohnt, sein jetziger Anfangsbezug beträgt 1350 Kr., also höher als der frühere Maximalgehalt; überdies kann der Bahnwächter jetzt in 14 Jahren bis 2000 Kr. aufsteigen.

Neben den ständigen Bezügen spielen im Staatseisenbahndienste aber auch die Nebenbezüge eine sehr wesentliche Rolle, welche gerade durch die in den Jahren 1908 und 1909 getroffenen Maßnahmen eine zeitgemäße namhafte Verbesserung erfahren haben. Die Aufbesserungen in den Jahrgebühren allein betragen über 3 Millionen Kronen jährlich.

Die Bahnbediensteten, denen bis zum Arbeiter herab eine ausgiebige Alters-, Kranken- und Unfallversicherung gewährleistet ist, stehen bekanntermaßen außerdem im Genuß anderer Benefizien, wie namentlich der freien Fahrt, des begünstigten Lebensmittelbezuges, ferner bevorzugter Wohnungsverhältnisse, in welcher letzter Beziehung die Staatseisenbahnverwaltung seit Jahren eine systematische, das ganze Liniennetz umfassende Tätigkeit entfaltet.

Die letzten zu Beginn des Jahres mit 21 Millionen Kronen durchgeführten Aufbesserungen sollten zumindest einen vorläufigen Höhepunkt in der seit sieben Jahren fortlaufend gepflegten Aktion zur Verbesserung der materiellen Lage der Bediensteten bedeuten, zumal damit die wichtigsten der in der Dezemberresolution enthaltenen Wünsche der Erfüllung zugeführt wurden. Gleichwohl hat der Minister die Erklärung abgegeben, daß die Regierung die Gründe, welche für einen plan- und stufenmäßigen Ausbau der Personalmaßnahmen sprechen, im vollen Maße würdige; doch müsse die Regierung sich die Entscheidung über den Zeitpunkt und Umfang weiterer Maßnahmen aus dem Gesichtspunkte der Erfordernisse einer geordneten Personalwirtschaft und aus finanziellen Erwägungen uneingeschränkt vorbehalten.

Wie sehen nun in Wirklichkeit diese Ziffern aus? Die Regierung spricht von 50 Millionen, die in acht Jahren zusammen aufgewendet wurden. In Wirklichkeit sind es 41 Millionen. Es wurden aufgewendet: Im Jahre 1905 rund fünf Millionen, im Jahre 1908 rund 14 Millionen und im Jahre 1911 rund 21 Millionen Kronen. Die Behauptung, daß die

übrigen Millionen in den Jahren 1906, 1907 und 1910 ebenfalls für Verbesserungen an das Personal aufgewendet wurden, ist eine offenkundige Irreführung der Öffentlichkeit. Denn diese Ziffern repräsentieren die durch die Verkehrssteigerung notwendigen Personalvermehrungen, sowie die Kosten der Uebernahme des Personals der verstaatlichten Bahnen in den Staatsbahnstatus. Diese Behauptung entspricht ebensowenig den Tatsachen, wie jene im „Bericht der Staatsbahnverwaltung über die Ergebnisse der Tätigkeit der Staatsbahnverwaltung von 1901 bis 1910“, wonach innerhalb dieses Zeitraumes lediglich zur Verbesserung der materiellen Lage des Personals rund 66 Millionen Kronen aufgewendet worden sein sollen. Begründet wird diese letztere Behauptung im genannten Bericht damit, daß der dermalige Aufwand an Personalkosten um 191 Millionen mehr beträgt, als vor zehn Jahren. Die ganze Personalvermehrung, die Mehrnormierung der Kosten, die infolge der Bauten stetig steigende Arbeiteranzahl, die Vermehrung der Strecken und die dadurch bedingte Neuaufnahme von Personal, mit einem Wort, die ganzen Mehrkosten infolge der Verkehrssteigerung in diesen zehn Jahren, wurden dem Personal als Verbesserung angerechnet. Mit derartigen Manövern will die Regierung ihr „Wohlwollen“ gegenüber dem Personal beweisen und will dabei noch ernst genommen werden. Es ist traurig, was in Oesterreich alles geboten werden kann.

Auch die übrigen „amtlichen Daten“ im „Fremdenblatt“ entsprechen nicht den Tatsachen. So wird behauptet, daß ein Lokomotivführeranwärter vor dem 1. Jänner 1907 an Gehalt und Quartiergeld im Maximum 2200 Kr. in 28 Jahren erreichte und daß er denselben Bezug nach den heutigen Normen in 15 Jahren erreicht. Richtig ist aber, daß der Lokomotivführeranwärter früher diesen Bezug in 24 Jahren erreichte und jetzt, falls er im Dienersstand verbleibt, denselben erst in 23 Jahren erreichen kann. Der Lokomotivführeranwärter wurde aber früher zum Unterbeamten ernannt und er wird es auch jetzt; das vorstehende Beispiel ist daher eine willkürliche, den praktischen Verhältnissen gar nicht entsprechende Behauptung, die man natürlich nur den Lesern des „Fremdenblatt“ aufstischen kann.

Unrichtig ist ferner, daß ein Werkmann den Höchstbezug (Höchstgehalt) von 1600 Kr. in 15 Jahren erreichte und jetzt in fünf Jahren. Richtig ist, daß der Werkmann diese Endgehaltstufe früher in 23 Jahren erreichte und jetzt in 18 Jahren. Nach fünf Jahren bezieht der Werkmann jetzt, unter der Voraussetzung fünfjähriger definitiver Anstellung, da Gehalt und Quartiergeld zusammen 1450 Kr.

Der Bahnrichter erreichte den Endgehalt von 1600 Kr. früher in 23 Jahren und nicht in 15 Jahren, wie die Regierung behauptet. Jetzt erreicht er 1600 Kr. in 18 Jahren und nicht in fünf Jahren. Das ist also eine Differenz von 13 Jahren, die die Regierung den Bahnrichtern als Verbesserung andichtet.

Beim Konduktteur ist dasselbe: Der Konduktteur erreichte den Endgehalt von 1600 Kr. früher in 23 Jahren und nicht in 15 Jahren; jetzt erreicht er 1600 Kr. im Falle seines Verbleibens im Dienersstand in 18 Jahren und nicht in fünf Jahren. In fünfjähriger definitiver Anstellung 1450 Kr., wobei aber das Quartiergeld für Wien im Betrag von 450 Kr. jährlich bereits mit eingerechnet ist, also nicht 1600 Kr., wie die Regierung behauptet.

Stationsdiener, Magazinier, Verschieder, Wächter und Lampisten schlossen vor dem 1. Jänner 1907 mit 1000 Kr. Gehalt, 100 Kr. Dienstalterszulage und 400 Kr. Quartiergeld ab. Das sind also 1500 Kr. und nicht 1350 Kr. Der gegenwärtige Anfangsgehalt beträgt 900 Kr., das Quartiergeld für Wien 450 Kr., das sind 1350 Kr., ist also nicht derselbe Bezug wie der frühere Endgehalt.

Auch beim Wächterpersonal verhält sich die Sache anders, als sie die Regierung darzustellen sucht. 1350 Kr. bezieht nur der Wächter in Wien an Gehalt und Quartiergeld zusammen. Das ist ein Prozent des gesamten Wächterpersonals. Alle übrigen haben weniger Quartiergeld und alle in Naturalwohnungen untergebrachten Wächter erhalten nur die Differenz zwischen dem Werte der Wohnung und dem systematisierten Quartiergeld ausbezahlt. Nachdem die Organe der Regierung mit den 450 Kr. Anfangs-quartiergeld für Wien soviel Aufhebens machen, raten wir ihnen allen Ernstes, zu versuchen, für diesen Betrag in Wien eine nur für ein kinderloses Ehepaar halbwegs entsprechende Wohnung aufzutreiben. Wenn ihnen das gelingt, sind wir gerne bereit, anzunehmen, daß sie bei Aufstellung dieser Behauptung nur im guten Glauben gehandelt haben.

Die erfolgten Aufbesserungen in den Nebenbezügen spielen leider auch nicht jene wesentliche Rolle, welche ihnen die Regierung zuschreibt. Die 3 Millionen Kronen, die angeblich für die Verbesserung der Jahrgebühren aufgewendet wurden, sind dem Personal wohl nicht zugute gekommen. Tatsache ist, daß ein großer Teil des Jahrgehaltens hievon keinen oder nur einen sehr geringen Betrag von 2 bis 4 Kr. monatlich bekommen hat, und Tatsache ist weiter, daß die Staatsbahnverwaltung einen nennenswerten Betrag von dieser Summe durch das

bekanntes „Sparsystem“ vom Fahrpersonal wieder hereingebracht hat. So erhält zum Beispiel das im Taglohn stehende Fahrpersonal nicht den festgesetzten Grundlohn, die Turnusse werden von Jahr zu Jahr zusammengeschrumpft, die Fahrzeiten und Aufenthalte auswärts werden verringert u. s. w.

Auch bezüglich der anderen Benefizien schneidet die Regierung gewaltig auf. Wir wollen nur erinnern an die fortwährenden, jedes Jahr in höherem Ausmaß erfolgenden Einschränkungen der Freifahrten, insbesondere jener mit Schnellzugsbenützung, und der fortwährenden Drohungen mit der fast gänzlichen Entziehung der Fahrbegünstigungen.

Wie es ferner mit der von der Staatsbahnverwaltung seit Jahren entfalteten, das ganze Liniennetz umfassenden, systematischen Tätigkeit bezüglich der Wohnungsfürsorge aussieht, beweist der Umstand, daß Ende 1910 in 29 Orten 350 Häuser mit 3652 Wohnungen fertiggestellt, beziehungsweise im Bau begriffen waren. Und das bei einem Personalstand von 212.821 Ende 1910 beschäftigten Bediensteten. Wo da die systematische, das ganze Liniennetz umfassende Tätigkeit sein soll, wissen die Götter.

So sieht also die Objektivität und das berühmte Wohlwollen der Regierung für die Eisenbahner aus. Und da meint man, daß die Durchführung der letzten 21 Millionen einen Ruhepunkt bilden sollen! Mit derartigen Stimmungsmachereien stillt man den Hunger der Eisenbahner nicht.

Mit diesen Tatsachen, die sich durch keinerlei offiziöse Schönfärberei verwaschen lassen, wird die Regierung sich wohl noch sehr ausgiebig zu beschäftigen haben.

Wandlungen im christlichen Sozialismus.

Daß die christlichsoziale Partei auch diesmal im Parlament gegen die Eisenbahner gestimmt hat, verdient im Zusammenhang mit allen ihren früheren Taten gewürdigt zu werden.

In allen Arbeiterfragen lernten wir bekanntlich die Christlichsozialen als staatsreaktionär und als Feinde jeglichen Fortschritts, besonders in den letzten Zeiten kennen.

Diese Beobachtung, die man macht, ist allerdings nichts Neues. Im Grunde genommen offenbart sie ja nur jene Haltung abermals, die wir immer noch sahen, wenn in Arbeiterkreisen, gleichviel in welchem Beruf, das Verlangen nach mehr Sozialreformen laut geworden war. Daß freilich in den bürgerlichen Kreisen die Gegnerschaft gegen den sozialpolitischen Fortschritt gerade in den letzten Jahren immer schärfer hervorgetreten ist und daß sich Christlichsoziale wie Rationale immer rückhaltloser zur sozialen Reaktion bekannnten, das ist jene unlugbare Tatsache, über die man nicht ohne einige lehrreiche Betrachtungen hinwegkommt. Es gab nämlich eine Zeit in Oesterreich, wo ein guter Teil des Bürgertums gar nicht den Mut hatte, so offen gegen die Arbeiterschaft zu frondieren und sich so rückhaltlos gegen jedwede Sozialreform auszusprechen. In den Achtzigerjahren, als die liberale Bourgeoisie noch Oesterreich regierte, da wurde nämlich in den Schlössern der adeligen Feudalherren und der allezeit flügel Bischöfe der Haß gegen die reichen Emporkömmlinge, die Kaufleute, die Bankiers und Fabrikanten, zu einer wohl-durchdachten Tat gemünzt: der sogenannte christliche Sozialismus feierte seine Geburtsstunde und seine Aufgabe sollte es sein, den gewerblichen Mittelstand, das sogenannte Kleinbürgertum, mit den Arbeitern zu verbinden, um eine große mächtige Partei zu schaffen, die von den entthronten Feudalherren und den um die Verluste ihrer weltlichen Macht trauernden kirchlichen Würdenträgern, als Sturmbock gegen die liberale Geldmacht benützt werden sollte. Daß der Gedanke für den ersten Blick verführerisch war, liegt auf der Hand. Die liberale Partei, die den reichen Feudalherren und der Kirche politisch die Staatsgewalt entwunden hatte, war zu einem neuen Gelbadel geworden, sie beherrschte die Industrie und die aufkommenden Banken, unter deren Expansionsbestrebungen der bürgerliche Mittelstand und das Gewerbe litt und immer schwerer um seine Selbständigkeit rang. Und eben dieses Aufkommen der neuen Kapitalmacht schuf auch immer größere Arbeitermassen und brachte sie in steigende Abhängigkeit zu der erstarrten Geldmacht. Das Los der Arbeiter, die durch keine eigenen Organisationen geschützt waren, verschlechterte sich zusehends. Kleinbürgerlicher Mittelstand und industrielle Arbeiterschaft empfanden also den Druck der aufsteigenden Kapitalmacht und hatten in dieser Richtung so etwas wie ein gemeinsames Interesse.

In der Erkenntnis dieser Sachlage hat also Kirche und Feudaladel den Versuch unternommen, die Unterdrückten der Kapitalmacht gemeinsam zu organisieren, denn mit ihrer Hilfe sollte im Staate die verlorene Herrschaft wieder zurückerobert werden. Das aber ging zunächst nicht ohne einen starken sozialen Einschlag und ohne die Betonung gewisser sozial-reformatorischer Prinzipien. Im frommen „Vaterland“, dem Organ des Hochadels, eröffnete damals Freiherr v. Vogelsang den Feldzug gegen das „mobile“ Kapital. In leidenschaftlichen Worten schilderte er, wie der Kapitalismus den Arbeiter ausbeute, wie er den Gewerbsmann niederkonkurriert, wie er den Bauern in seinen Soldknecht verwandelt,

wie er „jüdischen Wucher“ an die Stelle christlicher Sitte stellt, wie er seine Opfer dem Verbrechen und der Prostitution, wie er die Staaten dem Weltkrieg zutreibt. In der Kritik des Kapitalismus näherte sich Vogelgang der Sozialdemokratie. „Die Wege der Christen und der materialistischen Sozialdemokratie laufen keineswegs vollständig auseinander“, so schrieb er in einer Zeit, in der die Sozialdemokraten von den Bütteln des kapitalistischen Staates wie Hunde geheßt wurden. „Das rein private, absolute, der Willkür dienende Eigentum, sei Diebstahl an Gott, an der Gesellschaft, am Staate“ — in dieser Gestalt wiederholte er Brodhons berühmtes Wort, daß Eigentum Diebstahl sei. Mit diesen Anklagen gegen den Kapitalismus warb der Feudaladel um die vom Kapitalismus geknechteten Klassen. „Die liberale Bourgeoisie, die uns entthront hat, ist dieselbe, die euch ausbeutet. Uns hat sie im Namen der Freiheit und Gleichheit gestürzt; euch hat sie Knechtschaft und Elend aufzuerlegt. Verbündet euch mit uns zum Kampfe gegen die Bourgeoisie! Wir wollen den Kapitalismus zerstören und im Geiste christlicher Liebe eine neue Gesellschaft bauen!“ So sprachen Feudaladel und Kirche zu den Kleinbürgern, den Bauern, den Arbeitern.

Welche Wandlungen aber hat seither dieser christliche Sozialismus durchgemacht! In knappen zwei Jahrzehnten hat seine Entwicklung so weit nach rechts geführt, daß in der berühmten Enzyklika des „Arbeiterpapstes“ Leo XIII., Rerum Novarum, der soziale Gedanke vollständig verleugnet wird. Gegen die „Anbotmäßigkeit und Unzufriedenheit der Arbeiter“ wird der Staat zur Segenwehr aufgerufen und alles was vom einstigen sozialen Christentum übrig bleibt, erschöpft sich in der zahmen Mahnung an die Unternehmer, den Arbeitern Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, der seinerseits aber zur christlichen Demut und Duldsamkeit zurückgerufen wird. Und man erinnert sich, wie die vor einem Jahr in Wien von den christlichen Sozialpolitikern veranstaltete „Soziale Woche“ von demselben Geiste durchtränkt war und wie die Redner der Reihe nach erklärten, man müsse sich von „der Romantik der Achtzigerjahre abwenden“, der Kapitalismus sei gar nicht so schlimm, wie Vogelgang ihn gemalt habe. Der Kapitalismus sei vielmehr eine Tatsache, mit der man sich abfinden müsse.

Und der christliche Sozialismus hat sich mit dem Kapitalismus ganz gründlich abgesunden. So gründlich, daß er auf jede Sozialreform bedingungslos verzichtet hat. Gerade in diesen Tagen, wo in den reichsdeutschen christlichen Gewerkschaften der heftigste Streit auf allen Linien tobt, ist es wieder einmal vor aller Welt klar geworden, daß man im Lager des offiziellen Parteichristentums den Forderungen der Arbeiterschaft so gründlich überdrüssig geworden ist, daß auch das römische Oberhaupt der Christenheit jenen christlichen Gewerkschaften, die sich den sozialen Anforderungen nicht ganz verschließen konnten, ganz offen den Fehdehandschuh hinwarf. Auch in reinen Wirtschaftsfragen, so befiehlt es der Papst, — haben die Arbeiter den Rat der Bischöfe einzuholen und sich unter allen Umständen der Autorität der Kirche zu unterwerfen. Und so anerkennt die Kirche ausdrücklich nur die unter ihrer Botmäßigkeit stehenden katholischen Arbeitervereine, während die ersteren Rivalen, die christlichen Gewerkschaften, nur gnädig geduldet sind.

In allen diesen Erscheinungen liegt der klare Verzicht auf jede ehrliche soziale Maßnahme zugunsten der Arbeiter, die eben für die Dauer nicht durchzuführen sind, ohne daß sie gegen die Interessen aller Unternehmer gerichtet sind. In der Welt des Profits, der keinen Arbeiterschutz verträgt, auch dort nicht, wo sein wirkliches Interesse gar nicht beeinträchtigt wird, mußte sich der christliche Sozialismus entscheiden: für oder gegen die Wohlfahrt und den sozialen Aufstieg der Arbeiter. Er hat sich gegen sie entschieden, weil er den Kampf gegen die bürgerliche Gesellschaft nie ernstlich gemollt und John auch einen Kampf gegen den Kapitalismus nicht führen konnte, ohne dessen heiligste Interessen zu verletzen. Und so hat der christliche Sozialismus mit der kapitalistischen Gesellschaft und dem Klassenstaat endgültig Frieden gemacht, indem er freiwillig auf seine sozialen Aufgaben verzichtete. Und so sehen wir es gerade am schärfsten und deutlichsten in Oesterreich immer wieder, wie das christlichsoziale Kleinbürgertum ausrückt und alle seine Vertretungen mobilisiert, wenn von einem Arbeiterschutzgesetz auch nur geredet wird. Auch darin liegt ein Stück Ironie der Weltgeschichte, daß gerade in einem Lande, wo der christliche Sozialismus einst so radikal einsetzte, sein sozialer Bankrott um so gründlicher geworden ist!

Was uns die Wehrreform bringt.

Eine nationale Schmierenkombi zur Bemäntelung des Volksverrates.

Gehorsam wie die Rekruten sind die Nationalverbänder und die Christlichsozialen dem Kommando der Regierung gefolgt und haben die Wehrreform mit allen ihren Lasten für das Volk bewilligt. Es lohnt sich daher auch, um zu wissen, was die Nationalen und Christlichsozialen für das Volk geleistet haben, uns diese Wehrreform genau anzusehen und das, was sie bringt, kennen zu lernen. Kurz zusammengefaßt handelt es sich dabei um folgendes:

Aus den 153.000 jährlichen Rekruten von heute werden 212.500 gemacht, also die Zahl der Soldaten wird um fast 60.000 Mann jährlich vermehrt. Die 60.000 Ersatzreserveisten von heute werden auf etwa 8500 herabgedrückt und diese werden zunächst Bauern und Handwerkermeisterköhne sein. Es wird also alles, was in Oesterreich-Ungarn mit Waffen kreuchen und fleuchen kann, zu mehrjährigem Militärdienst herangezogen. Das ist wirklich Aufopferung für die Bündnisfähigkeit bis zum äußersten. Wenn selbst die Regierung herausrechnet, daß Deutschland jährlich 0.46 Prozent, Oesterreich „nur“ 0.42 Prozent und Ungarn 0.44 Prozent seiner Bevölkerung in das Heer einreißt, so beweisen diese Ziffern allein schon, um wie viel mehr die persönliche Leistungsfähigkeit der österreichisch-ungarischen Männer angespannt wird als die der deutschen, denn weite Distrikte dieser beiden Staaten sind Hungergebiete mit einer körperlich minderwertigen Bevölkerung. Wenn Deutschland mit seinen 65 Millionen Einwohnern jährlich 250.000 Rekruten stellt und das ökonomisch und an gesunden Männern arme Oesterreich-Ungarn mit 49 Millionen Einwohnern jährlich 212.500, so bezeugt das, daß wir wirklich in der Schuldigkeit gegen den Moloch alles andere denn zurückbleiben. Die Wehrreform gibt Oesterreich-Ungarn ein verhältnismäßig größeres stehendes Heer als Deutschland und Italien haben, trotzdem auch unsere dünnelhaftesten Diplomaten nicht sagen können, daß wir außereuropäische Interessen haben. Nicht nur die Geldopfer für die Armee sind bei uns bei weitem schwerer zu ertragen, das persönliche Opfer jedes einzelnen Soldaten ist viel größer als in Deutschland, denn die zweijährige Dienstzeit wird bei uns entfernt nicht in dem Maße eingeführt, als es auch nur in Deutschland der Fall ist.

Als Kosten der Reform rechnet die Regierung aus, daß die einmalige Ausgabe für die gemeinsame Armee 76 Millionen betragen wird. Ueber die fortlaufenden Kosten sind klare, verständliche Ziffern von der Regierung nicht zu erlangen. Man kann aber mit einer Erhöhung um jährlich 60 Millionen rechnen. Die laufenden Wehrkosten jeder Landwehr werden jährlich bis zu 20 Millionen, die einmaligen der Landwehrreform in jedem Staate 12½ Millionen betragen. Also in beiden armen Staaten hundert Millionen jährlich mehr für den Moloch!

Und all das wird der Bevölkerung von der Regierung und den bürgerlichen Parteien als ein Vorteil geschildert! Woher nimmt man den Mut dazu? Man sagt, es werde die zweijährige Dienstzeit eingeführt. Sie besteht zwar schon in allen Staaten, die als Molochsmuster dienen, in Frankreich seit einem Jahrzehnt für alle Waffengattungen, in Deutschland seit 1893 für die Fußtruppen, in Italien seit 1907 für das ganze Landwehr. Aber in Oesterreich-Ungarn wird sie auch jetzt noch nicht einmal für die Fußtruppen eingeführt! Der Zustand, der unter dem Namen zweijährige Dienstzeit geschaffen wird, wird nicht nur weit ärger sein als der in den übrigen großen Staaten des europäischen Festlandes, sondern selbst noch schlechter als er in Oesterreich-Ungarn schon ist.

Wohl wird es auch Soldaten mit zweijähriger Dienstzeit geben — jetzt dient man in der Landwehr, auch in der Landwehrravallerie nur zwei Jahre und nur die Unteroffiziere sind dort zu einem dritten Jahre verurteilt — aber die zweijährige Dienstpflicht wird nicht einmal für die Fußsoldaten ein Recht, sondern eine Gnade ihres Vorgesetzten werden, die sie sich erwerben müssen. Im neuen Wehrgesetz wird folgendes bestimmt: bei der Kavallerie und der reitenden Artillerie drei Jahre Dienstzeit, bei der Marine vier Jahre (jährlich kommen 6000 Mann zur Marine), das alles wie bisher, bei der Landwehrravallerie statt der bisherigen zwei Jahre aber drei Jahre; und — jetzt kommt die Reform — bei den übrigen Truppen „im allgemeinen“ zwei Jahre, aber für eine große Anzahl von Rekruten drei Jahre!

Wie wird das nun mit der zweijährigen Dienstzeit sein? Ganz genau läßt es sich nicht sagen, da die Regierung eingehendere Ziffern nur über die gemeinsame Armee vorgelegt hat, für die 159.000 Mann ausgehoben werden. (Die anderen 53.000 entfallen auf die Landwehr.) Aber 19.000 von den 159.000 werden beritten gemacht, haben also drei Jahre zu dienen, 6000 Marineinfanteristen gar vier Jahre. Nimmt man das Verhältnis zwischen Fußsoldaten und Reitern in den Landwehren als das gleiche, so ergibt sich, daß für die Landwehrravallerien und Artillerien auch 6000 Soldaten jährlich ausgehoben werden. Für 31.000 Soldaten gibt es also von vornherein keine zweijährige Dienstzeit. Wie ist es nun mit den anderen 180.000, die nicht auf die Panzerschiffe und die Pferde müssen? Da sagt die Regierung: „Zweijährige Infanteristen sind keine geeigneten Unteroffiziere. In Oesterreich-Ungarn haben wir aber nicht genug (bis zu zwölf Jahre dienende) Berufsunteroffiziere. Wir haben in der gemeinsamen Armee nur 16.000, werden aber 30.000 brauchen!“ Die Fehlenden müssen wir dadurch ersetzen, daß wir Soldaten, die wir zu Unteroffizieren machen, ein drittes Jahr zurückbehalten. Das wären also 14.000 in der gemeinsamen Armee und etwa 6000 in den Landwehren. Nun wissen aber auch unsere Heeresleiter, daß kein Soldat, der die Möglichkeit hat, nach zwei Jahren heimzukehren, wegen der besonderen Auszeichnung, Korporal zu sein, freudig ein drittes Jahr dienen werde. Die Leute, die vermöge ihrer Intelligenz und Anstellung Aussicht hätten, Unteroffiziere zu werden, würden also irgend etwas anstellen, um zum Unteroffizier nicht mehr qualifiziert zu sein. Diese Möglichkeit muß man ihnen nun gründlich verammeln. Deshalb sagt man: „Auch die Soldaten, die nicht Unteroffiziere werden, können ein drittes Jahr zurückbehalten werden!“ Wieviel sind das nun? Darüber sagt das Gesetz nichts Deutliches. Es steht darüber nur eine verschwommene Phrase darin, die der Regierung alle mögliche Gewalt erteilt. Eine „dem budgetmäßig festgestellten Stand an Unteroffizieren entsprechende Mannschafszahl“ soll das dritte Jahr zurückbehalten werden können. Es dürften das 14.000 sein, da es aber im Motivenbericht heißt, daß man in der gemeinsamen Armee bei den Truppenführern mit „im allgemeinen“ „acetiäbraer Dienstaet

45.800 Unteroffiziere haben wird, so hat also die Militärverwaltung das Recht, für die gemeinsame Armee außer den 31.000 noch 45.800 und wenn man denselben Maßstab für die Landwehren anwendet, im ganzen über 83.000 Mann ein drittes Jahr zurückzubehalten. 93.000 Mann von 212.500 dienen drei und vier Jahre, und das nennt man zweijährige Dienstzeit!

Es wird anfangs nicht so arg sein, denn zu solchen Ausschweifungen fehlt dem österreichischen Militarismus das Geld. Aber in die Zehntausende wird die Zahl derer gehen, die drei Jahre dienen müssen. Was man über die Armee verhängt, ist das Gefühl absoluter Unsicherheit. Der Soldat wird bis ans Ende der zwei Jahre nicht wissen, wann er eigentlich heimkehrt, er hat kein Recht auf die zweijährige Dienstzeit, er wird sie nur als Gnade dann empfangen können.

Freilich, die Bourgeoisie hat ihre Söhne vor der dreijährigen Fron bewahrt. Ihr ist nicht nur für ihre Söhne, wenn sie nur durch sechs Mittelschulklassen gelotzt sind oder eine „ähnliche Bildung“ genossen haben, das Einjährigfreiwilligenrecht gesichert; diese Söhnelein kommen auch gar nicht mehr in die Lage, ein zweites Jahr dienen zu müssen, wenn sie auch ausgemachte Strohköpfe sind. Bisher mußte der, der am Schlusse des Einjährigfreiwilligenjahres die Prüfung nicht bestand, ein zweites Jahr dienen; dieses zweite Jahr wird abgeschafft. Für Bourgeoisöhne gibt es nicht mehr als ein Jahr. Aber auch diejenigen, die nicht die sechs Klassen einer Mittelschule und die Prüfung, die sich daran schließt, hinter sich haben, können, wenn sie nur irgendeine Fachschule absolviert haben, die „eine abgeschlossene Bildung“ vermittelt, also etwa eine Handelschule oder landwirtschaftliche Schule, nicht zu dreijährigem Dienste herangezogen werden, in gar keiner Waffengattung! Sie sind also vom schwersten Dienst, dem bei den Pferden und in der Marine befreit, ebenso wie sie nicht die Schand- und Straßjahre des Infanteristen treffen kann. Alle diese Lasten kennt das Gesetz nur für das Proletariat!

Das Stückchen Ersatzreserve, das übrig bleibt, wird denen reserviert, die die alleinigen Ernährer einer erwerbsunfähigen Familie sind, hauptsächlich aber Bauern- und Handwerksmeistersöhne!

Und damit man ersehe, daß die zweijährige Dienstzeit nur eine Fabel ist, gilt wohl ein erhöhtes Rekrutenkontingent sofort, aber nach zwei Jahren Dienstzeit werden erst Soldaten entlassen, die im Jahre 1915 eingereicht werden. Die ersten Entlassungen nach der zweijährigen Dienstzeit werden erst im Jahre 1917 erfolgen.

So sieht die Wehrreform aus, die in Oesterreich die Patrioten preisen, und zu deren Durchführung in Ungarn Polizei und Militär aufgeboten wurde.

Aber unstrittig ist es, daß nun die österreichische Armee auf den Glanz hergerichtet sein wird. Es wird fast der gleiche Teil seiner Bevölkerung und einen höheren wie Italien jährlich unter die Soldaten stecken, es werden kriegsuntaugliche Schwächlinge darunter sein, und während in den beiden anderen Staaten des Dreibundes fast ausschließlich zwei Jahre Dienstzeit ist, wird in Oesterreich-Ungarn ein Viertel bis ein Drittel — je nach dem Bedürfnis der Regierung — drei Jahre dienen.

Aber siehe da, als schon die neuen blutigen Opfer für den Militarismus beschlossen waren, da ging plötzlich im Parlament der Lärm los! Da begann den deutschen Männern das Blut zu wallen, da hallten sie ihre Fäuste und schrien mit Verserkerstimme Berrat! Warum wohl? Ach, wer kann da fragen? Jetzt handelt es sich eben nicht mehr um das Lebensschicksal hunderttausender junger Menschen! Nicht mehr darum, wie viele junge Männer und für wie lange Dauer sie dem Despotismus der Kaserne ausgeliefert werden sollen! Nicht mehr darum, ob wir reich genug sind, den jährlichen Rekrutenstand um mehr als die Hälfte zu erhöhen! Nein, jetzt handelt es sich um — eine Sprachenfrage. Darum brausten plötzlich wild auf, die bis dahin so lammfromm gewesen waren! Darum waren plötzlich so wolfswild, die bis dahin wie stummes Zugvieh dem Moloch die Ernte in die Scheuern gezogen hatten! Das Schicksal von hunderttausend Rekruten, das läßt sie kalt; aber die Sprache, die in den Kasernen gesprochen wird, das erregt ihre Leidenschaft.

Man unterscheidet beim Militär die Kommandosprache von der Dienstsprache. Die Kommandosprache: das sind die berühmten siebzig Wörter, die im Exerzierreglement festgestellt sind, schöne deutsche Worte, wie zum Beispiel: „In die Balance!“ „Generaldecharge!“ „Kompanie marsch!“ „Bajonett auf!“ u. s. w. Neben dieser „deutschen“ Kommandosprache gibt es aber auch eine Dienstsprache: das ist die Sprache, in der sonst im dienstlichen Leben in den Kasernen gesprochen wird. Wenn der Herr Leutnant die eingerückten Reservisten „Saurekruten“ schimpft oder wenn der Herr Feldwebel den Infanteristen befiehlt, den Abort zu reinigen oder wenn der Herr Hauptmann den Offiziersdiener — gemeinhin Pfeifendekel genannt — einen verfluchten Sozl. heißt, weil er dem Pudel der Frau Hauptmann nicht mit der gebotenen Hochachtung gegenübergetreten ist — kurz, in all diesen dienstlichen Gesprächen, die Stunde für Stunde in den Kasernen gesprochen werden, muß man sich auch einer Sprache bedienen, und diese Sprache heißt eben die Dienstsprache.

Nun hat der Obmann des Deutschen Nationalverbandes den Antrag gestellt, es solle nicht nur, was ja selbstverständlich und nicht ernsthaft bestritten ist, die Kommandosprache, sondern auch die Dienstsprache der Landwehr die deutsche Sprache sein. Die sozialdemokratischen Abgeordneten hielten diesen Antrag des Herrn Groß, mit Verlaß gefagt, für einen Blödsinn. Es ist nämlich leider Gottes nicht gut möglich, daß der polnische Manenleutnant in Podmoczyska mit seinem ruthenischen „Pfeifendekel“ deutsch spricht; der arme ruthenische Bauernsohn könnte ihn ja nicht verstehen! Da es in Oesterreich nun einmal ein paar Millionen Menschen gibt, die nicht deutsch können, muß man auch in der Kaserne mit den Menschen in einer Sprache reden, die sie verstehen. Das ist natürlich und auch immer geschehen und wird immer geschehen und selbst der Deutsche Nationalverband kann das nicht ändern. Und da die Sozialdemokraten nicht die Gewohnheit haben, für unmögliche

und undurchführbare Anträge zu stimmen, haben sie eben gegen den Antrag Groß gestimmt! Darüber nun große Aufregung auf den Bänken des Nationalverbandes! Berrat, nationaler Berrat! Das Deutschtum ist bedroht! Auf zur Rettung des Deutschtums der Pfeifendekel!

Aber was tun! Die Abstimmung war vorüber, das Deutschtum verloren, der Antrag Groß abgelehnt! Keine Hilfe mehr? Doch noch eine! Da steht plötzlich der Abgeordnete Seitz auf und sagt: Meine Herren vom Deutschen Nationalverband! Sie sagen, es sei ein schwerer Schaden für das deutsche Volk, wenn in dem Gesetz nicht ausgesprochen ist, daß der Leutnant mit dem Pfeifendekel nur deutsch reden darf! Sie sagen, es sei nationaler Berrat, wenn man ein Gesetz annimmt, das die deutsche Dienstsprache nicht enthält! Nun denn — Lehnen Sie doch das Gesetz ab! Jetzt kommt die dritte Lesung! Ohne Ihre Stimmen hat das Gesetz keine Mehrheit! Bitte stimmen Sie mit uns gegen das Gesetz, das Ihren nationalen Ansichten nicht entspricht! Kein guter Deutscher stimmt für das Landwehrgesetz, das das Deutschtum der Pfeifendekel bedroht!

Da muß man die deutschen Männer gesehen haben, als Seitz ihnen so zusprach! Gegen das Gesetz stimmen! Das dürfen sie doch nicht! So wenig wie der Pfeifendekel sich weigern kann, die Stiefel zu ledern, wenn es ihm befohlen wird, so wenig kann der Deutsche Nationalverband gegen eine Regierungsvorlage stimmen! Pfeifendekel — das sind doch die Herren vom Nationalverband selbst! Und so mußten die Nationalverbändler in namentlicher Abstimmung Mann für Mann für das Landwehrgesetz stimmen, obwohl es die deutsche Dienstsprache nicht enthält. Sie sind doch eine bedauernswerte Menschenklasse die Pfeifendekel — bedauernswerte Pfeifendekel in den Kasernen, deren Deutschtum heute so schrecklich schwer gefährdet worden ist und noch bedauernswerter die Pfeifendekel auf den Parlamentsbänken, die ihre deutsche Gesinnung heute so schrecklich verleugnen mußten. Es ist also nichts mit dem Deutschtum der Pfeifendekel!

Sie hatten es sich ja wunderschön ausgedacht die Herren vom Nationalverband. Ganz am Schluß der Verhandlungen über das Wehrgesetz ein nationales Standdächlein, das die Wähler vergessen lassen soll, welchen Schändlichkeiten die nationalen Herren zugestimmt hatten! Aber es wurde nichts mit dem schönen Plan! Kein Mensch wird ihnen glauben, daß die Aufregung über die Ablehnung des Antrages Groß echt war, da sie doch fünf Minuten später in dritter Lesung selbst Mann für Mann für das Gesetz gestimmt haben, obwohl es die deutsche Dienstsprache nicht enthält! Nein, die Komödianten haben da nicht gespielt und als Ergebnis der ganzen Komödie bleibt nur, daß man das Deutschtum der deutschen Herren einmal gründlich als eine elende verlogene Schandkomödie kennen gelernt hat!

Die Ueberbürdung der Zugführer der k. k. Staatsbahnen.

Vor Schluß der diesjährigen Sommertagung des Reichsrates hat Abgeordneter Genosse Tomisch folgende Interpellation an den Eisenbahnminister gerichtet:

Interpellation

der Abgeordneten Tomisch und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister betreffend die Ueberbürdung der Zugführer der k. k. Staatsbahnen.

Seit längerer Zeit erheben die Zugführer fast sämtlicher Züge, insbesondere aber der Güterzüge, bittere Klage darüber, daß sie zur Verrichtung zahlreicher, schriftlicher Arbeiten verhalten werden, und zwar während der Fahrt, die es ihnen unmöglich machen, den Aufsichtsdienst in der vorgeschriebenen und für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt nötigen Art und Weise durchzuführen. Von den verschiedensten Dienststellen erscheinen diesbezüglich immer wieder neue Erlässe, die Neueinführungen für die Führung von Druckformen verfügen.

Die Zugführer haben naturgemäß vor allem die Aufgabe, die Strecke und den Zug zu überwachen. Diese Tätigkeit erfordert aber Zeit und auch Ruhe und ungestörte Denkfraft. Diese Voraussetzungen fehlen aber vollständig, da mindestens 90 Prozent der Zugführer derart mit schriftlichen Arbeiten überlastet sind, daß sie von der Abfahrt des Zuges in der Ausgangsstation bis zur Endstation ununterbrochen schreiben müssen, sehr oft mit den schriftlichen Arbeiten überhaupt nicht fertig werden und infolgedessen zum Aufsichtsdienst keine Zeit übrig haben. Dazu kommt das nervöse Fasten als logische Folge des Bestrebens, rechtzeitig fertig zu werden und dadurch muß die Verkehrssicherheit naturgemäß schwer leiden. Nachstehend eine Schilderung über die Zustände, die diesbezüglich im k. k. Staatsbahndirektionsbezirk Villach bestehen.

Der Güterzugsverkehr hat in den letzten Jahren in den meisten Strecken des Direktionsbezirk Villach sehr stark zugenommen. Daß die Maschinenkraft in den einzelnen Teilstrecken aus ökonomischen Gründen jederzeit voll ausgenützt werden muß, ist selbstverständlich.

Die hiedurch bedingte Mehrarbeit bei der Aufnahme der Züge bis zur Maximalbelastung von zwei auf drei Lokomotiven oder bis zur zulässigen in vielen Teilstrecken wesentlich erhöhten Achsenzahl, ist nicht so Gegenstand der Beschwerden, sondern vor allem jene Mehrarbeiten, welche seit sechs Jahren wie eine Schraube ohne Ende dem Zugführer auferlegt wurden. Das sind Mehrarbeiten, die in gar keinem oder nur sehr geringen Zusammenhang mit der für den Zugverkehr selbst wirklich nötigen schriftlichen Arbeit stehen.

Diese Arbeiten sind: Wagenachskilometer (bis 1. Mai) summieren und rekapitulieren.

Summieren der Bruttotonnenkilometer im Stundenpaß. Berechnen und Uebertragen der Bruttotonnenkilometer-Anteile für die Lokomotivführer im Stundenpaß (verschiedene Serien bei einem Zuge).

Zettelausfertigung für den Lokomotivführer mit seinem Anteil am Zuge bei jedem Lokomotivwechsel.

Abstufung des „erforderlichen“ Bremsbruttos im Stundenpaß.

Abnahme des Eigengewichtes aller eigenen Wagen.

Abnahme der Uebergangsstationen aller fremden Wagen.

Wagenachskilometerstatistik.

Bruttostatistik seit 1. Mai, abzugeben in allen Dispositionsstationen von allen Zügen, während früher nur bei durchlaufenden Zügen ein Bruttogettel verlangt wurde.

Verfassung der Wagenausweise für bestimmte Anschlüsse, zum Beispiel Kleinreisling, St. Michael, St. Veit.

Diese angeführten Mehrarbeiten und noch manche andere lokale Einführungen, welche nach den Instruktionen un begründet sind, aber viel Zeit erfordern, werden allgemein verlangt, und zwar auf Grund verschiedener Erlässe.

Vor allem anderen soll dem Zugführer die Möglichkeit geboten sein, unter allen Umständen auf jeder Teilstrecke seine erste und dringendste Pflicht zu erfüllen und das ist die Beobachtung der Signale. Auf den vielen Bergstrecken im Staatsbahndirektionsbezirk Villach hat der Zugführer weiters der Berechnung des Bremsbruttos und der entsprechenden Verteilung der Bremsen im Zuge besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Neben der Führung des Stundenpases, den der Zugführer bei der Abfahrt oft ganz leer in die Hand bekommt, hat er noch die Begleitpapiere der Wagen zu sichten, ob sie vollständig und ob sie mit dem Zug übereinstimmen; es sind die Abzweigstationen für den nächsten Bruttowechsel festzustellen, die Begleitpapiere für die Aus- und Zuladung vorzubereiten und Verzeichnisse hierüber zu machen, denn es sind ja nur bei sehr wenigen Zügen Manipulationskondukteure beigegeben.

Alle diese für den Verkehr selbst sehr wichtigen Arbeiten (nebst anderem Wagenvormerk, Bremserbüch, Verschieberzettel etc.) drängen sich förmlich in gewissen Teilstrecken in so kurzer Zeit zusammen, daß es auch dem vertriehtesten Zugführer beim besten Willen nicht möglich ist, die Anforderungen jederzeit zu entsprechen. Er muß notgedrungen die Beobachtung der Signale bei der Einfahrt des Zuges in die Station außer acht lassen, damit er die verlangte Arbeit im Stundenpaß, Wagenausweis und Bruttogettel etc. in der nächsten Station fertiggestellt abgeben kann. Gelingt ihm dies nicht, so läuft er Gefahr, daß er als widerspenstig oder als unfähig gilt.

Wird aber andererseits einem Zugführer bei einem Ereignis auf der Strecke nachgemessen, daß er die Signale nicht beobachtet, also nicht die volle Aufmerksamkeit auf die Sicherheit des Zuges gerichtet hat, so hat er entweder eine empfindliche Geldstrafe oder eine Disziplinarbehandlung zu gewärtigen. Leider lehrt die Erfahrung, daß vor der Disziplinarcommission der Hinweis auf die verlangte schriftliche Arbeit nicht als Entlastungsgrund oder als stichhaltiger Milderungsgrund zur Geltung kommt, derjenige, den man gezwungen hat, schuldig zu werden, wird unabsichtlich gestraft. Einsichtige Verkehrsorgane haben wiederholt anerkannt, daß der Zugführer bei den vielen schriftlichen Arbeiten nicht imstande ist, seinen instruktionsgemäßen Verpflichtungen voll nachzukommen. Und doch wird er gezwungen, immer und immer wieder die wichtigsten Bestimmungen der Instruktion außer acht zu lassen.

Es ist klar, daß die Verrichtung der schriftlichen Arbeit im rollenden Zug, bei Talfahrten, im starken Gefälle und bei gebremsten Dienstwagen eine ganz andere, viel schwerere und zeitraubendere ist, besonders nachts bei schlechter Beleuchtung, wie in einem Bureau. Das Schvermögen des Zugführers wird ohnehin durch das schlechte Licht des Nachts, durch den Wind, Staub, Rauch von der Maschine in wenigen Jahren sehr geschwächt. Dazu hat er auch den Dienstwagen zu bremsen, weil meist auch dieses Gewicht in das erforderliche Bremsbrutto einbezogen wird.

Die geschilderte Ueberbürdung der Zugführer fordert auch Opfer. So sind innerhalb einer sehr kurzen Zeit fünf Zugführer strafweise vom Dienst abgezogen worden. Ein Fall, der sich zuletzt ereignete, sei hier angeführt:

Der Oberkondukteur Grassberger überfuhr mit seinem Zug ein Raumabschlußsignal in Muzerfelden bei Wischofshofen. Das auf „Halt!“ gestellte Signal wurde während der Vorbeifahrt des Zuges auf „Frei!“ gestellt, infolgedessen ein Anhalten des Zuges unterblieb. Grassberger wurde deshalb vom Zugführerdienst abgezogen und als Manipulant eingeteilt.

Ein großer Teil der eingangs aufgezählten schriftlichen Arbeiten ließe sich ganz gewiß in einem Bureau viel rascher, sicherer, mit weniger Störung als im Zug und sicher auch ohne besondere Mehrkosten durchführen.

Die Befertigten fragen daher den Herrn Eisenbahnminister:

Ist der Herr Eisenbahnminister bereit, diese Beschwerden zu prüfen, und zu verfügen, daß die Zugführer von der Ueberbürdung mit schriftlichen Arbeiten befreit werden, damit sie im Interesse der Verkehrssicherheit ihren instruktionsmäßigen Ueberwachungsdienst beim Zug anstandslos durchführen können?

Wien, am 5. Juni 1912.

Aus dem Eisenbahnerleben.

Beschwerden des Alltags.

In letzter Zeit ist uns eine Anzahl von Beschwerden gegen Beamte, Bahnärzte und sonstige Vorgesetzte zugekommen, die lebhaft an jene „gute alte Zeit“ erinnern, wo der durch Schikanen und Sorgen niedergedrückte Vorgesetzte seine Mut und Verzweiflung an dem unterstellten Personal austoben lassen konnte.

Gottlob! Diese „gute alte Zeit“ liegt bereits hinter uns und was sich so mancher Vorgesetzte vor 20 Jahren gegen seine Kollegen und Untergebenen noch ungestraft erlauben konnte, dürfte sich wohl heute nur in Ausnahmefällen wieder ergeben. Sowohl das dienstliche, sowie das rein menschliche Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen hat sich im Laufe der Jahre gebessert. Was früher für unmöglich gehalten wurde, ist der Organisation der Eisenbahner gelungen. Den größten und unbestrittensten Anteil an dieser voranzugänglichen Erziehungsmethode gebührt wohl in erster Linie unserem Zentralorgan „Der Eisenbahner“. Um wie viel sich so manches geändert und gebessert hat, das wissen unsere älteren Kollegen und Genossen zu schätzen. Mit diesem Gefühlnis soll jedoch keineswegs behauptet werden, daß im Betrieb der österreichischen Eisenbahnen keinerlei Unannehmlichkeiten zwischen Vorgesetzten und Untergebenen oder unter dem Personal mehr vorkommen. So lang- und kluglos widelt sich der

Dienst in den entfernt gelegenen Haltestellen und Stationen nicht ab.

Der Eisenbahnbetrieb mit allem was drum und dran hängt fordert von jedem einzelnen die größte Strenge und Aufmerksamkeit gegen sich selbst und seine Mitbediensteten. Eine Unmasse von Erlässen, Instruktionen, Vorschriften, Dienstbefehlen und dergleichen sind zu studieren und sollen strikt nach dem Wortlaut durchgeführt werden. Und gerade diese Unmasse von dienstlichen Vorschriften, die das ganze Getriebe des Eisenbahndienstes in Oesterreich genau regulieren sollten, von deren Bestimmungen nicht abgewichen werden soll, nicht abgewichen werden kann, beinhalten jenen Zündstoff, der so oft und leicht zu Differenzen und Schikanen führen muß.

Gesellen sich noch gegenseitige nationale oder politische Gegnerschaft, Antipathie, persönlicher Neid oder Stolz hinzu, dann wird das im Eisenbahndienst so notwendige dienstliche Zusammenwirken und Zueinandergehen gestört und nicht nur der persönliche Friede des einzelnen, sondern das ganze Getriebe des kolossalen, weitverzweigten Mechanismus ist gefährdet. Der blinde Haß des einen, die beständige Furcht oder die ohnmächtige Wut des anderen kann so weit führen, daß die so notwendige Umsicht und Geistesgegenwart sowie der Pflichteifer des einzelnen, ja sogar ganzer Parteien und Gruppen bewußt oder auch unbewußt ausgeschaltet wird. Die Folge davon ist, daß dann in dieser oder jener Station der große, einseitige Apparat nicht mehr nach den streng eingehaltenen vorchriftsmäßigen Regeln funktioniert, weil eben das dienstliche Interesse durch persönliche Leidenschaften beeinflusst wird.

Daß man schon seit dem Bestehen der ersten Eisenbahn in Oesterreich mit diesem gemeingefährlichen Zustand gerechnet hat und heute immer noch damit rechnen muß, beweisen die diesbezüglichen Bestimmungen der bestehenden Dienstordnungen. So wenig sich die mannigfachen Dienstleistungen in außergewöhnlichen Vorfällen genau nach dem Wortlaut der Instruktionen durchführen lassen, ebensowenig kann das persönliche Verhalten der Vorgesetzten zu den Untergebenen und der Bediensteten zueinander und untereinander nach Paragraphen geregelt werden. Trotz Paragraphen und Strafen muß in gegebenen Fällen stets die Individualität jedes einzelnen berücksichtigt werden. Der österreichische Eisenbahner ist gewiß keine zimperlich bewohnte Natur, dem in Sturm und Wetter abgehärteten und im fortwährenden Kampf stehenden Manne muß schon verdammt stark zugeföhrt werden, bevor er sich behufs Abwehr an seine Organisation wendet. Daß sich der Unterdrückte oder der Geschädigte an seine Organisation wendet, ist sein gutes Recht, und die Organisation hat die Pflicht, dem Manne zu helfen.

Mitunter schrecklich sind die Leidensgeschichten, welche die armen, gequälten Opfer zum Ausdruck bringen. Sind doch von den 4000 Zuschriften, die alljährlich bei der Redaktion des „Eisenbahner“ einlaufen, gut ein Fünftel davon „Beschwerden über Vorgesetzte“. Insbesondere in der letzten Zeit mehren sich die Zuschriften, wo über das brutale Vorgehen deutschnational sich nennender Beamten und Vorgesetzten gegen Untergebene bitter geklagt wird. Es hat fast den Anschein, als ob in einzelnen Stationen die dort befindlichen deutschnational sich nennenden Beamten ihren Groll über das schändliche Verhalten des Deutschen Nationalverbandes im Parlament an den Bediensteten auslassen wollten. Die Mitglieder unserer Organisation sind doch nicht schuld, daß die Mameluken des deutschen Nationalverbandes gegen den 17 Millionen-Antrag des Genossen Tomšič gestimmt haben.

Hier einige solcher Beschwerden:
St. Zeit a. d. Glan. Die Bediensteten der Station St. Zeit a. d. Glan beschwerten sich über den deutschnationalen Beamten Kostka, der sich geküßelt hat, „daß er die rote Brut vernichten wird“. Ebenso gehässig gegen die Untergebenen sind Plachmeister Janik, Magazinsmeister Dorn, ein gewisser Pirkl und Assistent Fischl.

Wolfsberg. Die Zugbegleiter in Wolfsberg beschwerten sich über den Stationsleiter in Ettendorf wegen grober Beschimpfung des Zugpersonals.

Weidling. Zugbegleiter, welche gezwungen sind, ärztliche Hilfe bei Dr. Sufani in Sloggnitz zu suchen, werden inhuman behandelt.

Schwarzenau. Beschwerden gegen Kanzlisten Flieder in Schwarzenau, der von den Bediensteten Geschenke annimmt. Flieder soll sehr viel „Dreck am Stecken“ haben.

Angern in Niederösterreich. Beschwerden gegen den Wächter Barisch, ehemaliger Totengräber, jetzt Demuziant. Neusattel (N. O. B.) Beschwerden gegen Blocksignaldienstler J. Maurer wegen unkollegialen Vorgehens u. s. w.

Die Liste könnte bedeutend verlängert werden, doch wollen wir von einer weiteren Veröffentlichung für diesmal Abstand nehmen und erwarten, daß sich die Befennzeichneter bessern werden.

Reichskonferenz der Arbeiter der k. k. österr. Staatsbahnen.

Das nichtdefinitive Personal der Staatsbahnen ist gezwungen, einen Abwehrkampf zu führen. Man nimmt die Durchführung der den Arbeitern der Staatsbahnen zu Ende des vorigen Jahres zugestandenen Lohnregulierung zum Anlaß, Verschlechterungen an der bestandenen Lohnautomatik einzelner Direktionsbezirke durchzuführen. Die Arbeitsordnung, die den Arbeitern der Staatsbahnen aufgezungen werden soll, ohne daß man die Einwendungen des Zentralarbeiterausschusses berücksichtigt hätte, enthält eine Reihe Bestimmungen, die Verschlechterungen des Arbeitsverhältnisses für die Arbeiter herbeiführen werden. Von der Lohnregulierung ist der größte Teil der Arbeiter der verstaatlichten Bahnen ausgeschlossen und man ist berechtigt, zu zweifeln, ob der für die Lohnregulierung zugestandene Betrag von 6-6 Millionen Kronen bestimmungsgemäße Verwendung gefunden hat. Der weiter zur Verbesserung des Arbeitsverhältnisses durch die Arbeitsordnung und Einführung der Lohnordnung zugesicherte Betrag von 3-4 Millionen Kronen wird keineswegs zum tatsächlichen Verbrauch gelangen, da die Einführung dieser Arbeitsordnung und Lohnordnung höhere Ersparnisse abwerfen wird, als sie Neuaufwendungen notwendig macht. Die Staatsbahndirektion nimmt außerdem die Lohnregulierung zum Anlaß, die weitestgehenden Ersparungsmaßnahmen in der Personalwirtschaft anzuordnen. So sind die Ar-

beiter der Staatsbahnen gezwungen, sich gegen eine Verschlechterung ihres Arbeitsverhältnisses zu wehren, und sie müssen darauf bestehen, daß die ihnen zugesicherten Beträge tatsächlich zu Verbesserungen des Einkommens für das nicht definitive Personal verwendet werden. Das Eisenbahnministerium hat selbst anerkannt, daß die Arbeiter bei den letzten Regulierungen schlechter abschnitten als die anderen Bedienstetenkategorien und daß für sie eine Teuerungssaktion notwendig sei.

Um dem allgemeinen Wunsch nach einer gemeinsamen Beratung zum Zweck einer gemeinsamen Abwehr Rechnung zu tragen, berief die Zentrale der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation für Samstag den 29. und Sonntag den 30. Juni l. J. eine Reichskonferenz der Arbeiter der österreichischen Staatsbahnen in die Josefäle in Wien ein. Es kamen Delegierte der Arbeiter aller Dienstzweige aus allen Teilen des Reiches. Die Arbeiter hatten 270 Delegierte entsendet. An den Beratungen der Konferenz nahmen ferner teil: 14 Zentralarbeiterausschussmitglieder, 7 Mitglieder der Leitung der Organisation, Vertreter der Sekretariate Prag, Triest, Lemberg, Brünn und Bodenbach, ein Vertreter des Bahnumeistereiwesens, die Reichsratsabgeordneten Ellenbogen und Tomšič und mehrere Gäste. Die Verhandlungen leitete am ersten Verhandlungstag der Obmann der Organisation Genosse Schwab, am zweiten Verhandlungstag die Genossen Bukofsky und Beck.

Die Tagesordnung lautete:

- 1. Die Durchführung der Lohnerhöhung und der Lohnautomatik.
- 2. Die Einführung der Arbeitsordnungen.
- 3. Eventuelles.

Vor Eingehen in die Tagesordnung ergriff Reichsratsabgeordneter Dr. Ellenbogen das Wort, um auszuführen: Sie haben den Verband der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten zu ihrer Konferenz geladen und ich bin in dessen Auftrag hier erschienen. Es sei für uns von großer Wichtigkeit, die Forderungen, die sie aufstellen, und den Geist, der ihre Verhandlungen leitet, zu kennen. Wie wir den Bestrebungen aller Arbeiter unser Augenmerk widmen, widmen wir auch den Bestrebungen der Arbeiter der Staatsbetriebe, und dabei den Eisenbahnern, unser Augenmerk, und dies um so mehr, als auf die Existenzverhältnisse dieser Arbeiter das Parlament unmittelbaren Einfluß nehmen kann. Unseren Vorstößen ist es gelungen, die Fragen, die die Bediensteten der Staatsbetriebe interessieren, immer aus der Tagesordnung zu erhalten, und es ist uns auch das Wunder gelungen, daß nun auch die bürgerlichen Abgeordneten zu dieser Frage Stellung nehmen. Dies geschieht zwar nicht immer mit der notwendigen Ehrlichkeit, wie ja auch die Annahme des Resolutionsantrages betreffend der Forderung der Eisenbahner die nötige Ehrlichkeit vermissen läßt. Daß der Eisenbahnminister das nicht erfüllt, was in dem Resolutionsantrag gefordert wird, ist einer der Gründe, warum Sie sich heute versammeln. Die bürgerlichen Parteien wären am liebsten über diese Sache zur Tagesordnung übergegangen. Es gibt aber leider auf der Welt Sozialdemokraten, eine unangenehme Gesellschaft, die ein gutes Gedächtnis hat. Die Regierung ist Ihnen diese 17 Millionen Kronen schuldig, und wahrscheinlich mehr als diese. (Beifall. Rufe: Sehr richtig!) Wir haben eine große Verwirrung in die Reihen der bürgerlichen Abgeordneten gebracht und werden diese auch weiter nicht sponnen. Wenn sie wie die stummen Hunde für die Militärforderungen stimmten, ist es billig, daß sie auch für die Eisenbahnerforderungen stimmen. Wir werden dringend die Einstellung dieser 17 Millionen Kronen fordern, bei der Abstimmung namentliche Abstimmung verlangen und werden so zu Nutz und Frommen der Eisenbahner die Haltung der einzelnen bürgerlichen Abgeordneten zu dieser Frage feststellen. Verfolgen Sie mit Aufmerksamkeit die kommenden Ereignisse! Es wäre lächerlich, wenn ich Sie erst verifizieren müßte, daß wir Sie im Parlament nach Kräften unterstützen werden. (Lebhafter Beifall.)

Das Referat zu den beiden Punkten der Tagesordnung erstattete Genosse Somitsch. Dieser erklärte zum ersten Punkt der Tagesordnung, daß es sich nicht darum handle, neue Forderungen aufzustellen, sondern darum, daß verhindert werde, daß mit der gegenwärtigen Aktion Siphphusarbeit geleistet werde, daß sich nach derselben Null von Null aufhebe. Im Laufe der Aktion wurde wiederholt erklärt, daß ein namhafter Beitrag für die Zugständnisse nach, von den Beamten, und den erhaltenen Zugständnissen nach, von den bewilligten 21 Millionen Kronen 10 für die Arbeiter zu verwenden, ist dies tatsächlich eingetreten. Bei der Durchführung des Zugständnisses ist man aber nicht so vorgegangen als man erhoffte und als man nach der Rede des Eisenbahnministers erwarten konnte. Für die Arbeiter der verstaatlichten Bahnen ist so gut wie nichts geschehen. Auf der St. E. B. ist ein Betrag von 80.000 Kr. zur Verfügung gestanden, und gerade auf dieser Bahn sind in einzelnen Stationen derartige Lohnzustände, die nicht aufrechtzuerhalten sind. Die Vorstände wissen dies und man kann sich nicht erklären, warum es die Staatsbahndirektion nicht begreift, daß derartige Zustände zu einer Katastrophe führen müssen. In Brünn verdient ein Kupferschmied in einem Privatbetrieb 6 bis 7 Kr. Lohn. Im Heizhaus kann ihm der Heizhausleiter nur 4 Kr. zahlen. Es kommt der Kumpfschmied, der ihm Kr. 4-40 bewilligt, um die aber ein Kupferschmied auch noch nicht arbeiten kann, so daß er gezwungen ist, den Bahndienst zu verlassen. Es wissen auch die Bahnmeister ein Lied von der Schwierigkeit der Arbeiterbeschaffung zu singen. Man zahlt früher fremden Arbeitern mehr und räumt diesen verschiedene Begünstigungen ein, ehe man für die eigenen Arbeiter die Löhne erhöht. Man treibt mit dieser Lohnpolitik die Arbeiter aus dem Lande und zwingt an ihrer Heimat hängende Arbeiter Tirols beim Bau orientalischer Bahnen Arbeit zu suchen. Die Staatsbahndirektion erklärt, man habe den Arbeitern der verstaatlichten Bahnen erst im Vorjahre eine Lohnerhöhung gewährt, und die Lohnerhöhung bei den alten Staatsbahnen hätte soviel Geld beansprucht, daß keine Mittel übrig geblieben seien. Es ist richtig, daß eine Lohnerhöhung auf den verstaatlichten Bahnen eingetreten ist, aber diese war die Staatsbahndirektion seit dem Jahre 1908 schuldig gewesen. Wenn die Arbeiter ganz genau auf ihrem Recht bestanden wären, hätte diese Lohnregulierung mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1909 erfolgen müssen. Bei dieser Lohnregulierung sagte man in einzelnen Direktionsbezirken gleichzeitig, daß mit Rücksicht auf diese Lohnerhöhung die Lohnvorrückung geführt wird. Wir werden künftig nur Lohnvorrückungen von drei zu drei Jahren um 10 % und für Professionisten um 20 % haben. Das ist eine Verschlechterung der gegenwärtig im Willacher, Triester und Innsbrucker Direktionsbezirk gültigen Lohnvorrückungen. Nach einer Zusammenstellung, die ich aufgestellt habe, erleiden in 15 Jahren die gewöhnlichen Hilfsarbeiter im Willacher Bezirk einen Lohnanstieg von 1290 Kr., die qualifizierten Hilfsarbeiter einen solchen von 2040 Kr., die Hilfsarbeiter im Triester Bezirk einen Anstieg von 900 Kr. und im Innsbrucker Bezirk einen solchen von 570 Kr. Es ist selbstverständlich, daß wir Eisenbahner auf die geforderten 17 Mil-

lionen Kronen nicht verzichten können. Zusammengekommen sind wir aber hauptsächlich darum, um zu verhindern, daß man uns nicht das, was wir schon erreicht haben oder was man uns zugetan hat, mit einem Federstich null und nichtig macht. Wir müssen fordern, daß man uns reinen Wein einschenkt und daß mit dem System, auf der einen Seite zu geben und auf der anderen Seite zu nehmen, gebrochen werde. Es wird nicht nur die Lohnvorrückung verschlechtert, sondern auch andere Einrichtungen zum Schlechteren getroffen. Man verwandelt den höheren Lohn der qualifizierten Arbeiter in Lohnzulagen, die sich künftig nach Angebot und Nachfrage richten sollen. Da es sich hierbei nur um Beschäftigungen handelt, die nur im Bahndienst erlernt werden können, wird künftig bei der Besetzung von besseren Stellen nicht das Dienstalter und die bessere Eignung, sondern der Umstand maßgebend sein, eine wie hohe Zulage die einzelnen Bewerber beanspruchen. Derartige Zustände sind einer Staatsbahndirektion unwürdig. Man trägt sich auch mit dem Gedanken, den Afford wieder einzuführen. Es haben diesbezüglich Sitzungen der Magazinsvorstände, Werkstättenleiter und Bahnerhaltungsstellen stattgefunden, und es ist bezeichnend, daß die ganze Behandlung der Arbeiterfragen seitens der Staatsbahndirektion von keinem anderen Gesichtspunkt geleitet wird, als von dem, wie man die Arbeiter verkürzen könne. Der gegenwärtige Modus der Stabilisierung ist keine Verbesserung. Die stabilisierten Arbeiter, deren Lohn nahe an der höheren Lohnstufe geblieben ist, erhalten erst in sechs Jahren eine Gehaltsvorrückung, da ihnen bei der Vorrückung nach drei Jahren die Zulage eingestellt wird. Die Stabilisierungsverhältnisse haben sich verschlechtert. Die Lohnregulierung wird außerdem zum Anlaß genommen, die an die Arbeiter gestellten Anforderungen zu erhöhen. Hierfür ist folgender Erlaß der Nordbahndirektion bezeichnend, der vor einigen Tagen an die einzelnen Dienststellen ergangen ist:

R. I. Nordbahndirektion.
Nr. 58.244 ex 1012. Wien, am 21. Juni 1912.

Erlaß.
An die k. k. Betriebsinspektorate, dann an sämtliche k. k. Bahnbetriebs- und Bahnhofsämter!

Es wird zur Kenntnis gebracht, daß nachfolgende Kredite einen besonders ungünstigen Stand aufweisen, und zwar die Kredite für: Kap. XII/2 und XVII/2, Tagelöhner und Löhne für ständige Arbeiter und zeitweilig aufgenommene Hilfsarbeiter.

Hierzu gelten die bezüglichen Bestimmungen des Erlasses vom 22. Oktober 1909, d. Z. 145.966. Ferner wird bemerkt, daß, nachdem die materielle Besserstellung aller Arbeiterkategorien durch die Regulierung der Löhne in ausgiebiger Weise erfolgt, auch eine erhöhte dienstliche Betätigung vom Personal gefordert werden kann. Bei Berücksichtigung dieses Moments sind die k. k. Ämter in der Lage, Ersparnismaßnahmen, insbesondere durch Einschränkung in der Aufnahme von temporären Hilfsarbeitern durchzuführen. Es ist auf die wirtschaftliche Ausnutzung des Arbeiterpersonals das Hauptaugenmerk zu richten (zum Beispiel sind Entlassungen von Arbeitskräften von der Bahnerhaltungssektion für Umladen von Heizlofen und Abladen und Verführen von Pauschalohle zu vermeiden). Siehe Erlaß ad Nr. 28.704 ex 1912) und sind namentlich die Tonnenleistungen der einzelnen Arbeiter in den Gütermagazinen auf einen höheren Durchschnitt zu bringen. Zu diesem Zwecke sind die in den Magazinen im fixen Lohnsystem bewegten Gütertonnen im Leistungsausweis in Evidenz zu führen und die Durchschnittsleistungen per Arbeiter und Tag in Vormerk zu nehmen. Im allgemeinen kann, wie die Verhältnisse bei der k. k. Nordbahn liegen, von einem Gütermagazinsarbeiter eine tägliche durchschnittliche Minimalleistung von 7 bis 8 Tonnen gefordert werden. In Magazinen, wo diese Leistung nicht erreicht wird, sind entweder zuviel Arbeiter beschäftigt oder ganz besondere Ursachen vorhanden, welche zu erheben und schriftlich zu erläutern sind. Selbstverständlich ist, wo derlei Ausnahmefälle nicht ins Treffen geführt werden können, der Arbeiterstand sofort derart zu reduzieren, daß eine durchschnittliche Minimalleistung von 7 bis 8 Tonnen per Mann und Tag resultiert.

(Folgen weitere Kapitel, für die Ersparungsmaßnahmen angeordnet werden.)

Der Zweck vorliegenden Erlasses ist, die Herren k. k. Amtsvorstände für eine wirtschaftliche Gebarung zu verpflichten und von ihnen die tätige Mithilfe zur energischen Durchführung der Ersparnismaßnahmen zu verlangen.

Die Betriebsinspektorate, beziehungsweise die Verlehrsinspektorate sind daher beauftragt, über die k. k. Ämter zu wachen und lässige Organe, welche sich zu diesen Anordnungen gleichgültig verhalten, anher zur Anzeige zu bringen.

Von der k. k. Nordbahndirektion.

Es ist nun unsere Pflicht, Stellung dagegen zu nehmen, daß Verschlechterungen eintreten. Wir müssen überall feststellen, inwieweit Verbesserungen und inwieweit Schäden eingetreten sind. Wenn wir derartige Schädigungen dulden würden, würde sich dies in der Zukunft schwer rächen. Wir dürfen das, was wir durch jahrelange schwere Organisationsarbeit errungen haben, nicht preisgeben. (Anhaltender Beifall.)

An der Debatte beteiligten sich nun eine große Anzahl der Delegierten, deren Ausführungen wiederzugeben der Raum unseres Blattes nicht gestattet. Wir greifen daher nur einzelnes heraus.

Genosse Kopac be sprach die Lohnregulierung im Triester Direktionsbezirk, mit welcher wesentliche Verschlechterungen eingetreten sind. Die qualifizierten Arbeiter hatten früher zweijährige Vorrückungen zu 20 %, sie haben jetzt dreijährige Vorrückungen zu 20 %. Die nichtqualifizierten Arbeiter hatten dreijährige Vorrückungen zu 20 %, sie haben nun solche zu 10 %. Die Lohnerhöhung wurde nur teilweise durchgeführt. Im Triester Heizhaus erhielten von 30 Professionisten nur neun 20 %, die anderen nichts. Die höchste Aufbesserung war 20 % und das nannte die Staatsbahndirektion gleichzeitig einen Gartenausgleich. Nicht nur, daß man den Arbeitern nichts gegeben hat, man hat ihnen Grenzen dafür gesetzt, wann sie die nächste Vorrückung erhalten können. Es gibt so zum Beispiel Arbeiter in Dalmatien, die erst im Jahre 1934 zur Vorrückung kommen. Ein Arbeiter ist 42 Jahre alt. Als ich diesbezüglich bei der Staatsbahndirektion Triest interwenierte, tat man ganz erstaunt, daß wir diese Lohnregulierung nicht als Muster ansehen. Es sind aber die Arbeiter selbst viel schuld an diesen Zuständen, weil sie sich um ihre Interessen nicht kümmern.

Genosse Libora führte aus: Als im Jahre 1911 die Bewegung im Zuge war, hat jeder Arbeiter auf etwas gehofft. Diese Hoffnungen wurden enttäuscht und eine Reihe von Arbeitern hat nichts erhalten, insbesondere bei den verstaatlichten Bahnen. Das Eisenbahnministerium hat zugestanden,

daß eine Lohnerhöhung durchgeführt wird und wir müssen danach trachten, daß die Lohnregulierung allgemeine Anwendung findet, daß die Lohnvorrichtungen, wie dies bei einzelnen Staatsbahndirektionen bereits der Fall war, allgemein zweijährig werden, daß die Zulagen in definitiven Lohn umgewandelt werden und daß betreffs der Arbeitszeit der Heilhausarbeiter eine vollkommene Gleichheit mit der Arbeitszeit der Werkstättenarbeiter eintritt.

Genosse Brodecky gab in längeren Ausführungen der Meinung Ausdruck, daß man die durch die Unifizierung eintretenden Zustände als Grundlage ansehen solle und daß man die über diese herausgegangenen besseren Bestimmungen zu erhalten trachten und sie auch für die übrigen Staatsbahndirektionsbezirke anstreben müsse.

Am zweiten Verhandlungstag hielt zunächst Genosse Somitsch das Schlußwort zum ersten Punkt der Tagesordnung. Dann ergriß, von der Versammlung lebhaft begrüßt, Reichstagsabgeordneter Genosse Tomšič das Wort; er verwies auf die Notwendigkeit der Einsendung genauerer Daten über die eintretenden Verschlechterungen. Wenn wir, erklärte er, ernste Vorstellungen beim Eisenbahnministerium machen wollen, darf uns nicht geantwortet werden: Ihre Informationen sind unrichtig, die Anordnungen des Eisenbahnministeriums sind zur Gänze durchgeführt, Beschwerden der Arbeiter liegen nicht vor. Wenn Sie also eine ernste Aktion wünschen, müssen Sie genaue Daten liefern. Dies soll keine Verschleppung der Aktion sein. Wir müssen für unsere Behauptungen genaue Beweise liefern und konkrete Fälle anführen.

Wenn ich Ihnen über den Verlauf der parlamentarischen Aktion berichte, habe ich zu erwähnen, daß für den Fall, als es den bürgerlichen Parteien nicht recht geheuer wäre, gegen meinen Antrag zu stimmen, die Gefahr besteht, daß dieser Antrag auf 17 Millionen Kronen vom Herrenhaus abgelehnt wird. Es ist möglich, daß die Regierung die bürgerlichen Parteien, bei den Christlichsozialen bestand Freitag die Genehmigung, für den Antrag zu stimmen (Nuse aus der Versammlung: Das glauben wir noch nicht!), mit der Drohung eines Ex-Lex-Zustandes, bewegt gegen den Antrag einzutreten. Sei es wie immer, wir werden unsere Pflicht tun und den bürgerlichen Parteien soll es nicht leicht werden, sich zwischen den Klippen hindurchzuwinden. Wir haben unseren Antrag eingebracht. Die anderen Parteien haben wohl früher in dieser Sache interpelliert, jetzt, wo es ernst wird, rührt sich aber niemand.

Was aber neben der parlamentarischen Aktion notwendig ist, ist eine Abwehraktion des Personals selbst. Die Eisenbahner streben immer neue Dinge an und übersehen, wie ihnen bestehende Rechte weggenommen werden. Die Organisation und die Solidarität des Personals läßt viel zu wünschen übrig. Organisierte Arbeiter wird der Werkstättenbesitzer entweder ächten oder fürchten oder beides. Und dies gilt überall. So kommt es aber vor, daß Leute bei formidablen Erhebungen nicht standhalten und ihre Angaben abschwächen oder ablegen. Wenn jetzt alle Arbeiter ihre Pflichten, steht unsere Sache nicht schlecht und unsere Aktion wird vom Erfolg begleitet sein. (Langanhaltender Beifall.)

Wir unterlassen es, das Referat wiederzugeben, das Genosse Somitsch zum zweiten Punkt der Tagesordnung hielt, der die einzelnen in der Arbeitsordnung enthaltenen Schädigungen besprach, da wir die Arbeitsordnungen im „Eisenbahner“ ausführlich besprechen. Nach Genossen Somitsch sprachen zu diesem Punkt als Generalsekretär für die Arbeiter der Bahnerhaltung Genosse Schmeider, für die Arbeiter des Magazins- und Stationsdienstes Genosse Blatnik und für die Arbeiter der Werkstätten Genosse Priejner. Schließlich wurde mit allen gegen eine Stimme nachstehende Resolution angenommen:

Resolution.

Die am 29. und 30. Juni 1912 abgehaltene Reichskonferenz der Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen konstatiert, daß die bei den k. k. Staatsbahnen und den verstaatlichten Bahnen durchgeführte Lohnregulierung den vom Herrn Eisenbahnminister im Parlament abgegebenen Versicherungen absolut nicht entspricht.

Die Lohnregulierung führte speziell bei den verstaatlichten Bahnen nicht zu einer allgemeinen Lohnaufbesserung, nachdem die Mehrzahl der Arbeiter vollständig leer ausgegangen ist. Auch ein Ausgleich auf Grund der Arbeitsjahre analog den alten Löhnen der k. k. Staatsbahnen ist mit dieser Regulierung nicht erreicht worden.

Eine Feuerungsaktion kann in dieser Lohnregulierung nicht erblickt werden, weil durch die in Aussicht stehende Lohnordnung bedeutende Verschlechterungen des Lohnverhältnisses, insbesondere der bestehender besseren Lohnvorrichtungen geplant und zum Teil schon durchgeführt sind, und nachdem, wie schon oben erwähnt, die Mehrzahl der Arbeiter bei den verstaatlichten Bahnen keine Lohnaufbesserung erfahren hat.

Die Arbeiterschaft der k. k. Staatsbahnen muß darauf bestehen, daß ihr die zum Zweck der Verbesserung ihrer Lage bestimmte Summe voll und dauernd und auch nachweislich zukommt.

Die herausgegebenen Arbeitsordnungen entsprechen keinesfalls den von den Vertretern der Arbeiterschaft im Arbeiter-Zentralausschuß gefassten Beschlüssen und stehen im Widerspruch zu den vom k. k. Eisenbahnministerium seinerzeit abgegebenen Erklärungen. Die einzelnen Bestimmungen dieser Arbeitsordnung bedeuten sogar eine wesentliche Verschlechterung der bisherigen bestandenen Normen und Verpflichtungen.

Die Konferenz verlangt deshalb die neuerliche Aufnahme von Verhandlungen mit dem Arbeiter-Zentralausschuß auf Grundlage der im Dezember 1911 abgegebenen Gutachten zum Zweck der erforderlichen Verbesserungen der einzelnen Bestimmungen der Arbeitsordnungen. Die Ausfolgung der Arbeitsordnungen ist bis zum Abschluß der Verhandlungen und Durchführung der Änderungen zu verzögern.

Die Konferenz stellt sich jedenfalls entschieden dagegen, daß bereits bestehende bessere Arbeitsverhältnisse durch die Herausgabe der neuen Arbeitsordnungen verschlechtert werden.

Zur Ermöglichung der Beweisführung durch den Arbeiter-Zentralausschuß über die tatsächlichen drohenden Verschlechterungen der Arbeitsverhältnisse als Folge der Arbeitsordnungen werden die Vertrauensmänner aufgefordert, das durch Vergleichsanstellungen gewonnene Beweismaterial ungefälscht an die Zentrale der Organisation einzusenden, welche die erforderlichen weiteren Schritte im Einvernehmen mit dem Arbeiter-Zentralausschuß und dem Aktionskomitee einzuleiten hat.

Die Konferenz richtet unter einem an alle Vertrauensmänner der Reichsorganisation die dringende Aufforderung, sofort mit aller Kraft den Ausbau der einheitlichen Organisation unter der Arbeiterschaft in Angriff zu nehmen, weil ein Abwehrkampf, beziehungsweise die Durchsetzung obiger Forderungen von der Kraft der Organisation abhängig ist.

Mit einem anfeuernden Schlußwort schloß sodann der Vorsitzende Genosse Bed diese wichtige Konferenz.

Die Organisation der Arbeiter der k. k. Staatsbahnen ist in der nächsten Zeit vor wichtige Aufgaben gestellt. Sie hat nicht nur nach Durchführung der schon einmal vom Parlament angenommenen 17 Millionen Kronen zu wirken, sondern auch Schädigungen hintanzuhalten und über die Durchführung der gemachten Zugeständnisse zu wachen. Das stellt an ihre Kraft mehr denn je hohe Anforderungen und es ist Ehrensache jedes Arbeiters, in der zentralen, einheitlichen Organisation an der gemeinsamen Sache mitzuwirken. Es ist Feigheit, abseitszustehen und Unflugschwaun, die Kräfte in Uneinigkeit zu zerplündern.

Inland.

Regierungsbank für die Deutschnationalen.

Zu der von uns unter diesem Titel bereits ausführlich gewürdigten ganz eigenartigen Beförderung des Abgeordneten Heine schreibt die „Arbeiter-Zeitung“: Wie schon erzählt, ist der deutschradikale Abgeordnete Heine plötzlich zum Baurat befördert worden. Ob die Beförderung „normalmäßig“ vor sich ging oder nicht, in jedem Falle ist das Abancement von Abgeordneten, die Beamte sind — nicht von Beamten, die Abgeordnete sind — eine Ungehörigkeit, und da sich die Fälle (man denke nur an die Herren Kroy und Marchl) unausgesetzt mehren, wäre es wohl nützlich, eine gesetzliche Bestimmung dagegen zu schaffen; daß, wie im Deutschen Reich, jede Ernennung von Abgeordneten zu Beamten und jedes Abancement von Beamten während ihrer Abgeordnetenzeit zur Neuwahl führe. Nun beruft sich Herr Heine in Berichtigungen darauf, daß seine „sämtlichen Vordermänner“, der Tischebe Kober, der Ruthene Bazant und der Tischebe Schramek, gleichzeitig mit ihm befördert worden sind; wir halten es aber gar nicht für unmöglich, daß das Abancement der Vordermänner nur zu dem Zwecke geschah, um Herrn Heine Platz zu machen. So was ist nämlich auch schon erlebt worden. Daß Herr Heine, der von dem gegenwärtigen Eisenbahnminister befördert worden ist, diesen nun öffentlich anstrudelt — jüngst in Wodenbach — ist auch nicht übel; wie ja überhaupt der Abgeordnete, dem Minister unmittelbar unterstellt und unmittelbar von ihm befördert, danach gegenüber dem Minister im Parlament in eine recht zweideutige Lage gerät. Im übrigen wollen wir doch noch berichten, was das „Alldeutsche Tagblatt“ über die Karriere des Herrn Heine erzählt:

„Herr Heine ist es noch gelungen, am 8. Jänner 1902 als Maschinenadjunkt in den Dienst der k. k. Staatsbahn einzutreten, während heute jeder neu eintretende Maschineningenieur von der Hochschule als unbezahlter Aspirant aufgenommen und im besten Falle nach drei Jahren zum Adjunkten ernannt wird. Am 1. Jänner 1905, also nach drei Jahren schon, wurde Herr Heine zum „Kommissar“ ernannt, hatte als solcher Ende des Jahres 1907 noch 154 Vordermänner, und plötzlich sehen wir ihn von Dr. Schreiners und Dr. Derjashattas Gnaden zum „Oberingenieur im k. k. Eisenbahnministerium“ befördert. Dies war der große Sprung, von dem Herr Heine wohlweislich nichts erwähnt. Auf Grund welcher „Verdienste“ dies geschehen ist, konnte selbstverständlich niemand erfahren. Nun war (1908) Herr Heine mit 34 Vordermännern im Ministerialstatus eingereiht, die am Schluß des Jahres 1911 auf sieben geschmolzen waren. Vor der letzten Beförderung hatte Herr Heine noch drei Vordermänner, für welche drei Stellen im Status frei waren. Für Herrn Heine war nichts frei, trotzdem wurde er noch als nächster in die Beförderung einbezogen.“

Wir hätten von der Karriere des Herrn Heine, der nun ohne den Bauratstitel nicht ausreicht, vielleicht nicht gesprochen, wenn wir dem Herrn nicht noch bei einer ungewöhnlichen Schädlichkeit begegnen würden. Die betreffende Mitteilung von seiner Beförderung erschien im „Grazer Volksblatt“, aus der sie dann in viele Blätter überging. Herr Heine hat nun weder das Grazer noch irgendein Blatt belangt; es wäre auch schwer, an der wahrheitsgetreuen Mitteilung etwas zu beanstanden. Aber die ganz wörtliche Wiedergabe der Notiz in dem sozialdemokratischen Ausrücker „Volksrecht“ flagt er! Wir möchten zu seiner Ehre annehmen, daß er zu dieser tendenziösen Verfolgung von dem Schmutzjüngel ermuntert worden ist, der dort in der dreidigen „Aussig-Karibiger Volkszeitung“ die Gerichte terrorisiert und die ganze Welt zu Klagen wider das sozialdemokratische Blatt animiert. Oder sollte ihm der Ausrücker Bezirksrichter, dessen Rechtspflege der Abgeordnete Seliger im Abgeordnetenhaus befehlstet hat, zu der Klage Mut gemacht haben? Aber Herr Heine irrt sich sehr, wenn er hofft, die Welt glauben zu machen, daß seine erkaufliche Karriere „so reinlich und zweifelslos“ ist, wie er sie schildern will.

Günstigere Aussichten für den Staatsbahnbetrieb.

Im Mittelpunkt des Interesses in der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrates stand eine Rede des Ausrücker Kohlenindustriellen Petschek, der erklärte, den Pessimismus, mit welchem die Fortentwicklung der Staatsbahnen beurteilt wird, nicht teilen zu können. Herr Petschek stellte der Zukunft der Staatsbahnen eine hoffnungsvolle Prognose. Nach seiner Meinung sind die Staatsbahnen an einem Wendepunkt angelangt und dürften sich in absehbarer Zeit angemessen verzinsen, worunter der Redner einen Prozentigen Ertrag des investierten Kapitals versteht. Er ging bei seinen Darlegungen davon aus, wie sich ein Industrieller oder Kaufmann verhalten würde, und sagte, was zu einer Prozentigen Verzinsung fehle, solle nicht durch eine Erhöhung der Tarife, sondern der Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen heringebracht werden. Ebensovienig wie irgendein anderes Unternehmen wirtschaftlich verwaltet werden kann, wenn ihm die Mittel nicht zur Verfügung gestellt werden, können die Staatsbahnen ohne Ausgestaltung der Betriebsanlagen und ohne einen genügenden Fahrpark das Geschäft ökonomisch betreiben. In dieser Richtung führte der Redner das folgende charakte-

ristische Beispiel an: Die Station Schredenstein hat etwa die Stellung der Stadt Aussig am rechten Elbeufer. Wenn man den Transitverkehr, der in der Richtung nach Tetschen und Rumburg geht, nicht berücksichtigt, hat die genannte Station notorisch einen Ortsverkehr von 50.000 Wagen. Zu seiner Abwicklung sind neun Geleise vorhanden, das längste mit 70, das kürzeste mit 12 Metern, was bei der hafentartigen Konstruktion solcher Anlagen begreiflich ist. Von diesen Geleisen dient eines für Heizhauszwecke, zwei sind Magazinsgeleise und beide Kategorien sind dem Verkehr naturgemäß entzogen. Weitere zwei Geleise dienen für den Personenzugsverkehr und der Rest von vier Geleisen soll zuzüglich der freien Zeit, in der die Personengeleise zu benutzen sind, für den Güterverkehr diese gewaltigen Transporte abwickeln. In Schredenstein verkehren täglich sechs Schnellzüge und zwölf Personenzüge und bei Sinzurechnung von 100 bis 110 Güterzügen insgesamt 120 bis 130 Züge per Tag. Das macht bei 24 Tagesstunden 6 Züge per Stunde oder einen Zug per 10 Minuten. Es ist dies aber das vorchriftsmäßig zulässige Mindestintervall zwischen zwei Zügen. Im Jahre 1902, als die Nordwestbahngesellschaft noch Herrin war, wurde der Auftrag gegeben, die Station zu erweitern. Infolge des schlechteren Geschäftsganges in den folgenden Jahren stellte die Bahn den Auftrag zurück. Heute ist dort der Verkehr in der vorstehend angegebenen Höhe gestiegen und kann nur mit Hilfe von Neuanlagen bewältigt werden. Ohne dieselben muß sich die Abwicklung verschlechtern, der Betriebskoeffizient wird erhöht und die Folge ist, daß die Staatsbahnen das Ziel nicht erreichen können, dem die tägliche Sorge und Arbeitskraft des Besitzers oder Direktors eines Privatbetriebes voll und ganz gewidmet ist: der Steigerung der Produktion. Bei den Staatsbahnen tritt infolge der Unzulänglichkeit der für den Verkehr notwendigen Mittel die umgekehrte Wirkung ein. Statt auf eine Erhöhung des Umsatzes müssen die Staatsbahnen im gegebenen Moment geradezu auf eine Verringerung des Verkehrs hinarbeiten, weil sie ihn nicht bewältigen können. In welcher Art sich der Verkehr der Staatsbahnen und die Einnahmen entwickeln, geht daraus hervor, daß nach einer Zusammenstellung des Staatseisenbahnrates Petschek die Staatsbahnen gegenüber dem Jahre 1909 in den letzten drei Jahren 1910, 1911 und 1912 Mehreinnahmen von 120 Millionen Kronen aufweisen dürften, wobei das Ergebnis des Jahres 1912 beläufig geschätzt ist. Wenn diese Entwicklung anhält und die notwendigen Betriebsmittel vorhanden sind, aber auch ökonomisch ausgenutzt werden, wird eine entsprechende Verzinsung der Staatsbahnen möglich sein.

Der Staat verzichtet auf 167.000 Kr. Jahreseinnahmen.

Weil der Staat nun so im Geldüberfluß schwimmt, so hat er sich entschlossen, auf eine bisherige fixe Jahreseinnahme von 167.000 Kr. zugunsten des reichreichen Erzbischofs von Olmütz zu verzichten. Man erinnert sich noch, daß der gewesene Olmüzer Erzbischof Dr. Kohn ein Geldmensch schlimmster Sorte gewesen ist; was aber er nicht zustande gebracht, das ist nun seinem Nachfolger Dr. Bauer gelungen, nämlich den Staat um die obgenannte Geldsumme zu benehmen. Das Fürstbistum Olmütz hat nämlich bis vor kurzem an den Religionsfonds alljährlich 167.000 Kr. entrichtet, nun hat aber Kardinal Dr. Bauer durch eine Rechtsdrehung herausgeklügelt, daß sein Bistum nicht verpflichtet sei, das Geld zu zahlen, und der Staat war natürlich — der Pfaffen Wunsch ist in Oesterreich Befehl! — sofort bereit, dem Dr. Bauer die bisher an den Religionsfonds abgeführten Beträge, die durch zehn Jahre entrichtet worden waren, zurückzuerstatten. Nur wurde die Rückzahlung an die Bedingung geknüpft, daß das Geld nicht für persönliche Zwecke des Kardinals, sondern ausschließlich der Sanierung der verkrachten klerikalen Sparkasse in Laibach verwendet werde. So hat also die Regierung diese Staatsgelder, denn der Religionsfonds ist ein staatlicher Fonds in der Höhe von über anderthalb Millionen Kronen, einem von klerikalen Dieben zugrunde gerichteten Pfaffeninstitut zuwenden wollen, denn gegeben hat er es noch nicht, nachdem jetzt der frühere Erzbischof, Herr Dr. Kohn, Anspruch auf das Geld erhebt und mit einem Prozesse droht. Ob nun die Sparkasse oder der Dr. Kohn das Geld erhält, ist übrigens nebensächlich, Hauptsache aber bleibt, daß die Regierung dem Olmüzer Fürstbistum 167.000 Kr. jährlich schenkt, denn wenn der Geldspekulant Dr. Kohn den Betrag früher gezahlt hat, dann war er es auch sicher schuldig.

Eine österreichische Luftflotte

soll zusammengebetzelt werden. Zu diesem löblichen Behuf hat sich ein Schnorrkomitee gebildet. Die erste Tat der Luftkomiteeter war der Erlaß eines Aufrufes, in dem die Völker Oesterreichs aufgefordert werden, sich „mit aller Tatkraft, mit aller Energie in den Dienst der eminent patriotischen Idee zu stellen“, was sich die Völker Oesterreichs wohl noch überlegen werden. An die Spitze der Schnorrer hat sich in uneigennütziger Weise Fürst Fürstenberg gestellt, der — wenn schon kein Geld — so doch seinen Namen für „die gute Sache“ gern hergibt. Unter den Luftflottenschwärmern finden wir auch eine ganze Anzahl christlichsozialer und nationalverbändlerischer Abgeordneter. Die Herren, die das große „Zentralkomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte“ bilden, könnten zwar, wenn sie selber in die Tasche greifen wollten, schon einige Luftschiffe bauen lassen, aber das werden sie bleiben lassen. Sie selber nehmen, wenn das Tschelten Erfolg hat, wohl Orden, das Geld aber sollen die geben, die nicht alle werden.

Gott sei dank, die „deutsche Volkseele“ tocht wieder!

Am Sonntag vor acht Tagen gab es in Prag wieder einmal Brügeleien zwischen farbertragenden deutsch-nationalen Studenten und fanatischen Tscheken. Bekanntlich fand in Prag ein großes Sokolfest statt. Obwohl ungeheure Volksmassen, erfüllt von der landesüblichen tschechnationalen Begeisterung, durch die Straßen Prags zogen, fanden es die deutschnationalen Studenten doch für angezeit, ihren Sonntagsummel am Graben zu ermaßen. Wie dieses sicherlich im Inter-

eise des deutschen Volkes und des angeblich vor dem Abschluß stehenden deutschböhmisches Ausgleichs gelegene Vorgehen wirkte, kann sich jeder gelehrte Oesterreicher vorstellen. Auf die von den nationalen Phrasen aufgeregten Tischen wirkten die von den deutschnationalen Studenten getragenen Farben wie rotes Tuch auf die bekannten Hörneriere und so wurden einige deutschnationalen Studenten die Kappen und die Bänder herabgerissen, und einige Studenten wurden auch verprügelt. Natürlich ist das eine große nationale Sache. Die angefallenen Studenten, die wohl in ihrem eigenen und im Interesse des wirklichen deutschen Volkes klüger getan hätten, den einen Sonntag auf den Bummel zu verzichten, werden als „Martyrer“ verherrlicht und die Kosenheiten unwissender, von nationalen Phrasen benebelter Tischen liefern wieder Stoff für die ziemlich abgeklauten nationale „Kampfstimmung“ auf deutschnationaler Seite. Und was die Hauptsache ist; die deutschnationalen Demagogen, die vorige Woche das deutsche Volk im Parlament so schamhüchlich verraten haben, können infolge der Prager Vorgänge so schön die etwaige Aufmerksamkeit ihrer Wähler von diesen Schandtaten ablenken und ihren Volksverrat in einen Wust nationaler Phrasen verhüllen. Die Prager Zusammenstöße kommen also so zur rechten Zeit, daß man wohl annehmen darf, die nationalistischen Betrüger des Volkes stünden ihrem Zustandekommen nicht allzu fern.

Die Liebesgaben für die Schnapsbrenner.

Nachdem man in der Vorwoche im Parlament die Eisenbahner abgetan hatte, kamen die Benefizien für die Schnapsbrenner an die Reihe. Bekanntlich gilt für eine bestimmte Menge des erzeugten Spiritus (man nennt diese Menge das Kontingent) ein um 20 Kr. per Hektoliter niedrigerer Steuerfuß. Dieses Kontingent wird auf gewisse Brennerien — nicht alle sind daran beteiligt, sondern nur eine Anzahl privilegierter Alkoholproduzenten — aufgeteilt. Selbstverständlich verkaufen diese privilegierten Schnapsbrenner den kontingentierten Spiritus nicht billiger, als den über das Kontingent hinaus erzeugten, sondern sie schlagen auch zu jenem die ganze Steuer zu. So profitieren sie außer dem sonstigen Gewinn an jedem Hektoliter extra noch 20 Kr. Im ganzen werden auf diese Weise den privilegierten Schnapsbrennern — es sind dies zumeist adelige Großgrundbesitzer — jährlich 14 1/2 Millionen Kronen aus Steuergeldern spendiert. Genosse Diamand hatte nun im Budgetausschuß den Antrag gestellt, daß der Regierung das Recht gegeben werden soll, in der Zeit einer Mißernte diese Liebesgabe an die Schnapsbrenner aufzuheben. Der Budgetausschuß stimmte dem zu und der Antrag kam als § 5 in das Gesetz über das Budgetprovisorium.

Da stand aber der Minister des Innern auf und erteilte den Befehl, daß dieser § 5 abgelehnt werden müsse. Da knickten die waderen Nationalverbändler und Christlichsozialen zusammen und stimmten ihn nieder.

Der Minister des Innern leistete sich dabei einen ganz unerhörten Eingriff in die Rechte des Hauses. Nicht nur daß er erklärte, die Regierung wolle von diesem Paragraphen nichts wissen, er machte auch darauf aufmerksam, daß das Herrenhaus ihm nicht zustimmen werde.

Wenn die Herrenhäuser gegen den § 5 auftreten, dann liegt hier der Skandal vor, daß Mitglieder einer gesetzgebenden Körperschaft ihr Mandat zur persönlichen Bereicherung mißbrauchen. Wir meinen damit die nicht weniger als 70 Herrenhausmitglieder, die selbst zu den privilegierten Schnapsbrennern gehören. Allein die am Kontingent beteiligten Mitglieder der „Verfassungspartei“ des Herrenhauses heimlich jährlich 1,127.000 Kr. solcher Schnapsprämien ein. Genosse Diamand nagelte das in seiner Rede fest und sagte unter anderem:

„Soweit ist man bei uns politisch verkommen, daß dieser Haufe Menschen, der eine Million aus Staatsgeldern erhält, die Frechheit hat, sich gegen das Abgeordnetenhaus zu wenden und ihm vorzuschreiben, wie es abstimmen soll, weil sonst das Budgetprovisorium abgelehnt würde. Vorwärts, meine Herren! Zeigen Sie Ihren Patriotismus, Ihren Opfermut, zeigen Sie, daß das Herrenhaus eine verrottete Bande ist und sonst nichts! Wie kann man anders Leute nennen, die aus dem Staatsäckel Subventionen erhalten! Diese Schnapsbarone haben Oesterreich seit 1880 eine Milliarde Kronen gekostet, und dieses Rad hat den Mut, dem Abgeordnetenhaus vorzuschreiben, wie man abstimmen soll! Da wirft sich die Frage auf, ob solche Menschen berechtigt sind, am öffentlichen Leben mitzubreden.“

Was taten aber die Christlichsozialen und Nationalverbändler? Sie trugen dem Befehl der um ihre Tasche besorgten Herrenhäuser Rechnung und stimmten gegen den Antrag Tomisch. Sie stimmten auch dagegen, daß bei Mißernten die Verwendung der Kartoffeln zu Schnaps verboten werden soll, damit die armen Leute sich wenigstens Erdäpfel kaufen können.

Ganz glatt ist die Sache freilich weder bei den Nationalverbändlern noch bei den Christlichsozialen gegangen. So haben die Deutschradikalen aus der Reihe getanzt. Sie waren zu feig, offen gegen die Regierung zu stimmen, aber auch zu feig, den Verrat des Nationalverbandes an den Eisenbahnern mitzubewahren. So liefen sie vor der Abstimmung über den Antrag Tomisch davon. Unter den übrigen Nationalverbändlern hat diese Disziplinlosigkeit schon große Aufregung hervorgerufen.

Aus der christlichsozialen Fraktion aber sind sieben Abgeordnete wegen der Abstimmung gegen den Antrag Tomisch ausgetreten und haben sich als Hospitanten angemeldet.

Man sieht aus diesen übrigens belanglosen Zwischenfällen — die Herren werden sich schon alle wieder finden — daß den schwarzen und blauen Volksbetrüger vor ihren eigenen Taten bange zu werden beginnt. Es wird dafür gesorgt werden, daß ihre Befürchtungen eintreffen.

Ausland.

Zuchthausstrafe für Gewerkschaftsführer in den Vereinigten Staaten.

Bürgerlichen Blättern wird aus Newyork gemeldet: Die Gewerkschaftsführer Gompers, Morrison und Mitchell sind vom obersten Gerichtshof in Washington wegen Mißachtung des Gerichtes zu je einem Jahre Zuchthaus verurteilt worden. Die Anklage resultierte aus einer Privatklage einer Firma, die in der von den Gewerkschaften veröffentlichten Boykottliste aufgeführt worden war. Die Verurteilten haben Berufung eingelegt und wurden nach Hinterlegung einer Bürgschaft von je 80.000 Mk. auf freien Fuß gesetzt.

Sieg der spanischen Eisenbahner.

Genosse Pablo Iglesias schreibt uns aus Madrid:

Der spanische Eisenbahnverein (Union Ferroviaria de Espana) hat, obgleich er erst vor drei Jahren gegründet wurde, einen bedeutenden Sieg errungen. Bisher hat diese Organisation nur drei oder vier kleine Streiks erklärt, in denen sie auch siegreich war. Die Eisenbahnkompanie von Andalusien hat, wie andere Gesellschaften in Spanien und außerhalb, eine Angestelltenstiftung, deren angeblicher Zweck die Unterstützung der Beamten ist, die aber in Wirklichkeit ihnen von großem Nachteil war, insofern, als zwar alle Beamten einen Beitrag zu zahlen hatten, aber nur einigen von ihnen eine armselige Pension gesichert wurde. Der Feldzug der Eisenbahner gegen diese Stiftung ist seit dem Tage, an dem sie sich organisiert haben, ununterbrochen geführt worden. Ihr Wunsch und ihr Bestreben war die Vernichtung der Stiftung. Zu diesem Zweck veröffentlichten sie in ihrem Organ „Le Union Ferroviaria“, einer monatlichen Zeitschrift, zahlreiche Artikel und hielten Versammlungen ab. Die Vernünftigkeit ihrer Forderungen lag derart auf der Hand, daß der gegenwärtige Minister der öffentlichen Arbeiten es als nötig erachtete, eine Anordnung zu veröffentlichen, wonach diese Stiftung dem Gesetz über die Versicherungsgesellschaften angepaßt werden sollte, welches bestimmt, daß den Beamten, die ihr nicht mehr angehören wollten, ihre Beiträge zurückzuerstatten seien, und daß in den Stiftungsvorstand eine Vertretung der Arbeiter, die der Stiftung noch angehören wollten, aufzunehmen sei.

Die Eisenbahngesellschaft sah in dieser Anordnung des Ministers einen, wenn auch nicht vollständigen Sieg der Arbeiter, verzögerte ihre Ausführung und teilte endlich den Arbeitern mit, daß sie der Anordnung nicht folgen wollte. Angesichts einer solchen Haltung meinten die andalusischen Eisenbahner, daß die Zeit gekommen wäre, die größte Anstrengung zu machen, um der Stiftung den Garau zu machen. Einstimmig entschieden sie sich für den Streik, wenn die Stiftung nicht aufgelöst würde. Die Eisenbahner wollten jedoch den Streik gesetzmäßig erklären und gaben der Gesellschaft eine acht-tägige Frist.

Weder die Gesellschaft noch die Regierung machten sich über die Entscheidung der Eisenbahner Sorge. Sie dachten nicht, daß die 7000 andalusischen Eisenbahner alle spanischen Eisenbahner zu sich hinüberziehen könnten. Infolge ihrer Sorglosigkeit verärmte sowohl die Gesellschaft als auch die Regierung, irgendwelche Maßnahmen zu treffen oder Verhandlungen mit den Arbeitern anzubahnen, um den drohenden Streik zu vermeiden.

Die Gesellschaft glaubte nicht, daß die Eisenbahner geschlossen in den Streik eintreten würden, und hoffte deswegen, daß die Arbeiter eine vollständige Niederlage erleiden würden. Die Regierung glaubte, was die Gesellschaft ihr sagte, und freute sich im voraus auf die Niederlage der Sozialisten, die die Eisenbahner geführt und am meisten für deren Organisation gearbeitet hatten.

Die Eisenbahngesellschaft und die Regierung erhielten eine ungewöhnliche Ueberraschung sowie eine ungeheure Erfahrung.

Beim Ablauf der Frist, welche die andalusischen Eisenbahner der Eisenbahngesellschaft gesetzt hatten, traten alle Eisenbahner wie ein Mann in den Streik, und da sie überzeugt waren, welche Wirkung solche Tat zur Folge haben müßte, zeigten sie eine bewunderungswürdige Ordnung. Die Eisenbahngesellschaft konnte nur mit Hilfe einiger unorganisierter Eisenbahner sowie höherer Beamten ihren Betrieb auf einigen Linien aufrecht erhalten. Daß die Regierung sich sofort nach Erklärung des Streiks als besiegt betrachtete, bewiesen zwei Tatsachen. Sie knüpfte sofort Verhandlungen mit den Streikenden an. Und obgleich die Regierung sonst in allen Streiks von Bedeutung willkürlich gegen die Arbeiter gehandelt hat, wurde in diesem Falle keine Gewalttätigkeit von ihr begangen. Sie konnte sich eben durch die Manifestationen von Eisenbahnern in anderen Gegenden leicht überzeugen, daß das Gefühl der Solidarität unter den Eisenbahnern groß war, und daß, wenn der Streik nicht bald zu Ende käme, er zu einem allgemeinen Streik werden konnte.

Die Regierung versuchte natürlich, die Niederlage der Gesellschaft etwas zu vermindern; aber die Entschlossenheit der Streikenden verkleinerte die Lage der Regierung und der Gesellschaft immer mehr, so daß nach einigen Tagen die Regierung die Gesellschaft veranlaßte, sich zu unterwerfen und die Auflösung des Vereines vorzunehmen.

Diese Auflösung sollte von der Regierung durch eine ministerielle Anordnung garantiert werden. Diese Anordnung wurde sofort nach Beendigung des Streiks veröffentlicht. Ihre Hauptpunkte lauten wie folgt:

„In Uebereinstimmung mit der Generalversicherungskommission wird die von der Andalusischen Eisenbahngesellschaft gegründete Lebensversicherungskasse aufgelöst.“

Diesemigen Beamten, die schon für sich oder deren Witwe oder Waise eine Pension erhalten, werden gemäß Artikel 23 behandelt.

Den anderen Beamten werden alle von ihnen geleisteten Beiträge mit Zinsen zurückerstattet.

Der Rest bleibt zur Verfügung der Gesellschaft, die ihn zugunsten ihrer Beamten verwenden soll, und zwar in einer nachträglich zu bestimmenden Weise.“

Die Eisenbahner werden bei dieser Liquidation eine Vertretung von drei ihrer Kollegen haben.

Der Sieg der spanischen Eisenbahner wird von allen organisierten Arbeitern dieses Landes als der ihre betrachtet. Seine Wirkungen müssen bedeutend sein für alle, die gegen die Ausbeutung durch Unternehmer zu kämpfen haben.

Für die Eisenbahner bedeutet dieser Sieg eine Stärkung und Vermehrung ihrer Organisation, die erst vor drei Jahren gegründet wurde und dabei schon 60.000 Mitglieder zählt.

Auch für die übrigen spanischen Arbeiter bedeutet dieser Sieg eine Stärkung ihrer Organisation, so daß die Unternehmer mit ihnen nicht mehr so hochmütig und tyrannisch zu verfahren versuchen wie bisher. Die Zeit der Abrechnung des spanischen Proletariats mit seinen Ausbeutern nähert sich.

Eisenbahnerstreik in der Schweiz?

Auf des Messers Schneide steht die Situation der Gotthardbahner, die dem Bundesrat ein Ultimatum gestellt haben, um endlich zu ihren verbrieften Rechten zu kommen. Die Gärung konnte von den Führern bisher nur mühsam unterdrückt werden und auch nur durch das feierliche Versprechen, nach dem 24. Juni loszuschlagen, wenn der Bund auch dann seine Versprechen nicht einlöse. Aus der Schweiz wird uns darüber geschrieben:

Mit dem Uebergang der Gotthardbahn an die S. N. B. (Schweizer Bundesbahn) im Mai 1909 wurden die Gotthardbahner (etwa 8000 bis 9000 kommen in Frage) den Regulativen der S. N. B. unterstellt, das heißt in ihren Bezügen erheblich gekürzt und im Abwärtigen schlechter gestellt. Als sie sich dagegen wehrten, garantierte ihnen der Staat die bisherigen höheren Bezüge bis 1. April 1912, allwo ein neues Befoldungsgefeß geschaffen werden sollte. Aber auch unter diesem kamen die Bahner schlecht weg und man speiste sie mit neuen Versprechungen ab. In einer von über 22000 Eisenbahnern besuchten Versammlung protestierten sie nun kürzlich gegen die Verschleppung und erklärten, daß sie „nicht des Kampfes, aber des ewigen Wiltens müde“ seien. Das Lokomotiv- und Hilfsarbeiterpersonal ließ zugleich mitteilen, daß es sich den Forderungen anschließen würde. In der Hauptsache beschloß man auf dieser Tagung, um folgende Forderungen zu kämpfen: Beibehaltung der Nachtdienstentschädigung, höheres Maximum, Weiterzahlung der Nebenbezüge, Gewährung eines Sterbegeldes an die Hinterlassenen verstorbenen Eisenbahner sowie die günstigere Diensterteilung wie früher.

In einer Resolution wurde einstimmig erklärt, daß der Staat einen Wortbruch begangen und Erwerbschancen illusorisch gemacht habe, die die Privatbahnen nicht anzutasten gewagt hätten. In der Hoffnung, daß die neuesten Versprechungen nunmehr endlich eingelöst würden, sah man von der allseitig geforderten passiven Resistenz ab, aber nur bis zum 25. Juni. Sollten die Bahner auch da wiederum betrogen werden, so würde die Verbandsleitung dem Druck der Gesamtheit nachgeben und den Streik proklamieren.

Die Verhandlungen mit Bundesrat Perrier und den Deputationen des Personals dauern, während diese Zeiten in Druck gehen, noch an. Aber wie sie auch immer ausgehen werden: sie bleiben für den Bund eine schmachliche Blamage, denn er muß sich nachsagen lassen, daß er feierliche Versprechungen nicht gehalten und sogar seinen Eisenbahner genommen hat, was sie sich unter privatkapitalistischem Regime gesichert hatten! Müssen sich doch die Eisenbahner mit Löhnen von Frs. 3.20 bis 3.80 (etwa Mk. 2.60 bis 3.05) zufrieden geben, obwohl der Dienst gerade auf der Gotthardbahn infolge des steigenden Fremdenverkehrs immer anstrengender und gefährlicher wird. Offen wird erklärt, daß der Bund nur ein fabelhaftes Glück habe, wenn unter diesen Umständen nicht noch mehr Unglücksfälle passierten.

Verdächtig ist die Situation neuerdings dadurch, daß der Bund soeben wieder 40 Millionen Francs für den Woloch Militarismus verpulvert, daß er den sieben Bundesräten Lohnzulagen von je 3000 bis 5000 Frs. ausgerichtet hat, daß aber trotzdem (oder deswegen?) die freisinnige Mehrheitspartei im Parlament alle Forderungen der Arbeiter und Eisenbahner mit der faulen Ausrede beantwortet: Es ist kein Geld mehr da! Zu allem übrigen haben die Parlamente letzte Woche beschlossen, daß Eisenbahner nur noch dann bei Wahlen kandidieren dürfen, wenn sie vorher die Erlaubnis ihrer vorgelegten Behörde eingeholt haben. Auch das bedeutet eine weitere Verschlechterung ihrer Lage.

Sollte es zum Streik kommen, so werden auch die deutschen und italienischen Bahnen in ganz erheblichem Maße in Mitleidenschaft gezogen und viele Tausende Berganigungsbummler gezwungen werden, auf ihre dies-jährige Italienreise zu verzichten. Die Eisenbahner der Schweiz sind sehr gut organisiert, so daß es sehr leicht möglich ist, daß der Streik von der Gotthardlinie (Zürcher-Brunnen-Göschenen-Bellinzona-Lugano-Chiasso) auch auf andere Strecken überspringt.

Der 8. Kongreß des schwedischen Eisenbahnerverbandes

wurde vom 22. bis 27. April in Stockholm abgehalten. Es wohnten 250 Vertreter dem Kongreß bei. Nicht weniger als 133 Anträge waren gestellt worden, von denen die meisten interne Angelegenheiten der Organisation betrafen. Viele Anträge enthielten auch den Vorschlag, die Verträge zu kündigen. Nach einer längeren Diskussion wurde mit 222 gegen 12 Stimmen beschlossen, Vertrag Nr. 2 zu kündigen, um in verschiedenen Punkten eine Revision zu erlangen; Vertrag Nr. 1 soll aber in derselben Form und unter denselben Verhältnissen wie früher aufrecht erhalten bleiben. In Bezug auf die In-formierung und Auszubildung der Mitglieder wurde beschlossen, zwei Personen zu ernennen, die an den Kursen besonderer allgemeiner Hochschulen teilnehmen sollen. 500 Kr. sollen jährlich zwecks Teilnahme an Korrespondenzkursen deponiert werden. 1000 Kr. sollen jährlich

deponiert werden für sogenannte örtliche Bildungskurse. Ein verlockender Zentralkursus von höchstens 50 Personen soll in Uebereinstimmung mit dem bereits erwähnten Entwurf eingerichtet werden. Da die anderen Fragen, wie schon gesagt, sich nur auf interne Angelegenheiten bezogen, so sind dies die einzigen Fragen von Interesse. Die Verhandlungen wurden alle in einem sehr ruhigen Ton geführt, so daß der Kongreß in dieser Beziehung musterhaft war.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein Angestellter müsse seine persönliche Sicherheit nicht aufs Spiel setzen. So lautet eine Entscheidung, die dieser Tage das Wiener Oberlandesgericht gefällt hat. Der Fall, um den es sich handelt, ist folgender: Am 25. Jänner 1911 war der Postambulant Ferdinand Müller auf dem Bahnhof in Pragerhof dienstlich bei der Manipulation der Bahnpost Wien-Triest beschäftigt und bediente den Postambulanzwagen und die beiden anschließenden Postwagen. Es stand noch ein Postwagen voll mit Paketen beim Ambulanzwagen, als sich der Zug plötzlich, obwohl die Manipulation nicht beendet war, ohne vorherige Abfahrtsignalisierung in Bewegung setzte. Die Türen des Ambulanzwagens und der Postwagen waren noch nicht geschlossen, so daß mehrere Pakete herausfielen und zerbrachen. Da Gefahr war, daß eine noch größere Anzahl herausfalle, war er gezwungen, dem Zuge nachzulaufen, um die offengebliebenen Türen zuzumachen. Durch die anstrengende Bewegung beim Schließen der Türen zog er sich eine schmerzhafteste Sehnenzerrung zu. Er klagte auf Zahlung von 3305 Kr. Mit dieser Klage wurde er vom Handelsgericht abgewiesen und diese Abweisung hat nun das Oberlandesgericht bestätigt unter Anerkennung der Ausführungen des gegnerischen Advokaten, daß die Handlung des Klägers ein Wagnis war, dessen Belangen ihm vielleicht Lob eingetragen hätte, für dessen unglückliche Folgen er aber niemand außer sich selbst verantwortlich machen könnte. Lediglich dieses unnötige Wagnis, nicht aber das Verschulden der Bahn, sei die Ursache des Unfalles gewesen. Das Oberlandesgericht pflichtete diesen Ausführungen bei und wies die Klage ab mit der Bemerkung: Ein Angestellter müsse seine persönliche Sicherheit nicht aufs Spiel setzen. Eine solche Begründung stößt die ganze bisher geltende Ethik des Pflichtenbewußtums um. Sobald nämlich die Eisenbahnbediensteten aus dieser Entscheidung die Konsequenzen ziehen, wird es mit der Betriebssicherheit auf den österreichischen Bahnen windig aussehen. Man sieht, juristischer Formalismus kann mit einem Fingerdruck das Staats- und Gesellschaftsleben aus den Angeln heben.

Durch Alkoholintoleranz erwiesene Neurose. Am 18. Oktober 1907 fuhr Paul Grognit als Kondukteurzugführer mit einem Personenzug von Abbing nach Triest. Nach der Station Občina wurde der Zug durch einen Felssturz zur Entgleisung gebracht, wodurch der Gepäckwagen hin- und hergerissen wurde und Grognit Kontusionen erlitt. Er verrichtete mit Unterbrechungen den Dienst weiter, bis er im Juni 1908 als Vorlieber nach Abbing versetzt wurde. Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt zahlte Paul Grognit während seiner Dienstunterbrechungen im Jahre 1908, ferner vom Oktober 1910 bis April 1911 eine Rente im Ausmaße von 90 Prozent der Verdienstschadens, und zwar, wie sich bei der Verhandlung über die durch Dr. Gustav Harpner eingeleitete Klage herausstellte, auf Grund eines Gutachtens, welches ganz belanglose nervöse Erscheinungen feststellte und die Einbuße mit 5 Prozent bemah. Bei der Verhandlung am 2. Juli 1912 erklärten die Sachverständigen, Dozenten Doktor S. Erben und Dr. E. Wischoff, es seien lediglich auf Alkoholintoleranz hindeutende Symptome vorhanden, andere nervöse Anzeichen fehlen gänzlich, jedoch sei es möglich, daß die Alkoholintoleranz erst seit dem Unfall bestünde. Der Anstaltsvertreter meinte, Grognit brauche einfach keinen Alkohol zu genießen, dann werde eine Erwerbseinbuße nicht bestehen. Der klägerische Vertreter Dr. Harpner führte aus, hierauf könne es nicht an; die Alkoholintoleranz sei nichts anderes als ein Symptom. Die Erwerbseinbuße werde durch diese zwar nicht bedingt, aber die Alkoholintoleranz beweise das Vorhandensein einer Neurose. Da, wie der Krankentafelausweis zeige, Grognit bis zum Unfall stets gesund war, jedoch aber wiederholt mit Neurosen im Krankenstand war, dieser Krankenstand, wie die Zahlung der Heilverfahrenskosten beweise, von der beklagten Anstalt selbst als Unfallsfolge anerkannt wurde, sei die durch das Symptom der Alkoholintoleranz erwiesene Neurose als Unfallsfolge zu entschädigen. Tatsächlich verurteilte das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap die Anstalt unter Annahme einer 20prozentigen Erwerbseinbuße zur Zahlung einer 18prozentigen Rente und zur entsprechenden Rentennachzahlung. In der Begründung führte der Vorsitzende aus, es sei ganz gleichgültig, auf welchem Wege man zu der Erkenntnis gelangt sei, daß Unfallsfolgen bestehen.

Streiflichter.

Im Kulturvermittelnden Schienenstrang. Längs des glänzenden Schienenstranges, der jedes kleine Nest mit jeglichem großen Reich verbindet und in alle Berggräben hinein die Errungenschaften der Zeit trägt, jähret der Bahnwärter. Er hat keinen Namen. Frühe man ihn, wie er heißt, er mühte sich erst bestimmen. Der „Zweihundertsechundsiebzig“, so wird er von seinen Kameraden genannt, wenn er sie an der Rayongrenze ab und zu einmal trifft, der „Zweihundertsechundsiebzig“, so wird er vom Bahnmeister und vom Streckenvorstand gerufen, wenn sie alle Monat einmal auf der Dräse vorbeikommen. Der „Zweihundertsechundsiebzig“ hat das Blechkittel mit der roten Fahne umgeschultert und eiliches Werkzeu in der Hosentasche. Sein gebühtes Auge blickt scharf nach den Schrauben und Laschen an den Geleisen, die auf zwanzig Profile seiner Ohhut anvertraut sind. Sind nicht unterhaltlich diese Spaziergänge der Verantwortlichkeit auf dem groben Schotter des Damms. Die Dräse der Telegraphenleitung singen und brummen. Der Bahnwärter sinnt. Heimwärts denkt er. Was „die Seinige“ macht, möchte er wissen, dort zwei Kilometer hinter ihm, in dem kleinen Häuschen am Wald, mit dem elektrischen Signalhammer auf dem Dach.

Freilich hat er eine Frau, der Bahnwächter. Das ist nur praktisch, denn ein verheirateter Bahnwächter genießt „Frauenzulage“. Aber zuzeiten ist's auch sehr un bequem. — Zuzeiten ist's ängstlich. — Gerade jetzt, da — und alle Tage kann's vor sich gehen. — Wenn's nur noch Zeit hat, bis die „Abblö“ kommt, übermorgen. — Daß er sie so allein lassen muß, die Seinige, jetzt, in der schweren Zeit, das drückt ihn gewaltig und jeden Tag auf dem Diensttag quält ihn die Angst. „Wenn sie nur nicht gar so ein Dingel wär“, so ein Schwacher! Wird doch nicht — und übermorgen kommt die „Abblö“. Da kann er sie auf der Dräse mit hineinnehmen in die Station, zu ihrer Mutter, und dort ist auch der Bahnarzt und die weiße Frau. — „Wird doch nicht“, tröstet sich der

„Zweihundertsechundsiebzig“, aber er rennt, so schnell ihn seine Füße tragen, und springt von Schwelle zu Schwelle, um rascher vorwärts zu kommen.

Die Telegraphendrähte summen und singen ihre ein-tönige Weise, und dem Bahnwächter ist, als sängen sie das Lied seiner Hilflosigkeit, seiner Kulturferne auf der einsamen Nacht am kulturvermittelnden Schienenstrang; die Schweißtropfen treten ihm auf die Stirn und er rennt immer schneller. Alle die alten Erinnerungen aus seiner Dienstzeit werden jetzt lebendig in ihm, wie Kameraden gestorben sind auf ihrem Posten, einsam und verlassen, wie einer gar verhungert ist, da die Schneeweichen sein Häuschen abgeschnitten hatten von der Welt und von der Hilfe, wie sich die Wächterin von „Zweihundertsechundsiebzig“ einmal fast verblutet hätte. Herrgott, verblutet! — Und die Angst um sein Weib, die Angst um Kind, das er schon liebt, ehe es da ist, wächst riesengroß. — — —

Als die „Abblö“ kam, da fuhr auf der Dräse auch der Bahnarzt mit: Tokenschau halten im Wächterhaus 276! — „Da muß sich ein Mann fassen können“, meinte er, „das kann vorkommen, in einem so einsamen Bahnwächterhäusel so ohne alle geeignete Zureichung. Wen's trifft, für den ist's ja traurig, aber, wie gesagt, ein Eisenbahner muß sich da zu fassen wissen“, sagte er und deckte wieder das weiße Tuch über das wachsbleiche, schmerzverzerrte Gesicht der toten Mutter und über das zungelige Köpfchen, das an ihrer Brust lag.

Und der „Zweihundertsechundsiebzig“ stand dabei und verstand's nicht. — Als sein Weib im Blute lag im Wächterhaus, zum Sterben schwach, da raste draußen der Eilzug vorbei. Der war in einer Stunde in der Stadt, wo das große Spital ist, aber sein Weib hat der Eilzug nicht mitnehmen dürfen. Und in dem Eilzug, da waren gewiß auch ein paar Verzele gefessen, die führen vielleicht zu irgendeiner vornehmen Dame, die sich nicht ganz wohl fühlte. Aber der Kreifenden, die da am Wege lag und litt, hatte keiner Hilfe bringen dürfen. — Und er selbst war draußen gestanden mit weihem Licht. Natürlich: „Bahn frei!“ Der Eilzug war vorbeigedonnert, natürlich, wie alle Tage, und sein Weib war geflohen. — Natürlich! Und der „Zweihundertsechundsiebzig“ tierte vor sich hin auf die ehernen Geleise der Zwangsläufigkeit, deren Sklave er war, und dachte, wie das alles so kam und kommen mußte, und wie der dort so natürlich sei, und wie das ja nun einmal gar nicht anders sein könne, und — er begriff's nicht. O. K.

Fahrbegünstigungen zum Besuch der Hauptversammlung der „Südmarr“. Während sich alle Welt über die Fahrbegünstigungen der Eisenbahnbediensteten entrüstet, werden weiter auf Kosten der Staatsbahnverwaltung die unmotiviertesten Geschenke an Fahrbegünstigungen bei den unglücklichsten Anlässen ausgeteilt. Zu denen, die aus der Schüssel der Staatsbahnverwaltung streifen, gehört auch die „Südmarr“. Zum Besuch ihrer Hauptversammlung wurden die in nachstehendem Erlaß angeführten Fahrbegünstigungen eingeräumt:

K. I. Nordbahndirektion.

Alt Nr. 56.584 ex 1912. Wien, am 20. Juni 1912.

Erlaß.

An die Direktionsabteilungen V (V1, V2, V7), VIa (VIa3), VIb (VIb1), VII (VII1, VII8), an die I. I. Betriebsinspektorate, an alle Bahnbetriebs- und Bahnstationsämter sowie an die selbstständigen Haltestellen.

Inhalt: Fahrbegünstigung für die Teilnehmer an der in Salzburg am 29. und 30. Juni stattfindenden Hauptversammlung des Vereines „Südmarr“.

Den Teilnehmern an der am 29. und 30. Juni 1912 in Salzburg stattfindenden Hauptversammlung des Vereines „Südmarr“ wurde eine Fahrpreisermäßigung gewährt, deren Bedingungen und Umfang aus der nachstehenden Ausweiskarte, welche auf hellgelbem Papier gedruckt ist, zu entnehmen sind.

Vorderseite.

Hauptversammlung des Vereines „Südmarr“ in Salzburg am 29. und 30. Juni 1912.

Nr.

Ausweiskarte

für als Teilnehmer an der in Salzburg am 29. und 30. Juni 1912 stattfindenden Hauptversammlung des Vereines „Südmarr“. Dieser Ausweis gibt Anspruch auf die auf der umstehenden Seite vorgezeichneten Fahrbegünstigungen auf den Linien der I. I. österreichischen Staatsbahnen, mit Ausnahme der im Staatsbetrieb stehenden Lokalbahnen auf Entfernungen von mehr als 50 Kilometer für die Fahrt nach Salzburg innerhalb der Zeit vom 24. bis einschließlich 29. Juni und für die Fahrt von Salzburg innerhalb der Zeit vom 30. Juni bis einschließlich 6. Juli 1912.

Für den Ortsgruppenauschuss:

(Unterschrift unleserlich.)

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers:

Verein „Südmarr“, Männerortsgruppe Salzburg.

Rückseite.

Der Inhaber dieser Legitimation ist auf der Fahrt nach beziehungsweise von Salzburg berechtigt zur Benützung der

- I. Klasse Schnellzug gegen Lösung einer Personenzugskarte I. Klasse.
- I. Klasse Personenzug gegen Lösung einer halben Schnellzugskarte I. Klasse.
- II. Klasse Schnellzug gegen Lösung einer Personenzugskarte II. Klasse.
- II. Klasse Personenzug gegen Lösung einer halben Schnellzugskarte II. Klasse.
- III. Klasse Schnellzug gegen Lösung einer Personenzugskarte III. Klasse.
- III. Klasse Personenzug gegen Lösung einer halben Schnellzugskarte III. Klasse.

Diese Fahrbegünstigung kann nur beansprucht werden, wenn die Fahrkarten vor Antritt der Fahrt an den Bergelöst werden; bei Nachzahlungen im Zuge während der Fahrt werden die normalen tarifmäßigen Gebühren und Zuschläge eingehoben.

Nach § 12 des Gesetzes vom 19. Juli 1912, R.-G.-Bl. Nr. 153, über Fahrartensteuer ist dieser Ausweis stempel-pflichtig und muß vor Benützung der Begünstigung für die III. Wagenklasse mit einer Stempelmarke von 25 S., für die II. Wagenklasse mit einer Stempelmarke von 20 S., für die I. Wagenklasse mit einer Stempelmarke von 1 Kr. versehen sein.

Die Benützung einer höheren Wagenklasse als der, für die die Stempelgebühr entrichtet wurde, ist unzulässig. Dieser

Ausweis ist bei Lösung der Fahrkarte an der Personenkasse sowie auf Verlangen der Revisionsorgane jederzeit vorzuzeigen und nach beendeter Rückfahrt mit der Karte abzugeben.

Die Ermäßigungen finden nur bei Abfertigung im Lokalverkehr der I. I. österreichischen Staatsbahnen Anwendung.

Von der I. I. Nordbahndirektion:
(Unterschrift unleserlich.)

Von der Buschtiehrader Eisenbahn. Die älteren Genossen werden sich noch erinnern, wie der von den Lokomotivführern des Heizhauses Komotau delegierte Kollege C a f e r t auf dem im Jahre 1898 in Prag stattgefundenen Ersten Lokomotivführerkongreß über schlechtes, zur Lokomotivfeuerung bei der B. C. B. zur Verwendung kommendes Brennmaterial klage führte, wobei er sich eines allerdings etwas kräftigen, aber nicht ungeredhtfertigen Ausdrucks bediente. Da die Verwaltung der B. C. B. selbst Besitzerin von Steinkohlschächten ist, erklärte dieser, warum natürlich die gute Kohle verkauft und die minderwertigste für Lokomotivfeuerung verwendet wird, welche Feuerung seine Maßregeln veranlaßte. Gewiß sind auch wir der Meinung, daß gewonnene Naturkräfte, speziell solche, deren Gewinnung nur unter Aufopferung von Gesundheit und Leben der Arbeiterschaft, wie bei Gewinnung der Kohle es der Fall ist, möglich ist, nach Möglichkeit ausgenutzt werden. Aber es gibt doch auch eine Grenze der Ausnutzung derselben und es muß bei Festlegung dieser Grenze doch auch die Vermunft und fachliche Kenntnisse, nicht allein der Dividenden- und Lantienem-bunger maßgebend sein. Es wurden seit eingangs erwähnter Zeit oft und oft diesbezügliche Beschwerden eingebracht, aber ohne Erfolg. Im Gegenteil, das Brennmaterial wird immer minderwertiger, trotzdem die Fahrzeiten immer kürzer werden, wozu doch entschieden eine bessere Kohle erforderlich wäre. Zur besseren Information sei erwähnt, daß wir ein Mischungsverhältnis von 80 Prozent Griech-, beziehungsweise Staubschle, und 20 Prozent Rußkohle, von welcher letzterer man mit ruhigem Gewissen sagen kann, daß dieselbe 20 Prozent und auch noch mehr Steine enthält, vorgezeichnet haben. Unter welchen Umständen der Dienst auf der Maschine bei diesem Mischungsverhältnis mitunter geleistet werden muß, dieses zu beobachten wäre für Organe der Generalinspektion sehr angezeigt. Doch selbst dieser kleine Prozentsatz an Rußkohle scheint nach Ansicht gewisser Herren das Personal derart übermütig zu machen, daß die Heizer die Kohlen nur so aus Wollust in die Feuerbüchse werfen. Nur mit dieser Ansicht läßt sich die in letzter Zeit gehandhabte Vorgangsweise erklären. Es ergehen vor kurzem ein Erlaß der Generaldirektion, in welchem über zu großen Kohlenverbrauch im allgemeinen und über zu großen Verbrauch an Rußkohle insbesondere geklagt wird, und der zu größerer Sparsamkeit auffordert. Aber da muß man denn doch fragen, ist denn das Oekonomie, wenn man, um eine Schaufel Rußkohle zu ersparen, gleich ein paar Zentner Staubschle hineinwerfen muß, welche infolge des schlechten Feuers und ihrer Leichtigkeit gleich wieder unverbraucht zum Kamin hinausgeht, oder werfen denn die Heizer die Kohle nur so zum Vergnügen hinein? Dem vorerwähnten Erlaß entsprechend ordnete der kleine Generaldirektor, Herr Heizhausleiter S t u r m in Eger, gleich an, daß sein ihm unterstehendes Personal nicht mehr 20, sondern bloß 15 Prozent Rußkohle verbrauchen darf, ein Verlangen, das mit den praktischen Erfahrungen nicht im Einklang zu bringen ist. Natürlich, wenn so ein junger Heizhausleiter, wie Herr Sturm einer ist, so eine Anordnung trifft, so dürfen auch die übrigen Herren Heizhausleiter nicht zurückbleiben, um zu zeigen, welche praktische Leute sie sind und wie einfach es zu machen ist, um die Dividenden und Lantienem zu erhöhen und das Personal gehörig auszuwerteln. Der Herr Heizhausleiter von Komotau, Herr Oberinspektor W e n e s c h, ein älterer Herr schon, von dem infolge seiner langjährigen Tätigkeit bei der Buschtiehrader Eisenbahn zu erwarten wäre, Mögliches von Unmöglichem unterscheiden zu können, mußte dem Beispiel des Herrn Sturm gleich folgen, und er ordnete an, daß bei bestimmten Routen überhaupt keine Rußkohle, bei anderen wieder nur 10 Prozent und bei den schwierigsten Routen nur 15 Prozent Rußkohle zu verbrauchen sind. Auch der Herr Heizhausleiter von Luzna ist bestrebt, diesem Erlaß gerecht zu werden. Er nimmt sich den jüngsten Führer, von dem er erwarten darf, um vielleicht eher vom Heizerdienst gänzlich wegzukommen, daß derselbe Unmensliches leistet, ferner die beste Maschine, über die er verfügt, und frische vom Seichte eingelangte Griech- und Staubschle (nur ja keine Depotkohle, die ihren Brennwert schon verloren), und da überzeugt er sich, mit wieviel Rußkohle es möglich ist, den Dienst anstandslos zu leisten. Natürlich wird auch er auf Grund seiner Erfahrung Anordnungen treffen, daß der Verbrauch derselben einzuschränken ist. Das Personal jedoch, das nicht die beste Maschine und Depotkohle hat, muß natürlich auch mit dem angeordneten Prozentfuß auskommen. Bei Erscheinen dieses Erlasses war man, da man gleichzeitig mit demselben sehr minderwertige Staubschle ausfolgte, allgemein der Meinung, er habe nur den Zweck, einem Verlangen nach mehr Rußkohle wegen der schlechten Staubschle vorzubeugen. Man wurde jedoch durch die Vorgangsweise der Heizhausleiter eines Besseren belehrt. Es war schon 20 Prozent Rußkohle das Mindestmaß, mit dem man bis jetzt nur deshalb auskam, weil unsere Heizer tatsächlich Künstler ihres Berufes sind und das Maschinenpersonal unter Aufopferung seiner Gesundheit alles daransetzt, um nur keinen Anstand zu haben. Aber unter dieses Ausmaß herabgehen zu wollen, heißt die Sicherheit des Verkehrs sowie die Gesundheit und das Leben des Personals aufs Spiel setzen, und es ist nur recht und billig, wenn das ohnedies geschundene Personal verlanget, es vor solchen Schikanen verschont zu lassen.

Lokalbahnkonferenz. Anlässlich der Generalversammlung des Revisionsinstituts des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen fand Samstag den 22. Juni 1911 in Wien VI, Restaurant „Blauer Freihaus“, eine Vorbesprechung der Delegierten zu dieser Generalversammlung statt. Nach den Ausführungen der Genossen G e r m a t, R a i m und S c h a f r a n e k wurde einstimmig die Ablehnung der geplanten Beitragserhöhung beschlossen. Ueber Vorschlag des Genossen D u s e k wurden nachstehende Genossen als korrespondierende Mitglieder gewählt:

- Für Niederösterreich, Steiermark, Kärnten, Krain und Küstenland: Karl Czermak, Lokomotivführer, Wien XIX, Ruschdorferplatz 8, und Franz H o s e r, Zugführer, Wien XII, Wolfganggasse 48. Für Oberösterreich und Salzburg: Robert Kirchschlager, Motorführer, Salzburg, Elisabethstraße 49. Für Tirol und Vorarlberg: Konrad D i e t r i c h, Kondukteur, Innsbruck, Stafflerstraße 10, I. Für Böhmen, Mähren und Schlesien: Metod S a f r a n e k, Motorführer, Brünn, Fiskergasse 39.

Diese fünf Genossen und das Vorstandsmitglied Genosse Stanislaus R a i m bilden zugleich ein vorbereitendes Komitee, das sich im Einvernehmen mit der Zentrale mit der Ausarbeitung eines Statutenänderungsentwurfes und den näheren Vorarbeiten zur Durchsetzung desselben zu befassen haben wird.

Vor Schluss des Abendes wird uns berichtet, daß die vom Vorstand vorgeschlagene Beitragserhöhung von der Generalversammlung abgelehnt wurde.

Nichtigstellung. Im vorletzten Absatz des in der Nr. 18 vom 20. Juni I. Z. unter der Aufschrift „Eine Ungeheuerlichkeit“ erscheinenden Artikels hat sich infolge eines Mißverständnisses ein Fehler ereignet, den wir über Ersuchen unfe-

zer Ortsgruppe Mährisch-Ostau-Oberfurt, wie folgt richtig stellen:

Nicht am nächsten Tag nach der Versammlung erhielt Genosse Blazej vom Obmann der Ortsgruppe des Reichsbundes, Herrn Lanfisch, ein Schreiben, worin dieser behauptet, daß die nationalen Vereine an der Konventionenversammlung nicht teilnehmen können, sondern es wurde dies dem Genossen Blazej noch am selben Tag nach der Versammlung, um 12 Uhr nachts, vom Herrn Lanfisch mündlich mitgeteilt.

Korrespondenzen.

Gmünd. (Aus der Staatsbahnwerkstätte.)

Wir sind schon wieder bemüht, uns mit dem Werkmeister Hoffmann zu beschäftigen. Die politische Laufbahn dieses Maulhelden geht zu Ende und das müssen die Arbeiter, mit Ausnahme seiner Günstlinge hüben. Am 11. Juni 1912, als dieser Herr von seinem Urlaub kam, ist ihm von einem seiner Untertänigler berichtet worden, daß am Vortag einige Arbeiter Urlaub hatten. Kaum hatte Hoffmann diesen Bericht entgegengenommen, wußte er nicht eiligeres zu tun, als Betteln in den Räumen anzulassen, worauf verkündet wurde: „Der Urlaub sei bis zum 28. Juni 1912 eingestellt.“ Hoffmann gefertigt. Der Abteilungsleiter scheint hier eine Null zu sein. In den übrigen Abteilungen würden sich die Herren ein solches Vorgehen nicht bieten lassen. Auch bei dieser UrlaubsEinstellung wurden die Günstlinge wieder ausgenommen, die bekamen Urlaub, wann immer und so oft sie wollten; ja, Herr Hoffmann ging so weit, daß er einigen den Urlaub sogar selbst besorgte. Nun ja, wenn man die Ehre hat, seines Vorgesetzten Gutsteher zu sein, kann man sich schon etwas erlauben. Was diese UrlaubsEinstellung für die Arbeiter für Folgen hat, zeigt folgender Vorfall: Am 17. Juni 1912 suchte ein armer Teufel von einem Arbeiter bei Hoffmann um einen Tag Urlaub an, welcher jedoch von demselben verweigert wurde, wobei er unter anderem erklärte: „Wenn Sie sich auch auf den Kopf stellen, bekommen Sie keinen Urlaub.“ Der Arbeiter ging daher zum Abteilungsleiter, welcher ihn zum Vorstand sandte. Als der Arbeiter dem Herrn Vorstand sagte, er habe von der Gmünder Herrschaft Brennholz gekauft, welches er nach Hause bringen müsse, bekam er einen Tag Urlaub ausnahmsweise bewilligt. Im Walde kam der Förster zu ihm, welcher ihm mitteilte: „Es sei ein Bote bei ihm gewesen, welcher sich erkundigen sollte, ob des Arbeiters Angaben auf Wahrheit beruhen, wobei er aber auch meinte, ihr seid ja schlechter daran als Arrestanten.“ Dem Arbeiter, dem dies nicht alles eins war, frug am nächsten Tag Herr Hoffmann, wer den Boten bezahle, wobei er bekam die kurze Antwort: „Er brauche ihm keine Auskunft geben und er werde ihm schon helfen.“ Hierauf führte er den Arbeiter zum Abteilungsleiter, wo er die gleiche Antwort erhielt. Zur festgesetzten Stunde ging der Arbeiter zum Herrn Vorstand, welcher bereits angeordnet hatte, daß der Abteilungsleiter gleich mitkommen möge. Kaum eingetreten, empfängt der Vorstand den Arbeiter mit den Worten: „Sie haben gewiß seit früh noch nichts gearbeitet?“ Der Arbeiter aber rechtfertigte sich, was auch der Herr Abteilungsleiter bestätigen mußte, brachte dann seine Meinung zum Ausdruck, wie er dazu komme, in den Verdacht eines Holzdiebes gestellt zu werden, worauf ihm der Herr Vorstand erwiderte: „Er dürfe es nicht so auffassen, den Boten habe er geschickt und habe der Arbeiter sich nicht darum zu kümmern, wer den Boten bezahle wird; ferner habe er als Vorstand zur jeden Zeit das Recht, den Arbeiter zu kontrollieren und dieses Recht werde er sich nicht nehmen lassen.“

Wenn nun auch der Herr Vorstand die Botensendung auf sich nimmt, wir wissen doch, wer der Macher ist. Es ist nicht das erste Mal, daß wir nur jenen Bolen heraus, welcher Ende Jänner zu einem mächtigen Herrn geschickt worden ist, aber nicht in dem Sinne wie oben. Nun, davon werden wir bei nächster Gelegenheit Gebrauch machen. Dem Herrn Vorstand würden wir jedoch empfehlen, sich über die Sachverhalte dieses Musters eines Werkmeisters bei den Arbeitern der Lackiererei und Sattlerei zu erkundigen, so wird er erfahren, daß Herr Hoffmann von der Arbeit so viel versteht, wie eine Kuh vom Seiltanzen. So zum Beispiel ließ er am 5. April 1912 in einem Wagen Sitzbänke streichen, wo er bei der Zubereitung der Farbe anwesend war; am nächsten Tage aber muß ihm sein Unsinns doch aufgefallen sein, da er die Bänke mit Terpentin wieder abwuscheln ließ. Auch Puppstaerzeuger ist dieser saubere Herr, der es nur so manchem Arbeiter zu danken hat, daß er nicht schon längst dort ist, wohin er gehört. Er hat nämlich eine Schmiere erfunden, die zum Reinigen der Wagen benutzt wird. Nach deren Gebrauch sehen die Wagen nach einiger Zeit aus, als dürften dieselben mit Kaff angestrichen worden sein. Solche Kunststücke könnten wir noch mehrere anführen. Im Puppstaerfinden hat dieser Herr kein Glück, dafür aber bringt er es im Schimpfen, wie „berfluchter Hund“, „marinierter Affenschädel“ und andere feilschende Ausdrücke sehr weit. Der Herr Vorstand möge sich nur für den Wortwechsel, den Hoffmann mit Dolezal in der Woche vor Pfingsten gehabt hat, interessieren. Was sich die zwei Herren gegenseitig gesagt haben, könnten Gassenbuben nicht besser zusammenbringen. In der Arbeitsteilung fehlt es Herrn Hoffmann ebenfalls. So kommt es öfters vor, daß er an einem Tage dies, oder jenes zu machen anschauf, und nachdem sich der Arbeiter den ganzen Tag damit geplagt hat, kommt Hoffmann am nächsten Tage und verlangt es wieder anders, so daß Arbeiter immer zweimal gemacht werden müssen. „Reformator“ will dieser Macher auch sein; wie die Reform aber aussieht, zeigt am besten das von ihm in der Tischlerei eingeführte Materiallager. Wenn der Arbeiter zu irgendeiner Arbeit ein halbes Dutzend Schrauben oder Nägel benötigt, muß er oft stundenlang darauf warten. Durch diese Pafferei auf Material kommt es häufig vor, daß der Arbeiter seine Arbeit erst auf der Strecke draußen fertig machen kann, was aber mit Gefahr für ihn verbunden und sogar verboten ist. Dem Herrn Vorstand, welcher sich doch mit Recht darauf etwas einbildet, daß er auf Protektion nichts gibt, möchten wir auf die Protektionswirtschaft aufmerksam machen, welche von Hoffmann angelegt wird und schon driekt ausartet. Bei einer solchen Protektionswirtschaft darf man sich nicht wundern, wenn selbst der tüchtigste und fleißigste Arbeiter verdrossen und gleichgültig wird, nachdem er einsehen muß, daß Tüchtigkeit und Fleiß in der k. k. Staatsbahnwerkstätte nichts gilt und daß man es nur vorwärts bringt, wenn man Hoffmanns Gesinnung annimmt oder heuchelt. Jeder ist doch nicht zum Gesinnungslumpen und Heuchler tauglich. Wie beliebt Werkmeister Hoffmann ist, haben wir gesehen, als in der Werkstätte photographische Aufnahmen gemacht wurden. Als Hoffmann die Arbeiter der Lackiererei ersuchte, sie mögen sich auf den bestimmten Platz begeben, rührte sich keiner. Am den Herrn vollständig zu charakterisieren, könnten wir noch vieles bringen, hoffen jedoch, daß dies vorläufig genügen wird und daß der Herr Vorstand gegen diesen Werkmeister gerade so vorgehen wird, wie gegen die Arbeiter. Sollte jedoch dieser Willfür, der die Arbeiter von seiten dieses Menschen ausgeht, keine Schranken gezogen werden, dann stehen wir für nichts gut; die Geduld der Arbeiter geht zu Ende und es könnte sich leicht ein „Zeiner-Bistritzky-Spaliar“ wiederholen. Eine Klagenmusik der Böhmerländer Bürger hat Hoffmann schon erlebt. Zum Schluß wollen wir gleich jetzt erklären, daß, falls es einem „Reichsbündler“ einfallen sollte, Hoffmann in Schutz zu nehmen, er damit den anständigen Arbeitern, welche es nicht durch Kriegerei, Speichelleckerei und Gesinnungslumperei vorwärts bringen wollen, keinen guten Dienst erwirkt und daß er auch bei Hoffmann, bei dessen politischer Unverlässigkeit, des Dankes nicht sicher sein wird.

Prerau. (Nordbahnlinie.) Das Zugpersonal der Stationen Prerau und Lundenburg ist genötigt, sich mit Herrn Mares, Assistent der Nordbahn in der Station Lidzowitz, zu befassen. Wir haben in der genannten Strecke 18 Stationen, aber keinen einzigen Beamten, der sich so widerwärtig benimmt wie Herr Mares. Es ist ja richtig, der Beamte ist dazu da, den Verkehr zu leiten, zu überwachen und eventuelle Anstände zur Anzeige zu bringen. Was sich aber Herr Mares erlaubt, übersteigt alle Grenzen der Anständigkeit. Er springt wie ein geistig Abnormaler während der Durchfahrt der Züge auf die Bremsen und kontrolliert, ob die Zugbegleiter nicht sein fästliches Antlitz sehen möchten. Jeder Zugbegleiter, welcher bei der Kanalei vorüberfährt und dem Herrn Mares nicht seinen „Serbus!“ herunterreißt, wird angezeigt, natürlich mit der Motivierung, er hätte „die Signale nicht beachtet“. Wehe demjenigen Kondukteur, der sein Bremsbüttel nach der entgegengesetzten Seite gewendet hat und auf diese Weise die fästliche Figur des Mares nicht sieht, der wird mit derselben Motivierung zur Anzeige gebracht. Der Zugbegleiter zieht den kürzeren und wird immer bestraft, da man dem Beamten in erster Linie doch Glauben schenkt und der Zugbegleiter keinen Zeugen hat, da er ja allein auf der Bremse ist. Wie viele Familien hat der Herr schon geschädigt durch seine albernem Anzeigen. Wir sind der Meinung, wenn dieser Herr nur ein bißchen menschliches Gefühl befäße, so könnte er so ein Benehmen nicht an den Tag legen. Sein ganzes Treiben und Können deutet darauf hin, daß Mares einen verfehlten Beruf wählte. Er ist immer auf der Lauer, einen Fang zu machen. Sollten diese Zeilen nicht genügen, so sind wir gewillt, mit stärkerem Material aufzufahren, welches den Herrn sehr unangenehm berühren könnte.

Graz, Südbahn. (Das Los der Bremser.) In einer der letzten Nummern des „Eisenbahner“ haben wir geschrieben, daß die Bremser der Südbahn keiner Aufbesserung teilhaftig werden und auch keine Lohnautomatik zu gewärtigen haben. Letzteres hat zugefallen und wird noch weiterhin gehandhabt werden. Eine Lohnaufbesserung hingegen haben diesmal auch die Bremser (zumindest in Graz) erfahren. Freilich war man auch da wieder nicht allzu rigoros, man gab jedem 10 S. ohne Unterschied, ob alt oder jung, ob systemisiert oder Aushilfsbremser. Die systemisierten Bremser hatten bisher einen Taglohn von Kr. 2.30 und kommen somit nach der Aufbesserung auf Kr. 2.40 im Taglohn, während die Aushilfsbremser Kr. 2.20 und nach der Aufbesserung Kr. 2.30 haben. Nach eingeholten Informationen bestehen sowohl in der Entlohnung, als auch bei den Lohnaufbesserungen für Bremser Unterschiede. Uns sind Stationen bekannt, in denen man gegen Bremser humaner vorgeht wie in Graz, indem man dort Kr. 2.50 bis Kr. 2.80 Taglohn gibt. Demgegenüber können wir aber auch feststellen, daß es wieder Stationen gibt, wo die Bremser mit gar keiner Aufbesserung bedacht wurden. Diese Unterschiede finden ihren Ausdruck in dem jeweiligen guten Willen der Lokalbörse. Man konnte bei der Lohnaufbesserung wahrnehmen, daß die Aufbesserungen genau nach den Vorschlägen der Lokalbörse gegeben wurden. Wir sind auch über die Eingaben teilweise informiert, wie sie gemacht wurden. Eine Streichung wurde von den Direktionen nicht vorgenommen. Wenn also die einzelnen Vorstände ein bißchen humaner gehandelt hätten, so wäre es möglich gewesen, diese trassen Unterschiede hintanzuhalten oder wenigstens dafür zu sorgen, daß jeder Bedienstete seinem Dienstalter entsprechend etwas erhalten hätte. Gegen das Fahrpersonal hat man sich von jeher sehr konservativ verhalten. Man jündigte immer auf die Fahrgeldien (Stundengeld), vergaß dabei aber ganz und gar, daß dies ein Geheld für die Strecke ist.

Bodenbach. Es ist eine für jeden aufgeklärten Arbeiter längst erlante Tatsache, daß überall dort, wo es an einer guten, einheitlichen Organisation der Arbeiter mangelt, Zustände eintreten müssen, welche das Arbeitsverhältnis zu einem unleidlichen gestalten. Dies trifft auch in der hiesigen k. k. Staatsbahnwerkstätte in ganz eklatanter Weise zu. Die Gleichgültigkeit und Verstandlosigkeit eines Großteils der Arbeiter ihrer Organisation gegenüber, hat es mit sich gebracht, daß eine Behandlung der Arbeiter seitens ihrer Vorgesetzten Platz gegriffen hat, die als unwürdig bezeichnet werden muß. Es wäre unmöglich, daß einzelne Vorgesetzte sich der Methode des Herumbrüllens und Beschimpfens der Arbeiter bedienen würden, wenn sie nicht wüßten, daß sie sich das erlauben können. Daß diese Methode manchem Vorgesetzten zur zweiten Natur ward, wie zum Beispiel bei Herrn Werkmeister Wagner, darf ebenfalls nicht Wunder nehmen. Herr Wagner merkt es ebenso wenig, daß dieser Kasernenton nicht nur die Arbeiter, sondern auch ihn selbst erniedrigt, als er es merkt, daß er trotz seiner 35jährigen Dienstzeit seine Sachkenntnisse nicht zu erweitern vermochte, wovon so manches Schildbürgerstückchen, das er schon zum Besten gab, Zeugnis ablegt. Es ist natürlich auch möglich, daß er durch seine Brutalität versucht, seine Dienstzeit noch verlängern zu können. Ein anderer Herr, namens Pechmann, Ingenieur und Leiter der Werkstätte, ist neben seiner Antreiberei seit einer Zeit wie vom Teufel besessen. Überall, wo er hinkommt, wittert er Spitzbuben. In höchst eigener Person visitiert er Werkzeug- und Kleiderstände und sucht nach verborgenen Kostbarkeiten. Wir werden den Eindruck nicht los, daß wir in Herrn Pechmann einen Schelm vor uns haben, der so und anderen denkt, wie er selbst ist. War er doch früher nicht so und die Arbeiter erblühten in ihm einen gerechten Menschen. Seit dem aber in der Werkstätte nebst der zum Eisenbahnbetriebe notwendigen Reparaturarbeiten und Herstellung von Betriebsmittelbestandteilen auch schöne eiserne Runder-schlitten, sein hergestellte Blech- und Holzschattellen sowie Toilettenpiegel erzeugt werden, die nicht für den Warenmarkt bestimmt sind, weil ihr Absatzgebiet im vornhinein sichergestellt ist, sieht Herr Pechmann die Werkstätte als eine Internierungsanstalt für an Kleptomane leidende Menschen an. Herr Pechmann versteht sich aber auch zu korrigieren, wenn es die Umstände ratfam erscheinen lassen. So sollte beispielsweise am 21. Juni eine allgemeine Visite stattfinden, welche jedoch bedauerlicherweise aus Gründen, die Herr Pechmann zu publizieren unterließ, abgesetzt wurde. Vielleicht ist er so freundlich und gibt uns dies noch bekannt. — Es ist auch sehr leicht, mit Gelbfrasen von 1 Kr. zu drohen, wenn man ein Einkommen hat, bei welchem ein Verlust von 1 Kr. am Familientisch nicht zu spüren ist. Wenn Herr Pechmann der Meinung ist, daß die infolge schlechten Wetters bei der Arbeit im freien durch-nähten alten Frads die Werkstätte berunzieren, so möge er diesem Uebelstand dadurch zu begegnen suchen, daß er einen Raum zum Abtrocknen der Kleidungsstücke anweist. Es genügt nicht, das Uebel zu erkennen, sondern man muß auch Mittel und Wege suchen, es zu beseitigen. Von einem akademisch gebildet sein wollenden Menschen kann gewiß verlangt werden, daß er das einseht. Uebrigens, was nicht der äußere Glanz, wenn im verborgenen Bazillusherde wuchern, die für das gesamte Werkstättenpersonal gesundheitsgefährlich sind und jedenfalls mehr Beachtung verdienen würden, als die nässen Kittel. Wir meinen, damit die vor circa anderthalb Jahren in der Werkstätte aufgestellten Spudnäpfe, welche seit ihrer Aufstellung noch nicht ein einzigesmal gereinigt wurden. Dieselben verbreiten in ihrer Nähe einen Gestank, daß das Atmen unmöglich ist. Hier wäre ein Betätigungsfeld für die Aufsichtsorgane, das Segen bringen würde. Aber solche Dinge merken und riechen die Herren trotz ihrer guten Nase nicht. Erkrankten Arbeitern, das ihnen vom Arzt erlaubte Spazierengehen verbieten zu wollen, wieviel sie das nicht angeht, dazu fühlen sie sich berufen, wie es beispielsweise Herr Werkmeister Wagner zu tun pflegt. Wenn der Arzt einen Arbeiter für diensttag arbeitsfähig erklärt und der Arbeiter vom Arzt die Erlaubnis erhält, Sonntag und Montag

spazieren gehen zu können, so ist das allein nur Sache des Arztes und hat Herr Wagner absolut kein Recht, dem Arbeiter zu verlangen, weil er ihm Sonntag beim Spaziergang trifft, daß er Montag schon in die Arbeit kommt. Das möge Herr Wagner ein für allemal zur Kenntnis nehmen, und im übrigen sich etwas an den verstorbenen Mattau sch erinnern, was ihm auch nicht schaden wird. Wenn es den Herren unangenehm ist, daß wir mit diesen Dingen in die Öffentlichkeit treten, so sei ihnen gesagt, daß wir dies ebenfalls nicht zum Vergnügen tun. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen bleibt uns jedoch kein anderer Weg übrig, um Abhilfe herbeizuführen. Werden sie hiezu keinen Anlaß bieten, werden wir es nicht notwendig haben, gegen sie auf diese Art Stellung zu nehmen. Die Arbeiter der Werkstätte aber mögen aus diesen unleidlichen Verhältnissen endlich die Lehre ziehen, daß die Schuld auch an ihnen liegt, weil es an einer festgelegten geschlossenen Organisation in der Werkstätte mangelt. Aus der Länge der Zeit, während welcher die Werkstättenarbeiter zum Teil den unfruchtbar national separatistischen und Kategorienbereinern anhängen, könnte nun doch bald die Erkenntnis geschlossen sein, daß, wenn sie nicht wollen, daß die Verhältnisse in den Werkstätten sich noch mehr verschlechtern und Jahre verloren gehen, es hoch an der Zeit ist, von jeder Eigenbröckerei abzulassen und an den Auf- und Ausbau einer einheitlichen Organisation zu schreiben, die es ermöglicht, bei jeder Gelegenheit sofort Stellung nehmen zu können. Der Bestand einer solchen Organisation allein schon müßte den Beweis erbringen, daß nicht nur der einzelne Vorgesetzte dem einzelnen Arbeiter mit den gebührenden Achtung gegenüberträte würde, sondern daß die Arbeiter als Gesamtheit in ihrem Ansehen nach jeder Richtung hin steigen und ganz anders behandelt und respektiert werden würden, als dies unter der heutigen Verfahrenheit der Fall ist.

Tepliz. Im Monat Juni des Jahres 1912 waren 85 Eisenbahnbedienstete aus den verschiedensten Direktionsbezirken und aus allen bestehenden Kategorien zum Kurgebrauch in Tepliz untergebracht. Die Unterkunft aus kleinen Zimmern mit zwei bis drei Betten im Kurhaufe des Herrn Gubra in der Lindenstraße sowie die Verpflegung sind nach der Leistung der Krankenkasse als befriedigend zu betrachten. Auf-fallend ist nur, daß die Kurbedürftigen die zu benütenden Bäder in Tepliz aus eigenen Mitteln bezahlen müssen, während dieselben in Pstyan und Karlsbad auf Kosten der Krankenkasse verabreicht werden. Auch ist es in Pstyan gebräuchlich, den Kurbedürftigen nach dem Bade ein kleines Gabelbrühtück und zum Mittagmahl ein Getränk zu verabreichen, was die Eisenbahner in Tepliz nicht bekommen. Wir sind nun der Meinung, daß das, was in Pstyan und Karlsbad möglich ist, auch in Tepliz geboten werden könnte, und wenn in Berücksichtigung der allgemeinen Teuerung die Kurbeiträge der Krankenkassen um ein Geringes erhöht werden müßten. Im allgemeinen ist es Usus, daß sich die Bahnbediensteten bei ihrer Ankunft gegenseitig vorstellen, und ein Folge dieser Höflichkeitform ist, daß sich die Leute binnen zwei Tagen alle kennen und ein recht kollegiales Beisammensein geführt wird. Doch kommen auch hier und da Ausnahmen vor, weil es immer noch Leute unter den Eisenbahner gibt, die vom Kastengeißel und grenzenlosem Hochmut besetzt, ihre Kollegen über die Schulter anschauen und jede Kollektialität meiden. Ein solcher Herr weichte auch heuer zum Kurgebrauch in Tepliz. Er stellte sich niemand vor und nahm allen Bediensteten gegenüber eine verächtliche Haltung ein, verkehrte mit keinem der anwesenden Bediensteten, grüßte niemand und dankte sehr gezwungen, wenn er anfangs von einzelnen begrüßt wurde. Doch bald genug gelang es uns, auch Namen und Stand dieses noblen Herrn zu erkundigen und so erfuhren wir dann, daß er, genau so wie wir, auf Kosten der Krankenkasse zum Kurgebrauch hieher geschickt worden sei, daß er nur ein einfacher Bahnmeister sei, der auf der Lokalbahn Nutowitz-Gaha in Südmähren angestellt ist und den Namen Ludwig Schwarzbrunn führt. Allem Anschein nach leidet dieser Bahnmeister an hochgradigem Größenwahn. Wie wir in der Folge erfuhren, legte er besonderes Gewicht darauf, wenn ihn die Dienstmädchen Herr Bahnmeister titulierten.

Dieser dumme Stolz des Herrn Schwarzbrunn hatte zur Folge, daß ihn keiner der anwesenden Bahnbediensteten mehr anschaute und daß er von allen ignoriert wurde. Für die Zukunft möchten wir dem Herrn doch raten, das schöne Buch „Anigges Umgang mit Menschen“ eingehend zu studieren und sich in Zukunft zu befeßen, auch in anderen Bediensteten den Menschen zu achten, dann wird er auch einsehen lernen, daß es so viel gemüthlicher im Kurhaus ist, als wenn er sich vor Stolz aufbläst wie ein Frosch.

Krakau. (Der Turnus des Lokomotivpersonal.) Am 1. Mai wurde das Lokomotivpersonal des Heizhauses Krakau mit einem Turnus überrascht, der sofort in Kraft trat. Die Strecke Krakau-Dzieb wurde, da dies zwei oder drei ältere Kollegen wünschten, ohne weiteres bis Oswiecim verkürzt, was natürlich eine Verminderung des Krakauer Lokomotivpersonals zur Folge hatte. Da jedoch die Direktoren gewisse Kilometerprodukte eingehalten wissen wollte, kam ein Turnus heraus, der die Leistungen des Personals auf die Spitze treibt, namentlich die der Heizer. Das Vergste ist dies, daß provisorische Heizer infolge der Reduzierung vom Jahrdienst in das Heizhaus zurück mußten, was für diese armen Leute mit empfindlichen Verlusten verbunden ist. Lokomotivführeramwärter hindereinander mußten infolgedessen zur Schaufel greifen. Es ist ja selbstverständlich, daß sich jedes Frühjahr dieser Vorgang abspielt; aber wenn man so etwas verhindern kann, soll man es tun.

Komotau, Aufsichtsbahn-Eisenbahn. (Deutschen.) Kann nur durch Deutsche gehalten werden.) Die Ausbeutung der Güterzugspartien in der Station Komotau von seiten des Herrn Inspektor Fischer kennt keine Grenzen. Den besten Beweis hierfür ist dies, daß diejenigen Unterbeamten, welche als Güterzugsführer fahren sollen, lieber als Revisionskondukteure fahren und auf den Dienst bei Güterzügen trotz des erhöhten Stundengeldes verzichten. In Komotau sind 29 Güterzugspartien, denen ein monatlicher Dienstrunus von der Generaldirektion herausgegeben wird. Dieser Dienstrunus steht nur auf dem Papier, welches gerade so geduldig ist als die Güterzugspartien. Inspektor Fischer zwickt so lange von den ohnehin kurz bemessenen Ruhepausen in der Domizilstation, schiebt noch drei bis vier Sonderzüge ein, erspart also mindestens zwei Partien auf Kosten der Ruhezeit der Bediensteten. Zug 778 hat Zug 708 in Regie bis Komotau vorgefahren. Zug 778 von der eigenen Partie nicht gebremst, behält ganz einfach Weipert so viel von der Regiepartie zurück, so viel Zug 778 benötigt. Dadurch verlieren diese Leute vier Stunden von der Ruhezeit. Hat Zug 778 sein Brutto gebremst, so wartet schon die Station Krüma-Neudorf wie eine Schlange auf eine Kröte, um dem Turnusgemäß in Regie fahrenden Personal etwas von ihrer Ruhezeit zu rauben. Werden von den betroffenen Bediensteten Einwendungen gemacht, daß sie schon wieder den Zug 151 laut Dienstteinteilung zu fahren haben, so bekommt man zur Antwort, jetzt befehlen wir. Der Herr Inspektor in Komotau gibt selber zu, dieser Ausbeutung von Menschenmaterial Anordnungen. Bei Zug 764, der um 9 Uhr 25 Minuten vormittags ankommt, ist die Bemerkung am Fuße der Ein-teilung: „Reserve für eventuell Zug 7. I. Teil.“ Das genügt aber Herrn Inspektor nicht, weil Zug 7. I. Teil, in 865 Tagen kaum zehnmal verkehrt und aus diesem Grunde auch von dem Personal keine Einwendungen dagegen gemacht wurden, das ohnehin bedrückte Personal anders auszubuten. Kaum ist die Partie in Komotau angekommen, so heißt es, ihr fahrt Zug 775, 774 oder 778, II. Teil, retour. Während geht die Partie sofort wieder zu diesen außergewöhnlichen Touren, die ihnen eine

Ruhezeit von fünf bis acht Stunden nehmen. Nach 12 Uhr geht Zug 161 ab laut Einteilung. Nach Zug 80, 81 a, welcher um 1 Uhr 45 Minuten nachmittags ankommt, werden die Dienstreifen bei einem Materialzug drei, vier bis fünf Stunden ausgebeutet, was wieder von deren Ruhezeit abgeht. Nach Zug 154 a, welcher von Eger um 5 Uhr 54 Minuten früh ankommt, wird die Partie, die zwei Nächte hintereinander gefahren ist, schon wieder um 9 Uhr vormittags im Schlaf von einem Abfahrenden gestört. Der Familie schärft man ein, nicht zu stören, aber der Allgewaltige hat kein Herz für Ausgeschuldene und abfährt zum Zug 8 oder 707, welche um 12 Uhr 47 Minuten und um 2 Uhr 15 Minuten nachmittags abgehen oder zur Uebernahme eines Güter- oder Materialzuges. Wo bleibt da die Sicherheit des Verkehrs? Das sind Zustände, die zum Himmel schreien und auf das dringendste einer Aenderung bedürfen, denn so kann diese Ausbeutung nicht weiter gehen. Die Generaldirektion ersuchen wir, speziell darauf zu sehen, daß Krima-Neudorf nicht so viel Zugsbegleiter von der turnusgemäß in Regie fahrenden Partie von Zug 708 herausnimmt, als sie für das dort stehende Brutto zum Bremsen gebraucht werden. Es kommt dann Zug 754 und nimmt die Hälfte dieser Leute in Regie. Dadurch sind die Betroffenen um ihre Ruhezeit gebracht. Zug 83 kann nicht mehr vor Zug 159 gefahren werden, weil die zwölfstündige Tour des Zuges 159 um zwei Stunden verlängert wird, also eine 14stündige Tour wird, die noch dazu die ganze Nacht dauert. Um dringende Abhilfe aller dieser ungerechtfertigten Zustände bitten die betroffenen Güterzugspartien und lehnen bei den jetzigen Zuständen jede Verantwortung ab.

Falkenau a. d. Eger. (Ein ernstes Wort an viele.) Unsere Notiz in der Nummer 18 vom 20. Juni: „Zum Abschied des Herrn Vorstandes“, hat auch einzelne unserer Genossen in eine unverständliche Aufregung versetzt, während wieder andere Kollegen, die keine Mitglieder unserer Organisation sind, diese Notiz voll und ganz billigten.

Gerade bei solchen Anlässen zeigt sich oft der Charakter des einzelnen ganz unverbürgt, da lernen wir die Leute kennen wie sie in Wirklichkeit sind, und das ist für uns gut. So mancher, der sich oft recht radikal gebärdete, gewährt uns einen tieferen Einblick in sein Denken und gibt uns die Möglichkeit, ihn in seinem wahren Empfinden kennen zu lernen. Mit erschreckender Deutlichkeit offenbaren sie uns ihre vollständig falsche Auffassung des Wesens unserer Organisation, beweisen sie uns, daß sie in all den Jahren unseres Kampfes nichts gelernt haben, denn jeden Quark benützen sie, um eine eventuelle Ursache zum Austritt aus der Organisation zu konstruieren. Nicht daß etwa dadurch unsere Organisation schwächer würde, nein, der eine, der mit seinem Empfinden nie bei uns war, den der reinste Egoismus unter gewissen Umständen in die Reihen unserer Mitglieder führte, der gerade durch unseren beharrlichen Kampf heute das erreicht hat, was er sich im Dienste der Bahn zu erreichen gewünscht hat, der benötigt eben, wie gesagt, jeden Quark als Ursache seines Austrittes. Liebt ein Redner in einer Versammlung irgend eine Kritik über das Verhalten unserer Mitglieder anlässlich bürgerlicher Feste, entwirft er ein Bild, wie unsere Genossen als Klassenkämpfer sein sollen, und sagt dabei manchem die herbe Wahrheit oder es happt in dem Unterstützungswesen nicht so, wie sich es einer denkt, des weiteren, eine unüberlegte Aeußerung eines Genossen oder irgendeiner private Saderei, sei sie nun aus dienstlichen oder auch häuslichen Interessen entsprungen, kurz, alles wird auf dem Rücken der Gewerkschaft ausgebrochen und man findet endlich ein Argument, um damit den Austritt aus der Gewerkschaft zu dokumentieren.

Schreibt man aber gar einmal eine Notiz über einen Vorgesetzten, der einem Recht und neun Unrecht getan hat, dann ist erst recht ein Corpus delicti gegeben. Ja, glauben denn unsere Kollegen, wir sind nur darauf bedacht, möglichst viele Mitglieder zu bekommen, um recht viele Beiträge hereinzubringen? Oder, um mit einer recht ansehnlichen Zahl von Tausenden nach außen hin prunken zu können? Nein! Diese Tendenzen überlassen wir unseren Freunden, den Nationalen aller Richtungen. Wir haben eine viel intensivere Arbeit zu leisten. Neben dem Schutze des Rechtes des einzelnen, über die reale Tagespolitik hinaus, haben wir die Erziehungsarbeit zu leisten, die Eisenbahner zu solchen, Klassenbewußten, zu geistig tiefen Männern zu erziehen, die imstande sind, den Sozialismus in seinen idealen und wissenschaftlichen Tendenzen aufzufassen. Im andauernd rein wirtschaftlichen Kampfe mangelt uns zu dieser Geistesarbeit die notwendige Zeit, auch ist in solchen Zeiten das Interesse der Eisenbahner für die geistige Erziehungsarbeit ein sehr beschränktes, und da müssen wir eben jede Pause im wirtschaftlichen Kampfe ausnützen, um unsere Mitglieder für den nächsten Kampf geistig zu stärken. Daß es dabei nicht ohne eine gesunde und sachliche Kritik abgehen kann, ist wohl so selbstverständlich, denn im Kampfe lernt man eben erst die Männer kennen. Im Kampfe um die Verbesserung der Verhältnisse da sind unsere Genossen allerdings in den Versammlungen zu haben, ist aber eine Etappe des Kampfes vorüber, dann werden die einen gleichgültig, die anderen erbost, die einen schimpfen und kritisieren, weil angeblich ihren Interessen nicht in dem Maß Rechnung getragen wurde wie sie sich es einbildeten. Die anderen wieder machen gar so gerne irgendwelchen bürgerlichen Pfanz mit; kommt dann zufällig einer in eine Versammlung, in welcher ein Redner Kritik über das Gebaren einzelner Mitglieder übt, dann sind die Beleidigungen auch schon fertig. Dabei muß aber noch betont werden: Die berechtigte Kritik in einer Versammlung ertragen sie nicht, wenn aber die Nationalverbände, die bürgerlichen Vertreter im Abgeordnetenhaus, die Interessen der Eisenbahner mit Füßen treten, wenn die Eisenbahner noch von der Steinwenderlei einfach verhöhnt werden, da lassen sie sich ruhig gefallen. Die Organisation für jeden Schmarren verantwortlich zu machen, gleich ihre Konsequenzen daraus ziehen, das treffen sie gut, aber dori, wo sie in ihren heiligsten Interessen gefährdet sind, da sind sie blind und taub. Anstatt ungeduldige Kritik an der Organisation zu üben, sollten unsere Eisenbahner aus dem Verhalten der bürgerlichen Vertreter gegenüber ihren Interessen ihre Konsequenzen ziehen.

Als sozialdemokratische Organisation, wenn wir wirklich erfolgreich arbeiten wollen, haben wir also auch die Pflicht, all das einer berechtigten Kritik zu unterziehen, das den Interessen der Eisenbahner zuwiderläuft. Kommt dies nun von einzelnen Vorgesetzten oder von den Bahnverwaltungen, von unseren Gegnern oder auch von der höchsten Tribüne des Reiches oder des Landes, wir machen die Eisenbahner auf alles aufmerksam, aber auch, nach Serwegh, „Auf den Feind, den wir am tiefsten hassen, den Unersättlichen der Massen“. Wir sind ja nicht ausschließlich Rechtschub- oder Unterstützungsverein, sondern unsere Organisation, die nur ein Glied der gesamten Arbeiterbewegung darstellt, ist in erster Linie eine Kampfsorganisation, und soll gleichzeitig sozusagen eine Bildungsstätte, eine Hochschule der Arbeiterklasse sein, in der die Arbeiterschaft sich all jenes Wissen aneignet, das wir in unseren heutigen und zukünftigen, vielleicht noch schwereren Kämpfen so notwendig brauchen werden. Aber auch in keiner Partei der Welt ist das ehrliche Bestreben, die Menschheit auf eine möglichst hohe geistige Stufe zu heben, so zum Grundprinzip geworden als in unserer sozialistischen Arbeiterbewegung.

Und trotz alledem! Wenn wir in unseren Tausenden von Eisenbahnern, die ja vom Haus aus schon einen gewissen Grad von Intelligenz zu ihrem Beruf haben müssen, ein wenig Umschau halten, so werden wir überall nur eine geringe Zahl finden, die ernstlich bestrebt ist, mit dem Zeitgeist gleichen Schritt zu halten. Was nügen uns aber einige Tausende, die

die verschiedenen Staats- und Lebensfragen richtig erfassen und auch beurteilen, wenn es in den Köpfen der übrigen leer ist, wenn diese nicht wissen, wo sie eigentlich hingehören und obendrein noch zu sinnlosen Nörglern ausarten. Daß dadurch unsere Arbeit bedeutend erschwert wird und daß die Erfolge im wirtschaftlichen Kampfe hinter den Erwartungen der Eisenbahner in vielen Punkten zurückbleiben, ist also tatsächlich nur dem Umstand zuzuschreiben, daß ein großer Teil der Eisenbahner es versummt hat, dasjenige zu lernen, was zur Selbsterkenntnis seiner Klasse und seiner Macht führt.

Also, anstatt sinnlos zu kritisieren und mit dem Austritt aus der Organisation zu drohen, sollen sie lieber fleißig unsere Versammlungen und Vortragsabende besuchen, da werden sie unsere Tendenzen kennen und begreifen lernen, werden in dem Sozialismus wirklich das Endziel des Befreiungskampfes der Arbeiter aus den Fesseln der kapitalistischen Gesellschaft erblicken und in diesem Sinne eine geistig starke Macht für unsere zukünftigen wirtschaftlichen und politischen Kämpfe werden. Das ist auch das Bestreben der Eisenbahnerorganisation im allgemeinen und wer es anders will, ist ein Schädiger seiner eigenen Interessen, als auch an den Interessen der gesamten Arbeiterschaft. Und darum und trotz alledem: Vornwärts und geistig aufwärts, zum völlerbefreienden internationalen Sozialismus.

Triebig. Die hiesigen Wächter werden sehr oft mit Gelb- bufen belegt, ohne daß sie etwas verschuldet hätten. Die Art, wie das geschieht, ist wert, hier geschildert zu werden. Allerorten gilt nämlich die Regel, daß beim Geleismessen nur jene Stellen markiert werden, welche einer Nichtigstellung bedürftig sind. So wurde es früher auch hier gemacht, bis eines Tages der „höhere“ Auftrag herablangte, daß überhaupt alle jene Stellen zu markieren sind, welche gemessen wurden, ohne Rücksicht darauf, ob ein Mangel vorliegt oder nicht. Dieser Auftrag bezweckt offenbar eine beständige scharfe Kontrolle der Wächter in puncto des Geleismessens. Nur hat diese Geschichte einen argen Haken. Die Markierungen müssen nämlich mit Kreide vorgenommen werden; die Markierungszeichen werden aber bei regnerischem Wetter abgewischt und das kontrollierende Organ macht die Anzeige, daß „das Geleismessen nicht vorgenommen wurde“. Die Folge sind dann sofortige Geldstrafen, die um so empfindlicher sind, als der Betroffene sich seiner Unschuld vollkommen bewußt ist. Angesichts dieser schreienden Ungerechtigkeit glauben wir wohl, an den Herrn Vorstand in Böhmisches-Trübau die Frage stellen zu müssen, ob er diesen Zustand mit seinem Gewissen vereinbar findet?

Marienbad-Bilkowitz. Wir finden uns bemüht, uns mit dem vor kurzem hieher versetzten Stationsleiter Göhl zu befaßen. Dieser Mensch, der angeblich eine „bessere Bildung“ genossen haben will, benimmt sich derart, daß wir uns dies nicht ohne weiteres gefallen lassen können. Wir haben nichts dagegen, wenn sich Göhl „geistig“ noch so erhaben dünkt, auch nichts, wenn er von seinen Ständesgenossen sowie der gesamten Unterbeamtenkategorie noch so geringschäßig denkt, verbieten uns aber ausdrücklich, daß er die Arbeiter auf das gräßlichste beleidigt, indem dieses eingebilbete Herrchen Leute wegen ihrer Parteizugehörigkeit behelligt sowie unsere Partei und Presse herabwürdigend sucht, bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit herumschreit: „Mit mir kommt keiner auf, ich sehe alles durch, ich habe nämlich andere Leute hinter mir“, also sich selbst als ein Protektionskind hinstellt, was gewiß nichts weniger als schmeichhaft ist. Oder: „Ich bin ja deswegen hergekommen, um hier Ordnung zu machen“. Oder: „Ich bin ja hergekommen, um diesen oder jenen den Kragen umzudrehen“, so müssen wir schon sagen, daß uns diese Wölfeleien nicht im geringsten imponieren. Wenn sich andere durch diesen Quatsch ins Hochhorn jagen lassen, so geschieht ihnen ganz recht. Uns aber möge dieses Herrchen in Ruhe lassen, falls er nicht andere Annehmlichkeiten erleben will.

Friedeberg in Oesterreichisch-Schlesien. Es wurde schon über so manche Station und ihre Pächter im „Eisenbahner“ geschrieben, nur von der Station Friedeberg und ihrem Pächter hat man noch nichts vernommen und jeder Ueingegeistete muß glauben, daß dort die größte Ordnung und Zufriedenheit herrscht. Gegenüber den Bürgerlichen und höher gestellten Persönlichkeiten kann der Herr Stationsleiter Kralik von Friedeberg schmeicheln und lachbueln, so daß es ihm hierin nicht gleich ein zweiter nachmachen kann. Aber seinen ihm unterstellten Bediensteten und hauptsächlich den Oberbauarbeitern gegenüber läßt er seine Probenhaftigkeit und Macht fühlen. Kommt ein ärmlich gekleideter Mensch mit einem Pradtoll zu Aufgabe oder hat dieser etwas zum Abholen und hat seine Papiere nicht ganz ordnungsgemäß ausgefüllt, so kann er sicher sein, daß er von ihm angefleht wird, anstatt, wie es seine Pflicht wäre, ihn aufzuklären. Alle unter seinem Rang Stehenden, ob Privatpersonen oder Bahnbedienstete und Arbeiter, sind bei ihm nur Menschen zweiter Güte. Braucht ein Bahnmagenbegleiter einen Passierschein und der Herr Vorstand ist nicht in guter Laune, was sehr oft vorkommt, so kann er sicher sein, daß er seinen Magen gründlich gewaschen bekommt. Ebenso ergibt es den Oberbauarbeitern im Winter, wenn sie sich erdreisten, in der Mittagspause ihr hartgebrochenes Brot und kalten Kaffee im Wartezimmer beim schlecht geheizten Ofen einzunehmen. Da schreit er gleich zum Schalter heraus: „Da sitzen sie wieder zusammen wie die Haringe und schleppen mit ihren Haxen den Treck herein, schaut's, daß ihr sofort hinauskommt“. Vom Dienstmannen ist der Herr Vorstand kein großer Freund, aber ein um so größerer Liebhaber der Jagd, des Gasthauses und des nationalen Gesangsvereines, so daß sein ihm zugeteilter Stationsmeister sehr oft auch für ihn den Dienst übernehmen muß, damit er seinem Vergnügen nachgehen kann. Vorläufig wollen wir nicht weiter erzählen, hoffen aber, daß ihm von seiten der k. k. Staatsbahndirektion (Olmütz der Standpunkt klar gemacht wird, wie er sich den Parteien und der Arbeiterschaft gegenüber zu benehmen hat und daß er sich nicht erlauben darf.

Knittefeld. (Schwerer Unfall in der Staatsbahnerwerkstätte.) Donnerstag abends hat sich in der Kesselschmiede der Staatsbahnerwerkstätte ein schwerer Unfall ereignet. Der 34jährige Kesselschmied Josef Hilburger und der Kesselschmied Will arbeiteten im Innern des Kessels und waren mit dem Einpassen einer neuen Kesselboje beschäftigt. Beim Herausnehmen der Feuerboje geriet Hilburger mit der linken Hand zwischen die Kesselwand und den Nietenpresser. Die Hand wurde dabei eingeklemmt, in ihre Oberseite ein so großes Loch gerissen, daß die Sehnen bloßlagen und die Haut in Fetzen wegging. Der Schwerverletzte wurde in häusliche Pflege gebracht. Will wurde am Kopfe erheblich verletzt.

Brünn I. (Die Vertrauensmänner der Zemská jednota.) Anlässlich des großen Solofkon- gresses in Prag wurden mehrere Zugsbegleiter zu den Sonder- personenjügen kommandiert, welche den sogenannten fliegen- den, also nicht Turnuspartien, entnommen wurden. Eine Aus- nahme bildete jedoch die Kommandierung des Oberkonduk- teurs Plundrat, Hauptvertrauensmannes und Beisitzers respektive Mitglied der Turnuskommission der Zemská jednota in Brünn. Dieser Herr, wissend, daß für ihn einige Kronen bei diesen Zügen zu haben wären, bewarbsich, trotzdem daß er dem Turnus angehört, beim Kommandierungsbeamten Herrn Klimat um diese Kommandierung und da hierbei auch andere Sachen die Rolle spielen, erhielt er die Sonderzüge. Es liegt uns weit entfernt, jemand zu verdächtigen oder seinen Hand- lungen nachzuspüren, wenn hiedurch ältere, verdienstvollere,

fähigere und fliegend fahrende Zugsbegleiter nicht geschädigt würden, die doch früher Anspruch auf einen kleinen Nebenber- dienst hätten, als Oberkondukteur Plundrat. Um aber dem Ganzen die Krone aufzusetzen, geschah noch folgendes: Oberkondukteur Plundrat von Prag früh um 1/8 Uhr zurück- kehrend, hätte Turnusmäßig (wenn er im Turnus geblieben wäre) am selben Tag mit Zug 715 nach Wessely fahren sollen. Ohne, wie vorgeschrieben ist, sich nach der Ankunft des Zuges auszutragen und sich auszuruhen, kam Oberkondukteur Plundrat zum Zug 715. Natürlich war beim Zug 715 als Ersatz ein anderer Zugsführer kommandiert, welcher dem fliegenden Turnus angehört und Notabene schon seit Ritter- nacht ohne jede Dienstleistung am Bahnhof in Vereinschaft stand. Wie dies Herr Plundrat sah, ging er zum dienst- habenden Verkehrsbeamten, nahm die Klappe untern Arm und bettete, man möge ihn in seinem Turnus weiter fahren lassen, was ihm schließlich auch gelang. Also trotzdem daß Ober- kondukteur Plundrat bei den Sonderpersonenzügen noch einen schönen Nebenverdienst erzielt, trotzdem daß er nicht die nötige Ruhezeit aufweisen konnte, was unstatthaft, ja verboten ist, fuhr er mit Zug 715 und nahm den einen Kollegen zugebundenen Verdienst weg, welcher diesen Tag sich schon zum zweitenmal zu den Zügen sich ausruhen und wieder zurückbleiben mußte.

Diese Handlung eines „Turnusvertrauens- mannes der Zemská jednota“ einerseits und die Protektion beim Kommandierungsbeamten andererseits, kann nicht genug gebrandmarkt werden und kann die Mitgliedschaft der Zemská jednota“ und die übrigen Zugsbegleiter hieraus die Lehre ziehen, was so ein Vertrauensmann für einen Wert hat und wie dann bei ersten Verhandlungen im Interesse der ganzen Zugsbegleiter solche Vertrauensmänner wirken.

Mährisch-Ostrau. (Montanbahn.) Unter den in der Lohnliste geführten Bediensteten der Station Mährisch-Ostrau (Montanbahn) herrschte am Sonntag den 2. Juni eine vielen nicht begriffliche Aufregung. Es war nämlich durch Anschlag bekanntgegeben worden, daß um 9 Uhr 30 Minuten vormittags die Lohnauszahlung stattfinden sollte. Als die Bediensteten um ihren Lohn kamen, konnten sie nicht ausgezahlt werden, da der aus- zahlende Beamte die Lohnliste noch nicht erhalten hatte. Man begab sich auf die Suche nach dem Kassier Herrn Malasch, um die fehlende Lohnliste zu erhalten. Nach endlosem Hin- und Herfragen erhielt man endlich den Bescheid, daß der Kassier beim Einzug des neuen Herrn Pfarrers von Odersfurt kein Empfang beteiligt. Als er endlich nachmittags in feierlich gehobener Stimmung im Amislokal erschien und die Liste ausfolgte, konnte die Lohnauszahlung stattfinden. Die Aufregung der Betroffenen ist wirklich total unbegreiflich, denn dieselben müssen sich doch sagen, daß die Beteiligung am Empfang des Herrn Pfarrers doch ungleich wichtiger ist als die Auszahlung der Bahnarbeiter. Denn wenn diese auch viel- leicht dadurch um ein anständiges Mittagessen kamen, weil doch ein jeder mit Sehnsucht auf diese paar Kronen wartet, so werden es doch dafür die am Empfang sich Beteiligten gut haben und auf das Wohl des Herrn Pfarrers getrunken haben. Der k. k. Nordbahn hat es keinen Schaden gebracht, daß die Betroffenen um ihre Ruhezeit kamen und daß zwei Angestellte durch die späte Auszahlung um den freien Sonntagnachmittag gebracht wurden. Es hätte aber höchstwahrschein- lich die Station Mährisch-Ostrau (Montanbahn) sehr schwer geschädigt, wenn der Herr Kassier sich nicht am Empfang hochwürdens beteiligt hätte. Der Herr Stationsvorstand ist ein sehr schneidiger Vorgesetzter. Er weiß das ihm unter- stehende Personal durch verschiedene Erlasse in Atem zu halten. Es hoffen daher die Betroffenen, daß er auch in diesem Fall seine Schneidigkeit zeigen und die strikte Einhaltung der Vor- schriften verlangen werde.

Strehlegg. (Partei fest.) Am Sonntag den 10. Juni feierte unser Vertrauensmann, Genosse Johann Wahr, sein 30jähriges Parteijubiläum. Genosse Wahr ist am 1. April 1878 dem Volksbildungsverein in Leipzig als Mitglied beigetreten. Seit dieser Zeit wirkte Wahr unermüdet für die Partei und zählt zu den eifrigsten Kämpfern für die Sache des Sozialismus. Wie er für die Partei wirkte, wirkte er auch für die Gewerkschaft. Er war Mitarbeiter und Vertrauens- mann der Eisenbahnerorganisation in Rauhhausen, Mit- begründer der Ortsgruppe der Eisenbahner in St. Valentin und Gründer der Zählstelle der Eisenbahnerorganisation St. Georgen. Er arbeitet heute noch in voller geistiger Frische mit uns und hat in dieser langen Zeit nie die Hände müßig in den Schöß gelegt, sondern ist immer und überall für seine Ueberzeugung, für die Partei und Gewerkschaft unerschrocken e ingetreten.

Genosse Kurtag aus Linz eröffnete das Fest, das aus diesem Anlaß stattfand und massenhaft besucht war. Genosse Johann Zakuhek hielt die Festrede, in welcher er die Ver- dienste des Genossen Wahr um die politische und Eisenbahner- organisation hervorhob. Genosse Wahr dankte in bewegten Worten für die ihm zuteil gewordene Ehre und versprach stets ein treuer Anhänger der Partei zu bleiben.

Er dankt auf diesem Wege, weil es ihm nicht möglich ist, jedem einzelnen persönlich zu danken für die große Ehre, die ihm zuteil wurde.

Versammlungsberichte.

Alsergrund-Wien II. (Zugsbegleiterversam- lung.) Am 11. Juni 1912 fand im Vereinslokal eine Zugs- begleiterversammlung statt, welche sich mit der Gründung einer Sektion für das Zugspersonal innerhalb der Ortsgruppe IX befaßte. Zuerst brachte Genosse Wabitsch einen ausführlichen Bericht über die vom k. k. Eisenbahnerministerium geplante Aen- derung der Unterbeamtenuniform. Es wurde beschlossen, in ge- eigneter Zeit eine allgemeine Protestversammlung einzuberufen. Genosse Schöber stellte nun folgenden Antrag und begründete denselben in ausführlicher Weise: Da die Zugs- begleiter infolge ihrer Dienstleistung auf der Strecke und der unregelmäßigen Dienstzeit häufig nicht in der Lage sind, die Vereinsabende zu besuchen, aus diesem Grunde auch der Besuch der Veranstaltungen der Ortsgruppe unmöglich ist, ebenso das: Anlass und die Agitation überhaupt schwierig ist, so beschließt: die heutige Versammlung mit Zustimmung der Ortsgruppen- leitung, zum Zwecke einer planmäßigen Organisationsstätig- keit unter den Zugsbegleitern in Wien II eine eigene Zugs- begleitersktion zu bilden.

Zu diesem Zweck wird ein aus mindestens sechs Mit- gliedern bestehender Sektionsauschuß gewählt, welcher, wenn sich die Notwendigkeit ergibt, entsprechend erhöht werden kann. Derselbe ist der Ortsgruppenleitung unterstellt und verant- wortlich. Dieser Auschuß ist jedes Jahr durch eine Versamml- ung der Mitglieder neu zu wählen, und ist diese Wahl stets kurz vor der Generalversammlung der Gesamtortsguppe vorzu- nehmen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen und folgende Genossen gewählt: V. Ruzhner, Sektionsobmann, A. Innerhuber, Stellvertreter; G. Smolek, Schrift- führer; F. Herzog, Kassier; A. Anders, A. Auer, J. Chytil, Jg. Heger, J. Krause, J. Schöber, J. Tagber und J. Watergruber, Auschußmitglieder.

Genosse Ruzhner stellte den Zusatzantrag, daß einem Genossen von Ruzhner, welcher in der IX. Ortsgruppe organi- siert ist, ein Mandat einzuräumen sei. Genosse Krottel er- klärte, sich mit den Genossen ins Einberufenen zu setzen und einen geeigneten Genossen entsenden zu wollen.

Den Zugbegleitern von Wien II und Nußdorf rufen wir zu: Baut diese Sektion zu einem Machtfaktor aus, damit wir das erreichen, was uns gebührt. Weg mit der Laune! Auf zur tatkräftigsten Mitarbeit; jeder einzelne Genosse werde zum Agitator!

Alle Beschwerden und Anträge sind schriftlich dem Genossen Rukner zu übergeben. Der gesamte Ausschuss ist berechtigt und verpflichtet, Mitgliedsbeiträge entgegenzunehmen.

Wolfsberg. Am 29. Juni sprach hier in einer öffentlichen Versammlung Genosse Regner aus Knittelfeld über die „Neue Arbeitsordnung“.

Wien II, Franz-Josefs-Bahn. Montag den 24. Juni l. J. um 8 Uhr abends fand im Hotel „Franz-Josefs-Bahnhof“, IX, Nordbergstraße 4, eine freie Vereinsversammlung der Ortsgruppe Wien IX, Alsergrund, statt, die folgende Tagesordnung behandelte:

1. Dienstkleiderfrage: Protest gegen die gegenwärtige Monturanfaffung im Direktionsbezirk Wien und die vom k. k. Eisenbahnministerium geplante Abänderung der Unterbeamtenmontur.

2. Die vom k. k. Eisenbahnministerium geplante Einschränkung der Fahrbegünstigungen für Bedienstete der k. k. Staatsbahnen und deren Angehörige.

3. Eventuelles.

Die Versammlung verfolgte die Ausführungen des Referenten Genossen Wabitsch zum ersten Punkt der Tagesordnung mit großer Aufmerksamkeit, und wiederholt wurde sein Referat durch Zwischenrufe, die die Unzufriedenheit des Personals über die gegenwärtige Uniformqualität ausdrückten, unterbrochen. Genosse Wabitsch führte in seinem Referat all das an, was wir schon in einigen Notizen in unserem Fachblatt besprochen, nämlich, daß die Ausarbeitung der Uniformstücke durch die neue Firma Restan in Triest in Mähren eine direkt skandalöse ist, führte die einzelnen Fehler an und gab seiner Verwunderung Ausdruck, daß Ministerialrat Kollitzo und Hofrat Schmitz, die doch sonst Verständnis und Wohlwollen für die Fragen der Bediensteten zeigen, derartige das Personal schwer schädigende Lieferungen annehmen und nicht gleich Ordnung schaffen. Es gehe nicht an, daß gerade der Staat als Unternehmer Arbeitskräftewucher und Ausbeutung dadurch unterstütze, daß er seine Arbeiten an Firmen übergibt, die Schundlöhne zahlen, aber auch Schundarbeit liefern. So unterstützt man nicht das Gewerbe, daß man Professionsarbeiten von Firmen verrichten läßt, die keine oder nur wenig gelernte Arbeiter beschäftigen, noch befundet es fachliche und sozialpolitische Einsicht, wenn man Uniformen en gros statt in der Großstadt, der Quelle der gelernten Arbeitskräfte, am Lande von Kleinbauern um wahre Hungerlöhne zusammenpfeuschen läßt. Für den Unternehmer Staat sollte es auch nicht gleichgültig sein, daß durch Enzuehung der Ausarbeitung der Uniformen einer Wiener Firma und deren Uebertragung an eine Randfirma in Wien tausende viele Schneider, Familienbäcker, brotlos gemacht und der Not und dem Elend preisgegeben werden. Der Staat und seine Verwaltungsorgane sollten es mit ihrer Würde unvereinbar finden, solcherart Anlaß zu Lohndruidereien, zur Aufrechterhaltung und Verbreitung des sozialen Elends zu geben.

Was die Bediensteten fordern, ist, daß ihre Uniformen, die sie als Ehrenkleider zu tragen verpflichtet sind, wirklich zumindest annähernd einem solchen gleichsehen, und daß demzufolge die Lieferungsarbeiten wieder einer Wiener Firma, die gelernte und organisierte Arbeiter beschäftigt, übertragen werden, und wo schließlich auch den Bediensteten Gelegenheit geboten ist, wie bei der ersten Lieferungsfirma, ihre Beschwerden gleich an Ort und Stelle vorzubringen und Mängel in der Uniform gleich ausbessern zu lassen.

Schließlich besprach der Referent noch die geplante Uniformänderung für die Unterbeamten, die darin bestehen sollte, daß an Stelle des gegenwärtigen offenen Sakkos eine geschlossene Bluse treten soll. Er sowie alle Unterbeamtenvertreter in der Personalkommission, mit Ausnahme des nationalen Hübl, haben sich gegen eine derartige Veränderung der Uniform, die gleich ist einer neuerlichen Entwertung derselben, ausgesprochen. Auch einer auf Grund gegenwärtiger Bewertung durchgeführten Aufschärfung konnte Referent nicht zustimmen, weil gerade jetzt der Uniformwert auf das tiefste gedrückt wurde und die Anschaffung einer Uniform zu eigener Person unmöglich macht ohne bedeutenden Zuschuß.

Das Referat des Genossen Wabitsch wurde mit großem Beifall aufgenommen. Es sprachen dann noch einige Genossen über die gegenwärtige schlechte Ausarbeitung der Uniformen. Treffend führte Genosse Kneidinger an, daß durch die Vergebung der Uniformlieferung an eine Provinzfirma die Neuangestellten, also neu in den Genuß der Uniform tretende Bedienstete, für das durch einen Wiener Schneider erfolgte Maßnehmen a 1 Kr. zu leisten haben, was eine Art Vorstrafe für das Tragen der so elend hergestellten Uniform empfunden werde. Schließlich wurde von der Versammlung über Antrag des Genossen Zinnerhuber die schon von einer Eisenbahnerversammlung am 8. Mai l. J. im Hotel Judas angenommene Resolution einstimmig akzeptiert. Darin wird zum Ausdruck gebracht, daß die Uniformen denkbar schlecht ausgearbeitet werden, und auch gegen größere finanzielle Opfer von einem ordentlichen Wiener Schneider nicht mehr auf gleich gebracht werden können. Es wird Verwahrung eingelegt, daß die Lieferung einer Provinzfirma übertragen wird, und so viele Wiener organisierte Arbeiter ums Brot gebracht werden, und schließlich der Hoffnung Raum gegeben, daß Herr Ministerialrat Kollitzo und Hofrat Schmitz dieser Mißere baldigst abhelfen werden. Der Zusatz wurde noch beigefügt, daß die Unterbeamten gegen die Ersetzung des Sakkos durch eine geschlossene Bluse energisch protestieren.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung referiert Genosse Kottel. Er führte aus, daß man mit 1. Jänner 1912 eine Einschränkung der Fahrbegünstigungen für die Bediensteten plane. Dabei kommt er auch auf die von einem gewissen Kammererrat Randl, Genossenschaftsvorsteherstellvertreter der Zwielerie und Goldschmiede, herausgegebene Broschüre zu sprechen, deren Inhalt er mit verbientem beizenden Spott und Ironie einer näheren Erläuterung unterzog. Auch Referent sprach gegen die Auswüchse der Freilarten aus, aber er und mit ihm die ganze Versammlung müsse dagegen protestieren, daß man auch hier wieder, statt die Auswüchse zu beseitigen, die gesamten Eisenbahner schwer schädigen will, ohne der Sache selbst zu nützen. Die Eisenbahner werden sich in diesen Punkten nicht ein Nota von ihren Rechten nehmen lassen, komme da, was wolle. Er beantragt schließlich folgende Resolution, die auch einstimmig angenommen wurde:

Resolution:

Die heute in Binderhofers Restauration versammelten Eisenbahner haben auf die Randlsche Broschüre die einzig richtige Antwort zu geben, daß Personen, die nichts vom Eisenbahnwesen verstehen, kein Recht haben, über die bisher den Bediensteten gewährtesten Rechte in der in dieser Broschüre zum Ausdruck gebrachten Form zu kritisieren, zu entstellen und der Öffentlichkeit auf Grund von aus der Luft gegriffenen enorm hohen Ziffern vollständig unwahre Behauptungen aufzustellen und so eine Irreführung der breiten Öffentlichkeit herbeizuführen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium sei hiemit bekanntgegeben, daß das Personal gern bereit ist, zu einer notwendigen Reform der Fahrbegünstigungen die Hand zu

biehen, daß es aber als ausgeschlossen zu gelten hat, ohne die beruflichen Vertreter des Personals zu fragen, eine Reform, wie in der Broschüre angedeutet wird, durchzuführen zu können.

Erteilung i. B. Am 29. Juni d. J. fand eine öffentliche Eisenbahnerversammlung in Herrn Sellners Gasthaus statt, in welcher Genosse Bucher vom Landessekretariat in Prag das Referat über die herausgegebene Arbeitsordnung erstattete. Die Anwesenden pflichteten seinen Ausführungen vollständig zu, und schritten vor Schluß der Versammlung zur Gründung einer Zaststelle in Winterberg, mit deren Leitung Genosse Franz Záruba, Magazinsmeister in Winterberg i. B., betraut wurde.

Walb. Am 3. d. M. fand hier eine außergewöhnlich gut besuchte Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Pichler über die Bestimmungen der neuen Arbeitsordnung und die Genossen Zwinger und Nagiller über den neuerlichen Verrat der Eisenbahner durch die Deutschnationalen und Christlichsozialen im Parlament in beifällig aufgenommenem Weise referierten.

Lichtenau. Am 13. Juni, um 7 Uhr abends, fand im Vereinslokal eine gut besuchte Eisenbahnerversammlung statt. Genosse Mouta aus Brünn, der in dieser Versammlung sprach, erstattete ein sehr gutes, ausführliches Referat, wofür er reichlichen Beifall erntete.

Aus den Organisationen.

Rosenbach. Den Mitgliedern des Allgemeinen Rechtschuss- und Gewerkschaftsvereines diene zur Kenntnis, daß die ausgeliehenen Bücher bis 15. Juli bestimmt in die Bibliothek zurückgestellt sein müssen. Ab 25. Juli l. J. befindet sich die Bibliothek bei Genossen Michael Lufatelle. Die Bücherausgabe erfolgt am Donnerstag und Sonntag von 12 bis 1 Uhr mittags und von 7 bis 7 Uhr abends.

St. Veit a. d. Glan. Laut Beschluß der Ausschussung vom 25. Juni wird die Bibliothek der Ortsgruppe vom 7. Juli bis 1. September wegen Revision und Reenumerierung gesperrt. Entlehene Bücher sind sofort zurückzustellen.

Der Ausschuss.

Rudig. In der am 28. Juni stattgefundenen halbjährigen Generalversammlung wurden folgende Funktionäre gewählt: Wenzel Voigt, Obmann, Eduard Kutt, Stellvertreter; Anton Charwat, Kassier, Wenzel Schwad, Stellvertreter; Anton Orglmeister, Schriftführer, Rudolf Heinz, Stellvertreter; Franz Wildt, Josef Zwicker, Revisoren; Josef Supka, Eduard Siegl, Bibliothekar; Ausschussmitglieder: Konrad Breier, Rudolf Walenta, Wladimir Walter, Josef Köhler, Wenzel Schnabl, Martin Supka, Franz Brba. Substanz für Kaschik Genosse Adler, für Radonik Walenta, für Schebes Schröder.

Neufattl. Bei der am 30. Juni stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Anton Gareis, Zahlstellenleiter, Rudolf Rus, Stellvertreter; Josef Maier, Kassier, Franz Kreidl, Stellvertreter; Peter Seidl, Schriftführer, Josef Wolf, Stellvertreter; Richard Dittl, August Kail, Revisoren.

Zuschriften sind zu richten an Anton Gareis, Blocksignaldienner in Neufattl Nr. 150; in Geldangelegenheiten an Josef Maier, Bahnwächter in Grassfah Nr. 57.

Tarvis. Bei der am 5. d. M. abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Philipp Tiefenbacher, Obmann, Josef Kastein, Stellvertreter; Franz Lianig, Kassier, Josef Beloth, Stellvertreter; Josef Zolli, Schriftführer, Jibor Pafsch, Stellvertreter; Thomas Egger, Bibliothekar; Wihl und Glanschnigg, Kontrolle.

Zuschriften sind an den Obmann Philipp Tiefenbacher, Wagenschreiber, Geldsendungen an den Kassier Franz Lianig, Blocksignaldienner, Tarvis II, zu senden.

Gaisbach-Wartberg. (Zaststellenengründung.) Bei der konstituierenden Versammlung, die am 12. Mai stattfand, wurden folgende Funktionäre gewählt: Anton Lang, Zahlstellenleiter, Franz Jatsch und Johann Heider, Stellvertreter; Josef Arnosch, Schriftführer; Franz Archdl, Kassier; Karl Tauberböck, Anton Moser, Josef Gufner und Josef Wöllmüller, Substanz; Josef Niederberger, Bibliothekar; Nikolaus Litschauer und Anton Klinger, Kontrolle. Zuschriften sind an Anton Lang, Unter-Gaisbach Nr. 31, zu richten.

Gannsdorf. Die Mitglieder werden ersucht, ihre Interimskarten und Mitgliedsbücher umgehend an den Ortsgruppenkassier Anton Supka behufs Revision und Abstempelung abzugeben. Gleichzeitig werden jene Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, aufgefordert, ehestens nachzugahlen, da sonst nach den Statuten vorgegangen wird.

Berschiedenes.

Aus der „Jugend“. Ein Turnverein an der deutsch-schweizerischen Sprachgrenze in Mähren hält seine Sommerfeier ab. Zwei Turner sollen den Holzstoß entzünden. Es entspinnt sich folgendes Gespräch:

„Waldur, zind Scheitrahfn oan!“
„Ale kusch, Botan, i hoab ka Straßhölz!“
Die schwersten Lokomotiven der Welt. Die schwersten und größten Erzeugnisse der modernen Lokomotivindustrie haben jetzt in den Vereinigten Staaten ihre Feuerprobe bestanden; es sind die riesigen fünfachsigen „mallet compounds“. Lokomotiven der amerikanischen Bahnlinie Atchinson-Topeka-Santate. Diese Lokomotiven haben ohne Tender eine Gewicht von nicht weniger als 3000 Tonnen, was in der Lokomotivbaukunst einstweilen wohl einen Rekord bedeutet. Die äußersten Achsen sind sechs Meter voneinander entfernt.

Literatur.

Von der „Neuen Zeit“ ist soeben das 40. Heft des 30. Jahrganges erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Der Reichsrichtl. von Th. Rothstein (London). — Parteivorstand, Kontrollkommission und Fraktionsvertretung. Von G. Ledebour. — Der improvisierte Druck. Von R. Kautsch. (Schluß). — Arbeitsnachweis und Gewerkschaftstampf. Von Julius Deutsch. — Technisch-wirtschaftliche Rundschau. Von A. Wolb. — Literarische Rundschau: Gewerkschaft und Volkswirtschaft. Von Th. Brauer. — Zeitschriftenchau.

Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Kspolsteure zum Preise von Mk. 3-25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pfennig. Probenummern stehen jederzeit zur Verfügung.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Von unseren Arbeiterjüngern. Der Reichsverband der Arbeiter-Gesangvereine Oesterreichs — Gau Wien — feiert am 11. August d. J. sein zwanzigjähriges Gründungsfezt. Es ist der Leitung des Vereines gelungen, für dieses Fezt, das ein Arbeiter-Sängerfezt in großem Stil werden soll, die Notunde

im Prater als Raum zur Abhaltung eines so großen Festes zu bekommen. Dieses Gründungsfezt, für welches sich bereits 1000 Genossen aus München und eine große Anzahl von Vereinen aus den österreichischen Provinzen gemeldet haben, stellt an unsere Sängergroße finanzielle Anforderungen, die sie gewiß nur dann erfüllen können, wenn sie der Unterstützung familiärer Parteigenossen sicher sind. Und auf diese Unterstützung hoffen und bauen sie zuversichtlich! Sie sind von der Tatkraft und Schlagkraft unserer Gewerkschaften ebenso überzeugt wie davon, daß ihnen die Genossen ihre Mithilfe nicht verjagen werden.

Unsere Arbeiterjünger bitten daher, indem sie alle Genossen und Genossinnen zu dem Fezte einladen, für ihr zwanzigjähriges Gründungsfezt, das bei jeder Witterung abgehalten werden wird, recht lebhaft agtieren zu wollen.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteefigung am 3. Juli 1912. — Entgegennahme des Berichtes des Baukomitees über den gegenwärtigen Stand des Baues des Eisenbahnerheims. Bericht über die in Laibach stattgefundenen Konferenzen der dem Triester Sekretariat zugeteilten Ortsgruppen und Zahlstellen. Erledigung des vorliegenden Einlaufes. Unterstützungen: S. U.: 5 Fälle (1 Fall abgewiesen), für 4 Fälle bewilligt: 300 Kr.; Verein: 26 Fälle (4 Fälle abgewiesen), für 22 Fälle bewilligt: 460 Kronen.

Verwaltungskomiteefigung am 26. Juni 1912. — Erledigung einer Angelegenheit des Genossen Scheibin, Innsbruck. Erledigung von Personalangelegenheiten. Unterstützungen: S. U.: 62 Fälle, 3 Fälle abgewiesen, für 59 Fälle 4400 Kr. bewilligt; S. J.: 2 Fälle 110 Kr. bewilligt; Verein: 151 Fälle, 28 Fälle abgewiesen, für 123 Fälle 2850 Kr. bewilligt. Der Rechtschuss wird für 81 Fälle bewilligt. Ausgaben für 80 Fälle Kr. 9043-54. Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“, Wien.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 21. Juni bis 10. Juli 1912 eingelaufen: Wiefas-Oberleutensdorf Kr. 20,—, Leud 10,—, Obertraun 10,—, Eikenerz 20,—, Wien XVI 40,—, Franz Semitsch 20,—, Lorenz Sand, Siebenhirten, 20,—, Feliz Kula, Rozwadow 20,—.

Sprechsaal.

Unser Eisenbahnerheim.

Nach vielerlei Gemüts- und Erschwernungen, die uns das Stadtbauamt des Wiener Magistrats machte, ist es endlich gelungen, den Baukonsens für das Eisenbahnerheim, V. Bezirk, Margaretenquartier, zu erhalten.

Montag den 1. Juli wurde der erste Spatenstich zur Erbauung unseres Heims gemacht. Die Bauvergebung wurde im Offertwege ausgeschrieben und der billigsten und leistungsfähigsten Firma, der „Erien Allgemeinen österreichischen Bau-Gesellschaft“, mit Vorbehalt übertragen. Ende Juli nächsten Jahres muß das Gebäude fertig sein. Wir glauben, allen Eisenbahnern eine große Freude zu bereiten, wenn wir ihnen nun mitteilen, daß sie schon im nächsten Jahre ins eigene Heim einziehen können.

Bei dieser Gelegenheit können wir nicht umhin, unsere Vertrauensmänner nochmals aufmerksam zu machen, überall Gründer, Förderer und Mitglieder für den Verein „Eisenbahnerheim“ anzuwerben.

Der Vorstand,

An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

(Beitritt die Nachsendung der Zeitungen.)

I.

Wir bringen allen Ortsgruppenfunktionären und Mitgliedern zur Kenntnis, daß wir von nun ab die Nachsendung des „Eisenbahners“ zc. an jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen länger als sechs Wochen im Rückstande sind, nicht mehr besorgen. Von Expedition zu Expedition müssen gegen 2000 Exemplare extra nachgeschickt werden. Diese besondere Manipulation kostet durch die Saumseligkeit der betreffenden Mitglieder, die sich ein Gewohnheitsrecht daraus gemacht haben, Tausende von Kronen. Es wird künftighin solchen Mitgliedern nur das letzte Exemplar, von wo ab die Zahlung wieder beginnt, nachgeschickt. Damit neue Mitglieder von einer Abrechnung zur anderen nicht auf ihr Fachblatt warten brauchen, empfiehlt es sich, daß die Aufnahmsscheine der Neuaufgenommenen sofort an uns eingekendet werden. Um Störungen in der Zusendung zu vermeiden, bringen wir allen Mitgliedern zur Kenntnis, nach jeder Ueberfiedlung sofort die Adreänderung an uns bekanntzugeben.

II.

(Beitritt Vereinsabzeichen.)

Wie auch schon durch Zuschriften als auch durch den „Eisenbahner“ bekannt ist, hat unsere Organisation ausschließlich der zwanzigjährigen Jubelfeier unseres Vereines ein für alle Zeiten feststehendes Vereinsabzeichen für ihre Mitglieder anfertigen lassen. Die Abzeichen werden vorläufig in deutscher, tschechischer und polnischer Sprache angefertigt. Wir ersuchen nun, für dieses Abzeichen, welches für sich selbst schon propagiert, die nötige Agitation einzuleiten. Die Bezugs- und Verkaufsbedingungen sind in dem Ihnen zugegangenen Zirkular enthalten.

III.

(Beitritt Regulativ zum Hinterbliebenen-Unterstützungsfonds.)

Außerdem machen wir unsere Ortsgruppenleitungen abermals aufmerksam, jenen Mitgliedern, welche dem Hinterbliebenenfonds angehören, in ihr Mitgliedsbuch ein Regulativ beizulegen.

Die Verwaltung

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Laut Kasernenordnung darf in der Gmünder Zugsbegleiterkaserne nur in der Zeit vom 1. April bis letzten Sep-

tember, von 7 Uhr früh bis 7 Uhr abends, und vom 1. Oktober bis letzten März Tag und Nacht gebadet werden.

Wir fragen: Warum darf man sich nur im Winter nachts baden, warum nicht auch im Sommer?

Herr Buchholz hält doch sehr viel auf Reinheit in der Kaserne; darum ersuchen wir, daß diese Bestimmung aus der Kasernenordnung, respektive Badeordnung verschwindet.

Oder soll nur darum, daß der Heizer erspart wird, das ganze Personal leiden?

Weiters möchten wir ersuchen, endlich einmal in den Baderaum eine Holzstiege zu geben, damit man nicht mit nassen Füßen auf dem kalten Steinboden gehen muß.

Die Zugbegleiter von Wien II.

Veranstaltungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Reoben. Am 14. Juli um 2 Uhr nachmittags im Hotel Mohr Protestversammlung.

Neubistritz. Am 14. Juli Versammlung des Personals der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz im Lokal des Herrn Schmidt.

Komotau. Am 14. Juli, um 1/3 Uhr nachmittags, im Saale des „Lagerkeller“ freie Eisenbahnerversammlung.

Prus an der Mur. Am 14. Juli, um 7 Uhr abends, im „Hotel Post“ (Bahnhofplatz) freie Eisenbahnerversammlung.

Leob. Am 14. Juli, um 2 Uhr nachmittags, konstituierende Versammlung und Gründung der Ortsgruppe. Zusammenkunft: Mohningers Gasthaus.

Reichenberg. Vereinsversammlung am 21. Juli, um 6 Uhr abends, im Verdinshaus.

Jalau. Am 21. Juli, 2 Uhr nachmittags, Versammlung im Vereinslokal.

Gamsdorf. Am 14. Juli, um 9 Uhr vormittags, Vereinsversammlung bei J. Kolbe in Ramsau.

Töppeles. Am 21. Juli, 9 Uhr vormittags, § 2-Versammlung in Schusters Gasthaus in Töppeles.

Inhalt der Nummer 19, vom 1. Juli 1912.

Artikel: Die bürgerliche Demagogie in der Eisenbahnerfrage. Die vollzogene Scheidung. Nationalverbändlerisches Erbarmen. Ein Jahr beginnender Sammlung. Der Kapitalismus hält uns nicht auf. Zur Bahnregulierung bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen. Die neuen Arbeitsordnungen bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen. Gewerkschaftsbeiträge und Syndikalismus. Die Personalkommission der k. k. Staatsbahnen. Ufuz. Eine gewerkschaftlich-genossenschaftliche Großtat.

Feuilleton. Inland. Ausland. Aus dem Gerichtssaal. Streiflichter. Korrespondenzen. Versammlungsberichte. Aus den Organisationen. Technisches. Literatur. Bekanntmachung der Administration. Sprechsaal. Offene Anfragen. Veranstaltungsanzeigen. Mitteilungen der Zentrale.

Briefkasten der Redaktion.

Bärn-Andersdorf. Die in Nr. 15 vom Mai d. J. enthaltene Korrespondenz ist vom Bahnwächter August Burgert weder verfaßt, noch eingekendet. Die Korrespondenz enthält Tatsachen, die jederzeit nachgewiesen werden können. — Biala. Ein Nebereinkommen mit den Schiffahrtsgesellschaften bezüglich Ermäßigungen für Angehörige existiert nicht. Versuchen Sie es immerhin mit einem Besuch an die „Autro-Americana“ in Triest. — 64. Da Ihnen bei der letzten Vorrichtung nur ein halbes Jahr in den Gärtenausgleich angerechnet werden konnte, muß Ihnen die nächste Vorrichtung dementsprechend anstatt um ein Jahr, um anderthalb Jahre gekürzt werden. Sie rüden daher am 1. Jänner 1914 in die 1400. Nr. vor.

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

Inserate

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

DRUCK- u. VERLAGS-ANSTALT VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97. Liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulanten Bedingungen. Telefon 2364. Bedingungen Telefon 3545.

Parteigenossen!

Bestellen Sie sich für eure Familie ein Paket feinerer Reste, enthaltend: Prima Kanegas für Bettüberzüge, starken Embendord, Best für Embend und Kleider, Blaudruck, Wägen- und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst.

Mit Parteigrüß

Geopold Wlecl, Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisationen.

Nebenerwerb oder Existenz

Sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltungsgegenstände. Riesenerdienst zugesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9.

Heuriger Sommer im Zeichen des Bata-Schuh



Achtung auf diese Marke

Überall zu haben.

Schutzmittel „OLLA“



Beste existierende Marke für Herren und Damen. Per Dutz. K 4.-, 6.-, 8.- und 10.-. Von mehr als 2000 Ärzten begutachtet und empfohlen. Frauenschutz, ein Ideal für jede Frau, jahrelang brauchbar, per Stück K 3.-, 5.- und 10.-. Neuheit für Herren, dauernd verwendbar, per Stück K 2.-. — Versand diskret. — Preisliste mit vielen Neuheiten gratis. (Verschlossen nur gegen 20 Heller-Marke.)

J. Gruner, hygien. Fabriklager, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E. Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolumbus Amerika entdeckt zu haben. (Adresse beachten.)

Patentkappen aus Strohgeflecht

40 Prozent leichter als die bis jetzt existierenden!

Alleinige Fabrikanten:

Press & Laufer, Aussig a. d. E.

1000fachen Dant

für Ihre vorzüglichste Wohl-Seife (Stück Kr. 1.20), durch welche ich nach langem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich beinahe 24 Jahre an Gicht und Rheumatismus litt. Ich spreche Ihnen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus. Leopold Wlecl, Hirschengasse 12, Komotau.

Pohl-Seife

die sich auch bei Weizen, Stacheln, Jucken, Rheuma und Hautausschlägen vorzüglich bewährt, ist zu haben in Kartons à 4 Kr. direkt beim Fabrikanten P. O. Pohl, Braunau am Inn, Nr. 6, Depot in Wien, Hofen: I. Wientengasse 6, II. Gassen 7, I. Fleischmarkt I, Hoher Markt 8, XII, Weidinger Hauptstrasse 45.

Harzer Edelroller! (Seifert.)

Tag- und Lichtfänger mit prachtvollem, tiefem Hohlrollen, Anoren, tiefem Hölten, Hohlrollen u. Schafeln à 10 bis 20 Kr., tiefe Juchtwelchen 2 bis 4 Kr. Vorkäufer 20 bis 40 Kr.

Romotau Hotel Kronprinz Rudolf Organisierte Eisenbahner Verpackung frei.

!500 Kronen!

zahl ich Ihnen, wenn meine Wurzelvergifter „Nialbe“ Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut in drei Tagen nicht schmerzlos entfernt. Preis eines Ziegels samt Garantiebrieft 1 Krone. Kemény, Kaschau I, Postfach 12/115, Ungarn.

Für den Betrieb

patent. Neuheiten werden tüchtige Vertreter gesucht. Hoher Verdienst. Georg Lohberger, Wien, Postamt 63.

Wimonsi

trotz der allgemeinen Teuerung erhält jeder einen schönen, geschmackvollen, gegenstand, der ein kg. Roggen-Kaffee „Probat“ besteht. 1 Bohnpaket nur K 3.70 franko jeder Poststation per Nachnahme.

„Probat“ gibt allein ohne teuren Bohnenzugabe einen gesunden u. schmackhaften Kaffee. Nur mit bei Versuch der Säcken mit Marke „Probat“.

Bernsdorfer Getreide-Mälzerei Bernsdorf 5 b. Trautenau, Böhmen.



Warum kaufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

- Weil keine Kraft, Noth, Bedienung wie bei ausländischen im Preise mitbezahlen, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube vaterländisches Fabrikat ist. Den Händlerzinsen sparen.
Weil zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Blattensfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst getrennt gerundet wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen birgt.
Weil ich an solchente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liefere und 20 Monate Kredit gewähre.
Vorkauf ohne Kaufzwang in der Fabrik. Kein Cassenladen.
Katalog gratis.
Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs Leop. G. Kimpint, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

Begünstigung.

Achtung! Allen Kollegen und deren Angehörigen empfehlen wir auf ihrer Reise nach

Triest das „Hotel Balkan“

in nächster Nähe der Südbahn auf das wärmste. Bei Vorweisung der Legitimation von den Zimmerpreisen ein 20prozentiger Nachlaß. Vorzügliche Wiener-Küche, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telefon 1253.

Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern!



1 kg. große, gute, geschliffene 2 K, bester 2 K 40; prima gelbweisse 2 K 60; weisse 4 K; weisse, flaumige 5 K 10; 1 kg. hochfeine, flaumige, geschliffene 6 K 40; 8 K; 1 kg. Flaumen (Glaum) grau 6 K; 7 K; weisse, reine 10 K; allerfeinster Flaumen 12 K. Bei Abnahme von 5 kg. franco.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtem roten, blauen, weißen oder gelben Wadding, 1 Zuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern 26 K; Halbbaunen 20 K; Daunenc 24 K; einzelne Zuchente 10 K; 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 3 K, 3 K 50, 4 K; Zuchenten, 200 cm lang, 140 cm breit, 12 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kopfkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Unterzuchente aus Hartw., getrockneten Grabl, 180 cm lang, 115 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franco. Umständlich gestattet, für Nichtpassende Geld retour.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 153, Böhmen. Reichillustrierte Preisliste gratis und franco.

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

Von Bergarbeitern eleganteste Herrenanzüge von K 14.-, Mäler von K 10.-, Robenröde, Bettdecken von K 8.50, Wolldecken von K 4.- aufwärts. Großes Lager Bettwäsche, weiß oder färbig, nur K 8.-. Leinwand K 1.50, schwere Bettzeuge, Damasktbl., Bettuch, Beinen, Giffone, Angine, per Stück nur K 9.50, Handtücher, Tischtücher, Vorhänge K 3.-. Garantiert nur gediegene Ware, alles erkanntlich billig. Einmal in Wien nur bei Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.

Auch Kleiderleihanstalt, per Ankauf K 3.-. Provinzialverband reell der Nachnahme.

MÖBEL Ausnahmsverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer. Fünfhauser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142 Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie Schwärda) Politische Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufw., Kücheneinrichtungen von 38 Kr. aufwärts, komplette Schränke und Speisezimmer, altdeutsch und modern, Sesselion von 250 Kr. aufwärts, Moderne Küchen, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. Alle Gattungen Möbel, Matrassen und Bettstellen billig. Kleiner Preisverkauft für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franco.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl. Zusätze zu allen Bahnzügen und Bezirken Wiens kostenfrei. Warnung! Um meine V. I. Kunden vor Schaden durch Zurechnung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Kundennummer als Preis mitbraucht, um meine p. i. Kunden zu täuschen. Können Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort. Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahner“ in der Beschriftung zu meinem Schauensteller sehen. Guter Wohlgeborner! Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind wie sehr zufrieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste Beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und wolle Ihre Liebenswürdigkeit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntheitskreis empfehlen. Hochachtungsvoll Johann Gassl, Kondukteur.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten 2

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arien Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungssorten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Kein Cassenladen.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs Leop. G. Kimpint, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

Nehmen Sie, wenn Sie verschmupft, heiser, verschleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. M. „Eisfluid“. Wir überzeugen uns selbst bei Brustschmerzen, Halsweh etc. von seiner heilenden, hustenstillenden, erfrischenden Wirkung. Probedugend 5 Kronen, zwei Dugend 8 Kronen 60 Heller franko. Erzeuger nur Apotheker G. B. Feller in Stubica, Slavaj Nr. 191 (Kroatien).