



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernem:
Dass Brot und Arbeit uns gerühret seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Dreize nicht mehr betten gehen.
G. Hermann

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

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

Insertionspreis:

Die einspaltige Mittelzeile 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. 33

Wien, den 20. November 1912.

20. Jahrg.

Die Manifestation der Internationale gegen den Krieg.

An die sozialistischen Parteien und Arbeitervereinigungen!

An die Arbeitergenossenschafts- und Gewerkschaftsorganisationen!

In Anbetracht der Gefahren des gegenwärtigen Augenblicks und um mit einer allgemeinen Bewegung die Kundgebung unserer österreichischen Genossen gegen die Ausdehnung des balkanischen Konflikts zu unterstützen, hat das Internationale Sozialistische Bureau beschlossen, am 17. November in allen Großstädten Europas internationale Meetings zu organisieren. Es beschloß dabei die Abhaltung des Internationalen Kongresses, der 1913 in Wien hätte stattfinden sollen, zu beschleunigen und vor dem 1. Jänner 1913 einen außerordentlichen Kongreß einzuberufen. Unter diesen Umständen wurde der Wiener Kongreß für 1914 vertagt, und das Exekutivkomitee hat das ihm von den sozialistischen Organisationen Basels gemachte Anerbieten, den außerordentlichen Kongreß 1912 in dieser Stadt abzuhalten, dankend angenommen.

Dieser Kongreß wird am 24., 25. und eventuell 26. November stattfinden, und zwar in der Burgvogelhalle.

Gemäß den vom Londoner (1896) und Pariser (1900) angenommenen Kongressen, von späteren Kongressen bestätigten Beschlüssen ladet hiemit das Internationale Bureau zur Teilnahme an diesem Kongreß ein:

1. Alle Vereinigungen, die den wesentlichen Grundfragen des Sozialismus zustimmen: Sozialisierung der Produktions- und Austauschmittel, internationale Vereinigung und Aktion der Arbeiterklasse, Eroberung der öffentlichen Gewalt durch das in einer Massenpartei organisierte Proletariat.

2. Alle gewerkschaftlichen Organisationen, die auf dem Boden des Klassenkampfes stehen, also die Notwendigkeit der politischen, das heißt legislativen und parlamentarischen Aktion anerkennen, sich jedoch nicht in direkter Weise an der politischen Bewegung beteiligen.

In seiner letzten Sitzung vom 28./29. Oktober 1912 hat das Bureau die Tagesordnung für den Kongreß festgesetzt und als einzigen Punkt derselben aufgestellt:

Die internationale Lage und die Vereinbarung für eine Aktion gegen den Krieg.

Um eine gedeihliche Kongreßarbeit zu ermöglichen, bittet Sie das Exekutivkomitee, die Texte aller die vorstehende Tagesordnung betreffenden Resolutionen bis spätestens zum 20. November an das Internationale Sekretariat in Brüssel, Volkshaus, einzusenden.

Die Resolutionen werden einer Spezialkommission überwiesen werden, die sich aus je einem Delegierten der folgenden Länder zusammensetzt: Deutschland, England, Frankreich, Rußland und Oesterreich. Die Kommission wird dem Kongreß Bericht erstatten und ein endgültiges Projekt vorlegen.

In der Hoffnung, daß der Baseler Kongreß einen der wachsenden Macht der sozialistischen Internationale entsprechenden Verlauf nehmen möge, senden wir Ihnen, Genossen, unsere brüderlichen Grüße.

Das Exekutivkomitee

des Internationalen Sozialistischen Bureaus:
Ed. Anseele, Léon Furnemont, Em. Vandervelde,
Camille Huysmans, Sekretär.

Gründungsieber.

Eine soziale Krankheit der Eisenbahner.

Nicht von den Gefahren, die den einzelnen bedrohen, und die Gesundheit und Lebenskraft langsamer oder schneller zermürben, nicht davon, wie der einzelne im Bahndienst seine Knochen zu Markte trägt, soll heute gesprochen werden. Wohl aber von einer Krankheit, die nicht minder gefährlich ist und die wie eine soziale Seuche wirkt, von einem Uebel, das alle gemeinsam bedroht, wollen wir diesmal reden.

Wer nämlich die Bewegung der österreichischen Eisenbahner kennt und ihren Werdegang von den Anfängen her verfolgt hat, der weiß, wie schwer es war, den Gedanken der Gemeinsamkeit, von der Interessensolidarität und der einheitlichen Zusammenfassung aller Kräfte bei den Eisenbahnern in die Tat umzusetzen. Bis vor wenigen Jahren war in unserem Lager der Kastengeist der häßliche Erisappfel, der ein gemeinschaftliches Handeln und ein solidarisches Zusammengehen zum Zweck der Wahrung der Berufsinteressen in unseren Reihen nicht aufkommen ließ. Bestärkt von den Vorgesetzten und Bahnverwaltungen, wurde der Dünkel in jeder einzelnen Kategorie der Eisenbahner genährt, daß nur sie die wichtigste und unentbehrlichste sei, während alle anderen nur gleichsam als nebensächliches Beiwerk für den Bahnbetrieb in Betracht kommen. Daß jeder einzelne Dienstzweig für den Verkehr einfach notwendig sei, weil er im großen Organismus des Betriebes seinen Platz einnimmt und gebraucht wird, wußte man „oben“ sehr wohl, hütete sich aber dennoch, diese Erkenntnis auch dem Personal einzulösen, das sich ohne diese Einsicht, auf der jede Solidarität aufgebaut ist, viel besser nach Willkür leiten und lenken ließ.

Ueber diese Periode unglückseliger Entzweiung, wo jede positive Arbeit versagte, hat nun auch die Eisenbahner die Not der Zeit hinweggeholfen. Die endliche Erkenntnis, daß der vornehme Dünkel des Kastengeistes die eigenen Kräfte aufreibt und Ohnmacht und Schwäche erzeugt, hat auch die Eisenbahner zum solidarischen Handeln geführt, das sich gerade in den letzten Jahren glänzend bewährt hat. Wirtschaftliche Not und berufliche Leiden haben die Erkenntnis gefördert, daß über scheinbaren Verschiedenheiten anders gearteter Interessen, das gemeinsame Streben walte, die Zustände zu bessern und Erfolge zu erzielen, die in der Zeit der Zersplitterung und Desorganisation beharrlich ausgeblieben sind.

Wer aber die Vorgänge in der letzten Zeit beachtet, die sich hier und da bemerkbar machen, der wird sich der Erkenntnis nicht verschließen können, daß alles das, was uns die Not der Zeit gelehrt, und was uns der gemeinsame Einsatz unserer Kräfte an Erfolgen gebracht hat, von manchen Leuten gar schnell vergessen worden ist. Wie sonst wäre es auch verständlich, daß sich immer wieder Leute finden können, die geradezu ihre Lebensaufgabe darin erblicken, den Geist der Desorganisation unter die Eisenbahner zu tragen, indem sie eifrig bemüht sind, die kleinen Kategorienvereine geradezu mit aller Gewalt wieder aus der Erde zu stampfen, und die jeden Anlaß dazu benützen, den unaufgeklärten Elementen einzureden, daß eine wirksame Vertretung der Standesinteressen nur in den kleinen Kategorienvereinen gefunden werden könne. Natürlich gibt es, sobald das irgendwo geschieht, immer einige Leute, die auf das „neue Evangelium“ schwören. Malfontente, unzufriedene Elemente, denen irgend etwas in der großen Zentralorganisation nicht nach ihrem Kopfe ging, und die nicht begreifen, daß ohne Unterordnung des Persönlichkeitswillens kein Staat, keine Gemeinschaft und daher auch keine Organisation bestehen kann, gibt es eben überall, und sie werden niemals ganz auszurotten sein. Meistens aber sind es Elemente, denen jeder tiefere Einblick in eine gewerkschaftliche

Organisation fehlt, und die die Schwierigkeiten nicht begreifen, die sich angestrebten Erfolgen in den Weg stellen, und die daher immer dort zu treffen sind, wo eine Sekte von Bessermachern und Besserwissern erflieht. Diese letzteren aber sind zumeist wieder Leute, denen die Eitelkeit zu Kopf gestiegen ist, die es nicht aushalten, wenn sie nicht irgendwo Funktionäre eines Vereines — sei es auch nur eine Miniaturausgabe — spielen können. Vermengt sich diese kindische Eigenschaft mit dem Indifferentismus und mit der rührenden Unwissenheit in wirtschaftlichen und politischen Fragen, dann kann man sicher sein, daß daraus ein neuer Verein geboren wird, der alsbald in einem „Programm“, daß Gott erbarm', verkündet, daß „zur Wahrung der gemeinsamen Standesinteressen etwas geschehen muß“.

Hat man die Bedeutungslosigkeit solcher Vereine, die in letzter Zeit fast schon wie Exportartikel gleich Dutzendweise fabriziert werden, nur als Einzelercheinung jeden für sich im Auge, dann freilich könnte man die Halbnaarren gewähren lassen. Allein die Gefahr liegt eben darin, daß es sich um eine Art ansteckender sozialer Organisationskrankheit handelt, die dazu führt, Kräfte abzuspalteln und zu vergeuden in einer Zeit, die furchtbar ernst ist, und in der schließlich jeder einzelne gebraucht wird, um als festes Glied die große unzerreißbare Kette schließen zu helfen. Wir glauben, wenn wir das betonen, nicht erst auf alle jene Gefahren hinweisen zu müssen, die sich für die Eisenbahner von allen Seiten künden. Denn daß heute die ganze Staatsmacht, ob sie durch das private Kapital oder durch den Staat als den politischen Ausdruck der Bestehenden repräsentiert wird, unablässig gegen die Rechte der Eisenbahner rüsten, haben wir genügend erfahren, und sehen es noch jeden Tag. Und da sollte Zeit sein, kleine Taschenteilervereine zu gründen und uns in lauter Zersplitterung für den Kampf widerstandsunfähig zu machen? Ist das nicht Wahnsinn, ist es nicht ein Verbrechen an den eigenen Interessen?

Freilich gibt es auch für die verblendeten Eigenbrötler und Loren, die in ihrem Gründungsieber Vereine wie Karnikel zur Welt sehen, leichte Momente, an denen es ihnen klar wird, daß solchen Gebilden unheilbare Lebensschwäche anhaftet. Und in solchen Momenten, wo es den geistigen Erzeugern klar wird, daß solche Götterbarbarevereine weder Macht noch Einfluß haben, wird dann zumeist einem „einhelichen Vorgehen“ das Wort geredet, oder — wie der Terminus technicus lautet — „getrennt marschieren und vereint schlagen“.

In Wahrheit freilich steckt hinter diesem „Getrennt-marschieren“ und „Vereint-schlagen“ allerdings nichts, als eine jener Phrasen, von denen heute unser gesamtes öffentliches Leben so vielfach durchsetzt ist. Denn auch das „Schlagen“ und das „Marschieren“ muß erst gelernt werden. Man kann auch im wirtschaftlichen Leben keine Schlachten schlagen und keine Erfolge erobern, wenn man nicht ein stramm eingezogenes Heer besitzt, mit anderen Worten, wenn nicht eine große mit sozialistischem Geist erfüllte Gewerkschaft in der Zeit des Friedens in die Lage versetzt ist, Aufklärungsarbeit zu leisten, die Massen zu schulen und sie mit dem notwendigsten sozialen Wissen auszurüsten.

Die Methode aber, wie sie von den vom Gründungsieber erfaßten Eigenbrötlern betrieben wird, schafft einen regellosen, undisziplinierten und unwissenden Haufen, aus dem heraus in jedem entscheidenden Moment sich die divergierendsten Wünsche und Meinungen ergeben müssen, die auch ein „gemeinsames Schlagen“ unmöglich machen. Weshalb sehen wir heute, daß selbst die Unternehmerorganisationen ihre Tarifvereinbarungen nur mit großen zentralen Gewerkschaftsverbänden abschließen? Weil sie

wissen, daß man es hier mit geschulten und disziplinierten Massen zu tun hat, deren zentrale Leitung und Zusammenfassung auch für den Ernst der Unterhandlungen und für die Möglichkeit der Einhaltung beschlossener Vereinbarungen bürgt.

Wenn wir hier einige lapidare Selbstverständlichkeiten aussprechen, ohne das aktuelle Kapitel, um das es sich handelt, erschöpfend durchzugehen, so tun wir es sicherlich nicht in der Meinung, diejenigen, die heute die verbrecherische Zersplitterungsarbeit inszenieren, zu überzeugen. Unsere Worte gelten vielmehr dem gesunden Sinn der Eisenbahner selbst. In den Tagen höchster Not, die immer drängender werden, und wo sich Wall auf Wall der Feinde gegen uns schließt, gilt es zunächst, die Feinde in den eigenen Reihen auszurotten. Unnachlässig und ohne Schonung müssen heute alle jene behandelt werden, die zum Gaudium der Unternehmer und der Regierung in unseren Reihen Wühlarbeit betreiben, anstatt die Kraft in einer großen Zentralorganisation mehr zu helfen, die nötig ist, uns vor den kommenden Gefahren zu schützen. Heute, wo weder die Unternehmer selbst, noch ein anderer wirtschaftlicher Stand das Trennende, sondern das Einigende suchen, gilt auch für das Heer der Eisenbahner das Mahnwort Friedrich Rückerts:

Stell' dich in Reih' und Glied, das Ganze zu verstärken, Rag auch, wer's Ganze sieht, dich nicht darin bemerken. Das Ganze wirkt, und du bist drin mit deinen Werken. Stell' dich in Reih' und Glied und scharf dich den Scharen; Und teilst du nicht den Ruhm, so teilst du die Gefahren. Wird nicht der Musterer den Einzelmann gewahren, Mit Lust doch wird er sich'n vollzählig seine Scharen. Damit im Langerwald nicht fehlet eine Lanze, Geb' deine Fein und sei gefast auf jede Schanze. Sei nur ein Blatt im Kranz, ein Ring im Ringeltanze, Fühl' dich im Ganzen ganz und ewig wie das Ganze.

Parlamentarismus Gewerkschaft und Arbeiterklasse.

II.

Wer die Symptome aus der letzten Vergangenheit scharf zu beobachten sich die Mühe nimmt, dem kann die Tatsache nicht entgehen, daß sich unter einer großen Anzahl von Arbeitern eine Art von Pessimismus gegenüber den parlamentarischen Aktionen bemerkbar macht. Man hat diesen Umschwung in der proletarischen Denkweise mit dem Ausdruck Parlamentsverdrossenheit bezeichnet, ein Ausdruck, der allerdings die Gründe dieser Erscheinung nicht feststellt und erklärt.

Das es sich zunächst um einen Umschwung in der proletarischen Denkweise handelt, gilt natürlich in Bezug auf die schon in unserem ersten Artikel ange deuteten Ueberschwenglichkeiten, von denen in unreisen und politisch ungeschulten Köpfen das Wesen vom Parlamentarismus bisher erfüllt war. Die politische Demokratie, die ja wohl zunächst im gleichen Wahlrecht ihren Ausdruck findet, galt eben, solange darum gekämpft und gerungen werden mußte, als das vornehmste Mittel, den Klassenkampf führen zu können. Das ist sie freilich auch heute, weil ohne diese Voraussetzung das Terrain und die Bewegungsmög-

lichkeit eingeengt sind, innerhalb welcher die proletarischen Kämpfe geführt werden können. Aber während in der Zeit des Kampfes, wo die Wichtigkeit und Unentbehrlichkeit des gleichen Wahlrechtes und der politischen Demokratie überhaupt mit besonderem Nachdruck betont werden mußte, in den ungeschulten Köpfen die Auffassung erweckt wurde, als könne die Arbeiterklasse auf dem Boden des Parlamentarismus große und rasche Fortschritte erreichen, stellen sich in der Praxis einem solchen Fortschrittsstreben immer mehr und größere Hindernisse in den Weg. Wiewohl gar nicht geleugnet werden kann, daß gerade, was die österreichische Arbeiterklasse anbelangt, in den letzten Jahren auf parlamentarischen Boden mancher nennenswerte sozialpolitische Fortschritt erobert wurde, so sind dennoch andererseits die Widerstände und Mächte immer sichtbar, die sich einem weiteren Vordringen der Macht der Arbeiterschaft in den Weg stellen, und in den Massen wächst auf solche Art die Skepsis und der Zweifel an den Erfolg der politischen Aktionen und an den parlamentarischen Machtbereich. Unter solchen Umständen wohnen eben auch in der Brust des Proletariats zwei Seelen, wovon die eine „Himmelhoch jauchzend, die andere zu Tode betrübt ist“.

Diese gegensätzlichen Auffassungen, wovon die eine von der parlamentarischen Aktion alles, die andere aber gar nichts erwartet, entspringen, wie schon gesagt, rein psychologischen Momenten, und geben Empfindungen, ohne rein kritische Verstandesabwägungen wieder. Im Grunde beruhen sie auf der Verkenntnis der historischen Aufgaben des Parlamentarismus. Ursprünglich rang das Bürgertum um die politische Demokratie in den alten Feudalstaaten mit dem Adel und der kirchlichen Hierarchie, und es galt seine Macht gegenüber diesen allein herrschenden Faktoren durchzusetzen. In dieser Periode, die die Zeit der bürgerlichen Revolutionen darstellt, hatte die Bourgeoisie auch das Proletariat an seiner Seite, denn es handelte sich um verträgliche Bundesgenossenschaft gegen Adel und Klerus. Es war der rein politische Kampf, um die Entwicklung des Staatslebens, der die Entwicklung und den Aufstieg der Bourgeoisie selbst bedeutete. Aber mit der politischen Bedeutung, die die Bourgeoisie erlangt hatte, mit der Bewegungsfreiheit, die ihr die Demokratisierung des Staatslebens brachte, wuchs auch ihre wirtschaftliche und soziale Macht, und der Kapitalismus betrat die Bahnen seines riesenhaften Kapitalieges. Mit der Macht des Bürgertums, mit der Entwicklung seines Wohlstandes und seines Reichtums, wuchs aber auch die Zahl der Abhängigen, der Lohnarbeiter. Und so landete der ganze soziale Prozeß einfach dort, wo die Lohnarbeiter sich gegen jede Form von Ausbeutung zur Wehr setzten, wo der Kampf, der vordem ein rein politischer war, immer mehr ein Kampf um den Lohn oder um den Ertrag der Arbeit wurde. „Immer mehr nehmen die Kollisionen zwischen den einzelnen Arbeiter und den einzelnen Bourgeois den Charakter von Kollisionen zweier Klassen an. Die Arbeiter beginnen damit Kollisionen gegen die Bourgeoisie zu bilden; sie treten zusammen zur Behauptung ihres Arbeitslohnes. Sie stiften selbst dauernd Affoziationen, um sich für die gelegentlichen

Empörungen zu verprobantieren. Stellenweise bricht der Kampf in Emeuten aus. Von Zeit zu Zeit siegen die Arbeiter, aber nur vorübergehend. Das eigentliche Resultat ihrer Kämpfe ist nicht der unmittelbare Erfolg, sondern die immer weiter greifende Vereinigung der Arbeiter. Es bedarf aber bloß der Verbindung, um die vielen Lohnkämpfe mit überall gleichen Charakter zu einem nationalen, zu einem Klassenkampf zu zentralisieren.“ (Das „Kommunistische Manifest.“)

Wir sehen diese Tendenzen, die hier von Marx und Engels in so klaren Worten aufgezeigt wurden, in der heutigen kapitalistischen Volkswirtschaft immer deutlicher wirksam werden. Aber diese Kämpfe, die sich draußen im wirtschaftlichen Leben abspielen, die als Streiks um einen höheren Lohn oder um kürzere Arbeitszeit in die Erscheinung treten, blieben auf die Parlamente nicht ohne Wirkung. Vor allem ist es die Arbeiterklasse selbst, die, je heftiger diese sozialen Kämpfe werden und je erbitterter sie zwischen Arbeitern und Unternehmern geführt werden, die Parlamente zur Unterstützung der Arbeiterforderungen benützt. Sie läßt keine Gelegenheit vorüber gehen, wo sie nicht durch ihre parlamentarischen Vertreter ihre Anträge stellt, und auf diese Art die bürgerlichen Vertreter zwingt, zu allen Fragen der Arbeiterpolitik klare Stellung zu nehmen. Aber je mehr und je öfter das geschieht, desto einheitlicher und geschlossener wehren sich die bürgerlichen Parlamentarier dagegen. Die Bourgeoisie kennt der positiven Sozialpolitik der Arbeiterklasse gegenüber eben nur einen Standpunkt: „Bei jeder Arbeiterforderung fragt sie sich, wie sie auf die Produktionsentwicklung wirken, und wie sie mit den Interessen der anderen Volksschichten, selbst mit dem Konkurrenzinteresse der Kapitalistenklasse, in Einklang zu bringen sei. Man vergleiche demgegenüber zum Beispiel die Taktik der Agrarier. Wenn die Agrarier hohe Getreidepreise haben wollen, diktiert sie Getreidezölle; die Industrie und die Massen des konsumierenden Volkes mögen dann sehen, wie sie dabei wegkommen, das geht die anderen nichts an! Nein, nicht an dem Willen und an der Taktik der Sozialdemokratie liegt es, wenn sie keine gesekgeberischen Erfolge aufzuweisen hat, sondern daran, daß man der geringsten Anregung ihrerseits den größten Widerstand der Parteien und der Regierung entgegensetzt. Jede Maßnahme der kapitalistischen Regierungen, jede Handlung der bürgerlichen Parteien wird darauf geprüft, ob nicht etwa dadurch die Sozialdemokratie gestärkt werde. Die Bourgeoisie gibt lieber ihre eigenen Vorteile preis, um nur nicht das Proletariat aufkommen zu lassen.“ (Parvus: „Die Sozialdemokratie und der Parlamentarismus.“)

Jedes Parlament erweist sich also unter solchen Umständen als ein wirksames Instrument des Klassenstaates. Die Bourgeoisie, die wirtschaftlich die Staatsmacht darstellt, hat den Klassenkampf einfach auf die Parlamente übertragen. Aber bei allen Widerständen, die sie politisch als eine einheitlich geschlossene Klasse den Arbeiterforderungen entgegensetzt, kann sie nicht verhindern, daß gerade den Arbeitern dadurch immer deutlicher zum Bewußtsein gebracht wird, daß alle Kämpfe, die irgend um den kleinsten sozialen Fortschritt geführt werden, sich

Feuilleton.

Gerhart Hauptmann.

Zu seinem 50. Geburtstag am 15. November.

Wien, Lofstol und Pola gaben den letzten Jahrzehnten das Maß für den bedeutenden Dichtermenschen. Seit den Achtzigerjahren schloß sich ihre Lebensarbeit quadermächtig zum Gesamtansatz ihrer Persönlichkeiten zusammen, und die nachwachsende Jugend stand unter der Wirkung ihrer Mächtigkeit. Aber nicht nur das. Daß sie so mächtig aufstiegen, war schon ganz wesentlich auch ein Werk dieser Jugend, die sich eben damit geschichtlich gezeichnet hat. Sie wollte das Leben groß und ernst fassen, es in seinen Tiefen erkunden. Eine neue Wirklichkeit fühlte sie erwachen, auf die das überlieferte Anschauen nicht mehr paßte; es schloß ihren Inhalt nicht mehr auf. Die Grundtendenz der neuzeitlichen geschichtlichen Bewegung wurde aber gerade immer bezwingender, die Sehnsucht nach dem Eindringen in das Verborgenste der Erscheinungen des Lebens. Diese Sehnsucht muß in ihrem Zusammenprall mit der Unzulänglichkeit ererbter, herkömmlicher Bewältigung des Lebens nur noch heftiger hervordringen. Das eben riß die literarische Jugend um 1890 mit starkem Ruck in die radikale Strömung der geschichtlichen Bewegung des Tages hinein, und mit dem gesteigerten Gefühl für das Bedeutende, das je vorhanden war und in unmittelbarer zeitgenössischer Nähe rang, gab es dieser Jugend auch größere Maße und Ziele für das, was werden sollte. In diese Zeit der mächtigen Vorbilder und höchsten Hoffnungen fiel Gerhart Hauptmanns junges Werden und erstes Siegen, und wenn nun das, was er damals dichterisch schuf, die Einwirkungen der großen Kräfte seiner Gegenwart deutlich genug verriet, so ist seine Erscheinung als Dichter so recht in das Getriebe der Hoffnungen, die damals nach Verwirklichung schrien, gelangt.

Er selber rang in diesem Getriebe von Notwendigkeit und Erwartung. Sein erster Schritt in die Öffentlichkeit — jene denkwürdige, wildbewegte Aufführung des Dramas „Vor Sonnenaufgang“ am 20. Oktober 1890 — wurde durchaus als eine Tat der aufbegehrenden jungen Generation empfunden. Er galt fortan als der Verursacher ihres Willens. Das hob ihn mit starken Armen empor. Es schloß aber auch schwere Gefahren und Konflikte in sich. Die mußten ihre Klippen um so gewisser zeigen, je mehr Hauptmann als Dichter ein Eigener war, der

seinen Weg aus dem innersten Drange seines persönlichen Lebens gehen muß. Die zwanzig Jahre und mehr, die dieser Mann seinen Ader gepflügt und besät und beerntet hat, stellen ein Gedränge von Siegen und Niederlagen, Erfüllungen und Enttäuschungen dar. Enttäuschungen des Dichters ebensowohl wie der Zeitgenossen und dennoch immer ein starkes Ausbarren in rastlosem Schaffen und immer wieder ein Offenbaren merkwürdiger Kraft. Dies Kampfbolle seiner Dichterlaufbahn, dies Auf und Ab in der Kunst derer, die an seiner Kunst geistig, fleischlich teilnehmen, ist geradezu ein wichtiges Merkmal seines Lebens geworden, ein Zeichen seiner Art sogar. Denn über alles andere hinaus kündigt sich darin der Mensch an, der seinen Weg nicht nach äußeren Einwirkungen, sondern nach Nichtkräften nahm, die in ihm selbst lebendig wurden und von deren Befriedigung sein Dasein abhängt wie das Leben von der strahlenden Sonne.

Das ist es auch, was heute, nun sich des Dichters zwanzigjähriges Schaffen zum Gesamtwerk zusammenbrängt und gebieterischer denn je als ein Ganzes genommen sein will, eine Bewegung für Gerhart Hauptmann auslöst, die seine Bedeutung so willig — selbst mitten im Widerspruch — anerkennt wie keine Zeit zuvor. Er wirkt fast typisch als der Ausdruck des schwergrabenden ringenden Menschen. Es wäre zu viel gesagt, wollte man ihn für den typischen Kämpfer der lehtdurchlebten Gegenwart ausgeben; aber seine Dichtung zeigt, daß er das weiteste Feld, auf dem heute geackert wird, mit ernster Tat durchschritten hat. „Nur wo dem dichterischen Schaffen ein menschlicher Unterbau von Bedeutung gegeben ist, kann dichterische Größe herauswachsen. Wir fühlen und wissen, daß Hauptmann nicht alles erfüllte, und meinen, daß er nicht alles erfüllen wird, was unser Verlangen nach Größe des Kunstwertes, das auch heute noch ins Monumentale aufragt, voll befriedigen kann. Aber es scheint uns doch auch gewiß, daß kein Gegenwartsdichter der Verwirklichung des Ideals, das unseren Sinnen vorschwebt, so nahe kam, wie Hauptmann.“

In einer Selbstbetrachtung hat Hauptmann einmal von der Vielstimmigkeit feines Geistes gesprochen. Das Wort barg viel und war so etwas wie eine Antwort auf heftige Angriffe, die sein Werk erfuhr. Man verneinte, daß er überhaupt ein Dramatiker sei. Aber was war ihm nicht alles an Fähigkeiten abgetritten worden in seinem jungen Leben! Wieviel hatte er selbst unlustig aufgegeben! Er war nicht bloß körperlich ein Sorgenkind. Mißerfolg reichte sich bei ihm an Mißerfolg. Er war ein sogenannter schlechter Schüler sowohl in der Dorf-

schule seines schlesischen Heimatsortes Obersalzbrunn, wo sein Vater einen Gasthof führte, wie später in der Realschule zu Breslau. Die verließ er als Quartaner schon mit schlechtem Zeugnis. Er konnte nicht aufmerken; Träumerei trieb ihn auf eigene Wege ab. Die Hoffnung, ihn durch den Aufenthalt auf einem großen Gute für Landwirtschaft zu begeistern, schlug fehl. Dann glaubte man bei ihm eine Neigung für bildhauerische Tätigkeit vorhanden, aber auch auf der Kunstschule zu Breslau verfiel er. Die Lust an Dichten, die ihn schon als Knabe gepackt hatte, brach entscheidener denn je hervor. Man erwirkte ihm die Möglichkeit, sich in Jena in wissenschaftlichen Studien umzutun, und an die Jeneser Zeit schloß sich eine Fahrt auf einem Hamburger Handelschiff, das ihn ins Mittelmeer führte. In Rom ergriß ihn im Anschauen der Kunstwerke wieder die Lust, Bildhauerei zu treiben, und als er nach Deutschland zurückkehrte, wollte er Schauspieler werden. In all diesem Taften bleibt nur das eine, die feste Linie, daß er keinen Zwang von außer ertrug und sich immer mehr mit voller Kraft an dichterische Pläne hingab. Er siebete sich 1885 in junger Ehe in Erfner bei Berlin an, und hier entstand neben lyrischen und dramatischen Arbeiten das Epos Prometheus, das zwar künstlerisch unzulänglich war und deshalb schnell aus dem Buchhandel zurückgezogen wurde, aber doch in der Entwicklung des Dichters eine wichtige Rolle spielte. Es war eine Bekenntnisdichtung und ist biographisch wertvoll. In das aufgewühlte ringende Innere des jungen Hauptmann läßt es schauen. Größer aber noch ist seine Bedeutung, weil es den letzten Schritt des unsicheren Suchens dieses werdenden darstellt, der aus eigener Kraft den Weg finden wollte, den er aus innerster Notwendigkeit gehen konnte.

Alles in dieser jungen Entwicklung ist auf ein Selbstbegreifen und auf ein Schaffen in persönlicher Freiheit, auf Selbstsicht aus tiefstem Naturbedürfnis gerichtet und arbeitete in ihm mit dem erschütternden Drange einer heiligen Mission. Die Inbrunst dieser Selbstsucht mußte aber in wilder Unruhe auflösen, als es galt, sich an der Außenwelt abzuprüfen, sich gegen die gefährliche Macht ihrer Gemnungen zu behaupten. Das Qualvolle des Kampfes bezugte schon die Prometheusdichtung. Aber die Möglichkeit, die Qual in der erdrückenden Fülle ihrer Formen auszusprechen, gab erst das Drama. In dem Roman des „Emanuel Quint“, des „Narren in Christo“, sind die Stimmungen dieser Zeit ergreifend ringens mit den unüberwindlichen Gegensätzen, Widersprüchen, Gemnungen der Außenwelt ausgebreitet. Man muß diesen 20 Jahre spä-

zu Machtkämpfen zwischen Bourgeoisie und Proletariat gestalten. Da, das ist gerade das Gute an dem Parlamentarismus, daß er die Klassenscheidung, die sich wirtschaftlich vollzieht, immer sichtbar werden läßt, und daß durch ihn alle Versuche, die Arbeiter für die bürgerlichen Zwecke einzufangen, zerstört werden müssen. Für die Arbeiterschaft steht daher die Sache so, daß gerade heute alle Ursache vorhanden ist, die Einheit von gewerkschaftlicher und parlamentarischer Aktion zu betonen. In den Gewerkschaften müssen die Arbeiter zu großen, geschlossenen Massen formiert werden, zu Heeren, von imponierender Zahl und Stärke. Ihre Massen müssen Kriegsmassen werden, die das Meer in die Lage versetzen, einer Belagerung standzuhalten. Diese wirtschaftliche Macht allein ist die Voraussetzung für die parlamentarische Gesetzgebung. Denn die Bourgeoisie, die Kleinen und die großen Ausbeuter der Arbeitskraft, weicht keinen Sentimentalitäten — sie kann nur durch Kapitulation bezwungen werden. Parlamente vollziehen ökonomische Tatsachen. Setzen wir daher hinter die parlamentarische Aktion die geschlossene Macht der Arbeiterklasse, und wir werden auch die „politische Verjüngung“ überwinden!

Aus dem Sozialversicherungsausschuß.

Die Krankenversicherung der Eisenbahner.
 Wie wir bereits mitgeteilt, hat das Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses auch den Punkt, der die Krankenversicherung der Eisenbahner betrifft, in seinen Verhandlungen erörtert. Die zu den einzelnen Paragraphen gefassten Beschlüsse enthalten im wesentlichen keine Änderungen der Vorschläge, wie sie bereits in den Abstimmungsergebnissen des früheren Ausschusses vor der Parlamentsauflösung niedergelegt waren, so daß durch sie im allgemeinen nur der frühere Zustand wieder reaktiviert erscheint.
 Hervorgehoben verdient aus den diesmaligen Verhandlungen nur der Umstand zu werden, daß sich die Regierung an mehreren Punkten redlich Mühe gab, Verschlechterungen in das Gesetz einzuschmuggeln, wie das aus den Vorschlägen des Regierungsvertreters hervorging. So verlangte Sektionsrat v. Glanz, der als Vertreter des Eisenbahnministeriums fungierte, die Streichung jener Bestimmung, wonach bei der Verstaatlichung einer Privatbahn die Betriebskasse „nur unter Wahrung der erworbenen Rechte der Mitglieder“ übernommen werden dürfe, eine Zumutung, die vom Abgeordneten Genossen Tomšič wirkungsvoll bekämpft wurde, so daß diese Bestimmung auch im Gesetz verbleibt. Ebenso wendete sich der Vertreter des Eisenbahnministeriums gegen die Bestimmung, daß die variablen Bezüge des Eisenbahnpersonals mit in die Krankenversicherung einzubeziehen seien, wobei natürlich der alte Scharfmacherjargon von der Simultanzüchterei wieder aufgewärmt wurde. Daß diesem Standpunkt auch der Agrarier Kratochvíl beitrug, ist ein neuer Beweis für die Eisenbahnerfeindschaft dieser Leute. Auch dieser Versuch, die Eisenbahner zu schädigen, wurde vom Abgeordneten

Tomšič ins rechte Licht gestellt und schließlich auch abgewehrt.

Den Bericht über diesen Teil der Verhandlungen lassen wir hier folgen:

Am Mittwoch den 6. November 1912 hat das Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses das Kapitel: „Betriebskrankentassen der Eisenbahnunternehmen“ beraten. Zur Debatte standen die §§ 107, 108 und 109 der Regierungsvorlage.

Beim § 107 wurde beim Absatz d eingeschaltet: „A) Der Betriebsunternehmer und die Kasse . . . übernehmen.“ Beim § 108 wurde beim Absatz d eingeschaltet: „Der Staat und die Kasse . . . übernehmen.“

Ferner wurde bei dem § 107 nach dem Absatz d folgender neuer Absatz eingeschaltet:

„Im übrigen finden auf solche Klassen von den Bestimmungen über die Bezirks- und die anderen Betriebskrankentassen die §§ 72 bis 74, 79, Absatz 1 und 2, 82 bis 85, 89, 100, die Ziffern 1 bis 5 des § 102, sowie die §§ 105, Absatz 1, und 109 entsprechende Anwendung.“

Beim § 108 wurden an Stelle des letzten Absatzes der Regierungsvorlage folgende neue Absätze eingeschaltet:

„Im übrigen finden auf solche Klassen von den Bestimmungen über die Bezirks- und die anderen Betriebskrankentassen die §§ 79, Absatz 1 und 2, 82 bis 85, 89, die Ziffern 1 und 5 des § 102, sowie die §§ 105, Absatz 1, und 109 entsprechende Anwendung.“

Die Kassen bleiben den für sie jeweils geltenden besonderen Vorschriften und der Aufsicht der die Verwaltung der betreffenden Staatsbetriebe leitenden Behörden unterworfen.“

Beim § 107 verlangte der Vertreter des Eisenbahnministeriums Sektionsrat v. Glanz die Streichung des Passus im letzten Absatz: „Jedoch nur unter Wahrung der erworbenen Rechte der Mitglieder.“

Gegen dieses Verlangen des Eisenbahnministeriums wendete sich der Abgeordnete Genosse Tomšič mit der Motivierung, daß es absolut nicht angehe, daß bei einer eventuellen Verstaatlichung einer Privatbahn bei Übernahme der Krankentasse durch den Staat die Mitglieder dieser Kasse der erworbenen Rechte verlustig werden sollen, weil es dem Eisenbahnministerium Scherereien macht. In allen Verstaatlichungsgesetzen haben wir durchgesetzt, daß die erworbenen Rechte gewahrt werden sollen, daher muß dieser Passus im Gesetz aufrechterhalten bleiben.

Bei der Abstimmung wird dahin entschieden, daß der Passus im Gesetz bleibt.

Beim § 109 vertrat der Regierungsvertreter den Standpunkt, daß im 2. Absatz die Beziehung auf den § 102 entfallen soll, ferner daß der letzte Absatz der Regierungsvorlage gestrichen werde und an seine Stelle folgende Bestimmungen treten sollen:

„Das Kassenstatut kann bestimmen, daß der Vorstand direkt von den Mitgliedern zu wählen ist und die Funktionen der Generalversammlung dem Vorstand zukommen.“

Ertrifft sich der Betrieb über mehrere Länder, so kann für jeden Betriebsverwaltungsbezirk eine selbständige Kasse errichtet werden.“

Bezüglich Streichung des letzten Absatzes der Regierungsvorlage welcher wie folgt, lautet:

„Das Kassenstatut kann bestimmen, daß Bediensteten, die im Erkrankungsfall dienstunfähig sind, Anspruch auf Fortzahlung des Lohnes oder Gehaltes haben, für die Dauer dieses Anspruches das Krankengeld nicht gewährt wird; als Ersatz für die bei ihren Dienstreisen vorkommenden Eisenbahnbediensteten aber, die außer dem Lohn oder Gehalt Mehrauslagen auch variable Bezüge (Milettmeter, Stunden- und Fahrtagelder) genießen, muß, sofern die Erkrankung die Einstellung der variablen Bezüge nach sich zieht, im Falle einer mehr als siebenwöchigen Erwerbsunfähigkeit vom zweiten Tage der Erkrankung an für die Dauer ihres Anspruches auf Gehalt oder Lohnbezug, längstens aber für die Dauer eines Jahres, die Hälfte des statutenmäßigen Krankengeldes gewährt werden; diese variablen Bezüge sind in die Beitragsbemessungsgrundlage (§§ 20 und 21) einzubeziehen.“

vertrat der Vertreter des Eisenbahnministeriums Sektionsrat v. Glanz den Standpunkt, daß die Streichung dieses Absatzes deshalb notwendig ist, da derselbe geradezu eine Prä-

mächten der äußeren Welt geraten, bis zum dunklen Wurzelgrund hin auf.

Er will nicht richten; der hat recht oder jener. Er will die Bewegung des Vielen in den feinsten Zusammenhängen sehen und zeigen. Der Gesamtanspruch seiner Dichtungen, die sein Schaffen inzwischen mit mehreren neuen Werken überflügelt hat, schrieb Hauptmann ein Vorwort, in dem er die Art seiner Dramatik folgendermaßen aufschließt: „Allem Denken liegt Anschauung zugrunde. Auch ist das Denken ein Ringen: also dramatisch. Jeder Philosoph, der das System seiner logischen Konstruktionen vor uns hinstellt, hat es aus Entscheidungen errichtet, die er in den Parteilichkeiten der Stimmen seines Innern getroffen hat: demnach halte ich das Drama für den Ausdruck ursprünglicher Denktätigkeit, auf hoher Entwicklungsstufe, freilich ohne daß jene Entscheidungen getroffen werden, auf die es dem Philosophen ankommt. Aus dieser Anschauungsart ergeben sich Reihen von Folgerungen, die das Gebiet des Dramas über das der herrschenden Dramaturgien nach allen Seiten hin unendlich erweitern, so daß nichts, was sich dem äußeren oder inneren Sinn darbietet, von dieser Denkform, die zur Kunstform geworden ist, ausgeschlossen werden kann.“ Also nicht parteiisch will er darstellen, nicht hierhin Licht und dorthin Schatten häufen, sondern die Stimmen seines Innern, das sich allen Erscheinungen des menschlichen Lebens mit gleicher Hingabe widmen will, ohne Vergewaltigung ihres Amtes walten lassen. Das war auch der Sinn der Awebre, die der Dichter für nötig hielt, als behauptet wurde, das Weber-Drama sei ein Werk sozialer Tendenz.

Hauptmann hat durch die Tat bewiesen, daß er von seiner naturalistischen Vergangenheit nichts aufgegeben hat. Sein Leben hat die Art, die sich immer nur bereichern kann und die sich rastlos um Neues mühen muß, weil bloßes Beharren Unfreiheit und Hinsinken der Kraft bedeuten würde. Ueber der langen Reihe der Bühnendichtungen Hauptmanns seit anderthalb Jahrzehnten thront gleichsam zur Deutung des bunten Wechsels der Art das Zauberwort: Kantendeweis: „Im Neuen bist du frei!“ Diese Freiheit allerdings — die letzten Jahren lehrten's zu mehreren Malen — verbürgt durchaus nicht, daß jedes Werk, das der Dichter aus der Hand gibt, ein Geschenk starkgefügter großer Kunst ist. Aber nur solche Kunst, die tief ins Leben dringen kann, möchten wir von Gerhart Hauptmann empfangen.

nie für das Kranksein beinhalte und Simulantzüchte.

Dem Abgeordneten Kratochvíl (Agrarier) laut dieser Wunsch des Eisenbahnministeriums sehr sympathisch vor und er beantragte die Streichung dieses Absatzes.

Der Abgeordnete Tomšič trat diesem reaktionären Standpunkt auf das entschiedenste entgegen. Der Sozialversicherungsausschuß habe seinerzeit diesen Absatz in das Gesetz aufgenommen, die Regierung habe sich diesem Beschluß ankommodiert und denselben in die Regierungsvorlage einverleibt und jetzt komme das Eisenbahnministerium mit der Simulantzüchterei daher und verlange die Streichung. Traurig sei es, daß sich ein Abgeordneter, ein sogenannter Volksvertreter, finde, der dabei mithilfe und die Streichung beantrage und so einen großen Teil der Eisenbahnbediensteten schädigen will. Dieses Benehmen bekommen die Eisenbahnbediensteten ja nur, nachdem sie dafür extra Beiträge zahlen. Abgeordneter Tomšič tritt in diesem Punkt entschieden für die Regierungsvorlage ein.

Außerdem wendet sich Abgeordneter Tomšič auch gegen den Passus, der ins Gesetz über den Wunsch des Eisenbahnministeriums, und zwar als eine Konzession an die Tschechoslowaken aufgenommen werden soll, und zwar daß für jeden Betriebsverwaltungsbezirk eine selbständige Kasse errichtet werden kann. Das ganze Sozialversicherungsgesetz strebe die Zentralisation der Versicherung an und hier auf einmal diese Ausnahme. Gegen die Errichtung solcher selbständigen Betriebskrankentassen innerhalb des Staatsbahnbetriebes müsse man schon deshalb sein, da solche Kassen unmöglich lebensfähig sein können, respektive den Mitgliedern das leisten können, was ihnen eine große einheitliche Kasse leisten kann. Daß den Mitgliedern die Statuten z. in ihrer Muttersprache ausgelegt werden sollen, ist selbstverständlich, dazu ist aber die Errichtung von solchen kleinen selbständigen Betriebskrankentassen nicht notwendig.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Kratochvíl auf Streichung des letzten Absatzes des § 109 abgelehnt. Der Passus, daß eventuell für einzelne Betriebsverwaltungsbezirke selbständige Betriebskrankentassen errichtet werden können, wurde angenommen.

Zum 2. Absatz des § 109 stellt Abgeordneter Tomšič den Antrag, daß derselbe wie folgt lauten solle:

„Zur Verwaltung dieser Kassen sind die Mitglieder in demselben Maße berechtigt wie die Mitglieder der Betriebskrankentassen (§ 102); die Aufnahme, Kündigung und Entlassung der Bahnärzte, die Feststellung ihrer Bezüge und die Einteilung der bahnrätlichen Bezirke erfolgt jedoch seitens der Bahnverwaltung nach Anhörung des Kassenausschusses.“

Zur Begründung seines Antrages führt Abgeordneter Tomšič folgendes aus: Zu den naturgemäßen Leistungen, welche obligatorisch den Mitgliedern der Krankentassen zu gewähren sind, gehört auch die ärztliche Hilfe, auf welche die Mitglieder ebenso ein Recht haben sollen wie auf die übrigen Leistungen der Krankentasse. Nach dem System des Entwurfes ist daher kein Grund vorhanden, bezüglich dieser Leistungen der Krankentasse eine Ingerenz der Mitglieder auszuschließen. Die Person des Krankentassenarztes soll den Mitgliedern eine Gewähr für eine auf der Höhe der Wissenschaft stehende ärztliche Behandlung bieten. Da es überdies Sache des Krankentassenarztes ist, auf Grund seiner Diagnose die Aufnahme in den Krankenstand und nach abgeschlossener Behandlung die Entlassung aus dem Krankenstand zu verfügen, muß überdies eine vollkommen unparteiliche Ausfertigung des Krankentassenarztes gewährleistet sein. Dies ist jedoch nicht der Fall, wenn der Krankentassenarzt lediglich von der Bahnverwaltung bestellt wird und demnach von ihr allein abhängig ist. Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Bahnverwaltung ein Interesse daran hat, daß ihre Bediensteten dem Dienst möglichst selten fernbleiben. Daraus hat sich die leider oft bemerkte Gefflogenheit entwickelt, daß Krankentassenärzte eher geneigt sind, in zweifelhaften Fällen die Aufnahme in den Krankenstand zu verweigern oder die Entlassung aus dem Krankenstand zu beschleunigen. Die Erfahrung lehrt überdies, daß es leider viele Ärzte gibt, welche gegenüber Erkrankungen von Bediensteten einen durch die Sachlage nicht gerechtfertigten, sondern ihrer rein persönlichen Auffassung entsprechenden skeptischen Standpunkt einnehmen. Gerade bei den so zahlreichen nervösen Erkrankungen, die im Eisenbahnbetrieb so häufig vorkommen, sind viele Ärzte geneigt, in leichtfertiger Weise den Verdacht der Simulation auszusprechen. Eine tüchtigste Gewähr gegen die Gellenmachung derart einseitiger, durch den gegebenen Fall nicht begründeter Auffassungen bildet die Einflußnahme der Mitglieder auf die Bestellung der Krankentassenärzte, auf den näheren Inhalt ihrer Anstellungsverträge und naturgemäß auf die Einteilung der bahnrätlichen Bezirke. Wenn demnach mit obigem Antrag gefordert wird, daß vor Abschluß der Anstellungsverträge mit den Bahnärzten oder Einteilung der bahnrätlichen Bezirke der Kassenausschuß von der Bahnverwaltung anzuhören ist, so ist dies das Minimum dessen, was nach obiger Sachlage gefordert werden muß.

Nach einer lebhaften Debatte, an der sich der Vertreter des Eisenbahnministeriums und die Abgeordneten Pukival, Bidholz, Dr. Winter, Schöiswohl und Licht beteiligten, wird ein Vermittlungsantrag, den Abgeordneter Schöiswohl stellt, angenommen, wonach über die Grundsätze, die bei Bestellung der Bahnärzte maßgebend sein sollen, der Krankentassenvorstand gehört werden muß.

Ueber Anregung des Abgeordneten Tomšič wird der Vorschlag angenommen, den Pensionisten und Provisionisten die freiwillige Weiterversicherung bei den Betriebskrankentassen der Eisenbahnen gesetzlich zu ermöglichen. Eine diesbezügliche Formulierung wird das Redaktionskomitee durchführen.

Gewerkschaftliche und politische Bewegung.

„In diesem Kampfe — ein veritabler Bürgerkrieg — vereinigen und entwickeln sich alle Elemente für eine kommende Schlacht. Einmal auf diesem Punkte angelangt, nimmt die Koalition einen politischen Charakter an. In dem Kampfe findet sich die Masse zusammen, konstituiert sich als Klasse für sich selbst. Die Interessen, die sie verteidigt, werden Klasseninteressen. Aber der Kampf von Klasse gegen Klasse ist ein politischer Kampf.“

„Marx, Elend der Philosophie.“
 In unverminderter Weise beschäftigt die Frage des Verhältnisses zwischen den beiden Formen der modernen Arbeiterbewegung sowohl Partei wie Gewerkschaften. In letzter Zeit ist die Diskussion wiederum neu angeregt worden, besonders durch die große Debatte, welche auf dem im September in Havre abgehaltenen französischen Gewerkschaftskongreß abgeführt wurde. Aber auch der eben abgeschlossene Parteitag der deutschen

Sozialdemokratie hat einigemal an diese Frage gerührt, allerdings ohne tiefer einzugehen. Und schließlich hat auch die Entscheidung des internationalen sozialistischen Bureaus in Sachen der tschechischen Zentralisten für unsere Frage ziemlich Bedeutung. Es verlohnt sich also, die ganze Frage einmal etwas Aufmerksamkeit zu schenken.

Die Gewerkschaften haben wohl ein genau bezeichnetes, von ihnen selbst gegebenes Arbeitsgebiet: sie wollen sein und sind die Führer, die Beschützer und Berater der Arbeiterklasse in ihren Kämpfen mit der Unternehmerklasse. Es hieße aber tatsächlich die Rolle der Gewerkschaften im Kampfe der Arbeiterklasse gegen den Kapitalismus verkleinern, wollten wir annehmen, daß sich die Tätigkeit bloß auf Verbesserungen im Rahmen des jetzigen Gesetzes, der jetzigen Ordnung beschränken kann. Die ganze Aktion der Gewerkschaftsorganisation verfolgt das eine erhabene Ziel, die Kampffähigkeit der Arbeiterklasse zu schaffen, zu erhalten und zu erhöhen, die Fähigkeit zum Kampfe mit dem Kapitalismus im ganzen. Zu dem Zwecke führen sie ja eben den Kampf mit dem einzelnen Kapitalisten, um ihm den von ihm zu Unrecht geraubten Mehrwert, den die Arbeiter geschaffen haben, zu entwenden, damit dadurch der Arbeiter sich selbst stärken, den Kapitalismus aber schwächen kann. Gerade in der gewerkschaftlichen Aktion äußert sich der Klassencharakter der Arbeiterbewegung am schärfsten, gerade die gewerkschaftliche Organisation ist es, die den ganz indifferenten Arbeiter über den Bestand des Klassenkampfes viel leichter aufzuklären vermag, als sonst irgend jemand. Denn sie führt, sie leitet den Arbeiter auf den ureigensten Boden des Klassenkampfes, in der Werkstätte, in der Fabrik. Die Ermäßigung höherer Löhne, menschlich erträglicher Arbeitszeiten ist nicht das Endziel der gewerkschaftlichen Bewegung, sondern eben auch nur ein Mittel zum Zweck, Mittel zur Erreichung des Endzieles, das den Gewerkschaften und der politischen Arbeiterbewegung, das der ganzen Arbeiterbewegung gemeinsam ist, der Befreiung der Arbeiterklasse und mit ihr der ganzen Menschheit vom Kapitalismus.

Doch eben in der Identität des Endzieles liegt die größte Gefahr der Reibungen, wenn man die Frage nach dem Vorrang, nach der größeren Wichtigkeit aufwirft. Kleinliche Auffassung der Bedeutung der gewerkschaftlichen oder politischen Bewegung allein kann zu einer verhängnisvollen Fragestellung führen. Es fragt auch niemand, ob die linke oder rechte Hand für den Körper die wichtigere ist, weil jedermann weiß, daß man beide unbedingt braucht und daß der Verlust der linken Hand den Menschen zum Krüppel macht, nicht weniger und nicht mehr als der Verlust der rechten. So haben aber auch beide Bewegungen, beide Organisationsformen einander zu ergänzen und zu fördern. Der wirtschaftliche, von den Gewerkschaften organisierte und geleitete Kampf ist ein Kampf von Klasse gegen Klasse, und das „ist ein politischer Kampf“, so daß die Gewerkschaften letzten Endes politische Instrumente werden. Und die politische Organisation des Proletariats dient eben durch ihren Druck auf die Gesetzgebung, durch ihre Beeinflussung der öffentlichen Meinung ihrerseits wiederum auch den Gewerkschaften.

Die beiden Organisationsformen sind aufeinander angewiesen, und haben sie die Pflicht, nicht einander Schwierigkeiten zu machen, sondern ihr Verhältnis so zu ordnen, wie es dem Interesse beider und — was das unvergleichlich Wichtigere ist — dem Interesse der Arbeiterklasse dient. Und das ist die Gleichwertigkeit, die Gleichwertigkeit der Organisationsformen, natürlich auf der Grundlage bester Freundschaft.

In Frankreich, wo dieses freundschaftliche Verhältnis nicht besteht, begegnen wir einer Reihe von Mißverständnissen und einer, vielleicht aus der Schwäche beider Teile erklärlichen Angst vor der Bevormundung durch den anderen Teil. Gerade bei dem Kongress in Havre trat dies deutlich hervor. Da sagte ein Anhänger der antiparlamentarischen Betätigung: „Ich stelle fest, daß die Idee der Beherrschung der Gewerkschaften in der Partei fortdauert.“ Und sogar Griffuelhes, der an ganz hervorragender Stelle in der französischen Gewerkschaftsbewegung steht, erklärte: „Es gibt eine Taktik, die der Partei die Möglichkeit schaffen will, sich der Gewerkschaften zu bemächtigen. In der Theorie ist sie uns freundlich, in der Praxis gegnerisch. Die Gewerkschaften sind der Vormundschaft der Partei entwachsen.“

Wir wollen natürlich nicht in französische Verhältnisse dreinreden, vielmehr ganz allgemein von dem Verhältnis zwischen Partei und Gewerkschaft sprechen. Da lehrt uns die ganze Geschichte sowohl der politischen wie der gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung, daß zu derartigen Vermutungen, die Partei wolle den Gewerkschaften ihre Selbständigkeit nehmen, keinerlei Anlaß vorliegt. Hätte die politische Bewegung je ein solches Ziel verfolgt, hätte sie es schon in den ersten Jahren der gewerkschaftlichen Organisationen auf dem europäischen Festland leicht vornehmen können: sie hätte nur ein anderes Vorgehen wählen müssen.

Die Internationale war es, die auf dem europäischen Festland den mächtigsten Ansporn zur Gründung von Gewerkschaften gegeben hat. Die politische Organisation des Proletariats sah, daß sie zur Ergänzung und zur Festigung der eigenen Tätigkeit der Gewerkschaften nicht entraten kann. Die Bourgeoisie muß auf politischem, aber auch auf volkswirtschaftlichem Gebiet bekämpft werden. So sehen wir, daß erst aus den Reihen das internationale Verständnis für die Aufgabe und für das Wesen der Gewerkschaften hervorgegangen. Wir erinnern da bloß an den Beschluß gleich des ersten Kongresses der Internationale, in dem es heißt: „Die Gewerkschaften müssen nunmehr lernen, bewußterweise als Brennpunkte der Organisation der Arbeiterklasse zu handeln, im großen Interesse ihrer vollständigen Emanzipation. Sie müssen jede soziale und politische Bewegung, welche auf das Ziel lossteuert, unterstützen, sich selbst als die handelnden Kämpfer und Vertreter der ganzen Klasse betrachten. . . . Wenn die Gewerkschaften in ihrer ersten Kapazität unumgänglich notwendig sind für den täglichen Kampf zwischen Kapital und Arbeit, so sind in ihrer zweiten Kapazität noch weit wichtiger als organisierte Beförderungsmittel der Aufhebung des Systems der Lohnarbeit und Kapitalherrschaft selbst.“

So spricht man nicht, wenn man eine Organisation bevormunden will. Die Internationale hat den Gewerkschaften ein Stück der eigenen Arbeit zugewiesen, sie hat daher das Recht von ihnen die Erfüllung dieser Aufgabe zu erwarten. Es ist ohneweiters klar, daß infolge dieser Teilung der Arbeit das Verhältnis der Gewerkschaften zu bürgerlichen Parteien, den eingeschworenen, interessierten Beschützern des Kapitalismus, kein anderes sein kann als das offener Feinde. Ohne an sich selbst, an ihrem Klasseninteresse Verräter zu werden, vermögen ja die bürgerlichen Parteien, diese Nuhnheifer des Kapitalismus, den Arbeitern nichts zu machen. Andererseits brauchen die Gewerkschaften die Hilfe der politischen Bewegung. Nicht zuletzt gilt ja ihr Kampf einer Ungleichung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in einem ganzen, einheitlichen Wirtschafts- und Verwaltungsgebiet. Nun gibt es aber wenige gleich hoch entwickelte Länder, große Verwaltungsgebiete mit gleich entwickelten Teilen. Während oft ein Teil des Gebietes sehr entwickelt ist, finden wir im anderen Teil eine sehr rückständige Volkswirtschaft. Das gestattet dann dem Kapital unablässige Uebergriffe, die Arbeitsbedingungen, vor allem die Arbeitszeit, werden verschlechtert, ohne daß sich die unorganisierten Arbeiter wehren können. In solchen Gegenden produzieren die Kapitalisten billiger und bedrohen durch ihre Konkurrenz die besseren Arbeitsbedingungen in den besser entwickelten Gegenden. In solchen Fällen, die durchaus nicht selten sind, wird man gewahr, wie notwendig die Hilfe der Gesetzgebung ist, um wenigstens einen teilweisen Ausgleich der Arbeitsbedingungen herbeizuführen. Zum Schutz der noch nicht Organisierten, mehr noch zum eigenen Saute, braucht die Gewerkschaft die Hilfe der Politik.

Daß sich aber um diese Art Politik, die soziale, nur die Sozialdemokratie ohne Nebenabsicht, ganz ausschließlich aus Interesse für die Arbeiterklasse, einsetzt, versteht sich am Rande. Und deshalb dürfen die Gewerkschaften auf ihre Hilfe nicht ohneweiters verzichten. Aus diesem sehr natürlichen Verhältnis erwachsen natürlich beiden Teilen Pflichten, aber auch Vorteile. Je stärker die politische Organisation, um so mehr Stütze findet an ihr der gewerkschaftliche Kampf, je mächtiger die Gewerkschaften, desto mehr Nutzen hat daraus die politische Organisation, weil ihr neue Mitglieder, neue Leser und Abnehmer der Presse zugeführt werden. Unter solchen Umständen ist dann natürlich an eine Unterordnung eines Teiles unter den anderen nicht zu denken; nur gegenseitige Unterstützung kann da Platz greifen.

Die gemeinsamen Verfolgungen durch die Behörden haben übrigens den Bund schon sehr fest geschmiedet. Es handelt sich in beiden Fällen um dieselben Personen. Da kann nur ehrliche Arbeitsteilung im Dienst des gemeinsamen erhabenen Zieles, der Befreiung der Arbeiterklasse, das einzige Verhältnis sein.

Die II. Reichskonferenz des organisierten Heizerpersonals aller Bahnen Oesterreichs.

Am 18. Oktober d. J. fand in den Sofiensälen in Wien die II. Reichskonferenz des organisierten Heizerpersonals aller Bahnen Oesterreichs statt. Erschienen waren 81 Delegierte von 73 Ortsgruppen. Von der Zentrale waren anwesend: Abgeordneter Genosse Tomisch, Genosse Somitsch und Genosse Adolf Müller; von den Provinzsekretariaten Genosse Brodecky (Prag), Genosse Kovac (Triest) und Genosse Kaczanowski (Lemberg).

Die Konferenz, deren Beratungen den ganzen Tag dauerten, beschloß einstimmig folgende Forderungen, die durch die Personalkommissionen und durch die Organisation dem Eisenbahnministerium und den Privatbahnverwaltungen zu überreichen und entsprechend zu vertreten sind:

1. Der Anfangslohn der beim Heizerdienst verwendeten Tagelohnbediensteten soll Kr. 3.60 betragen. Derselbe soll in je zweijährigen automatischen Lohnvorrückungen um 20 S. per Tag erhöht werden.

Die Lokomotivheizer sind aus dem Stande der Heizhausarbeiter zu ergänzen. Dabei ist auf entsprechende Fähigkeit und Vorbildung Rücksicht zu nehmen.

Der Lokomotivheizer soll zuerst sechs Monate im Heizhaus zu den verschiedensten Arbeiten verwendet werden. Hierauf soll seine Verwendung als Heizhaussubstitut erfolgen und sodann nach Ablauf der vorgeschriebenen sechsmonatigen Dauer die Zulassung zur Kesselwärterprüfung.

Nach Ablegung dieser Prüfung soll die Systemisierung erfolgen und nach Ablauf eines Jahres die Zulassung zur Dienstprüfung, wo auf die Definitivnennung zum Lokomotivheizer zu erfolgen hat.

In allen jenen Heizhäusern, in welchen derzeit Heizer substituiert zwei und mehr Jahre dienen, sind die entsprechende Anzahl von Posten zu normieren und dieselben rangsgemäß zu besetzen.

Alle jene Heizer, die nach fünfjähriger Dienstzeit systemisiert wurden, sind zum nächsten Prüfungstermin zur Dienstprüfung zuzulassen und definitiv anzustellen.

Allen jenen lange dienenden Heizern, welche die erste Prüfung nicht bestehen konnten, soll die Wiederholung derselben ermöglicht und ebenso ihre Definitivnennung durchgeführt werden.

Eine Verkürzung des im Heizhaus bezogenen Tagelohnes darf bei Verwendung im Fahrdienst unter keinen Umständen eintreten.

2. Die Ausschultheizer sind in der Gruppe A der Diener mit dem Anfangsgehalt von 1000 Kr. nach folgendem Gehalt-, Quartiergeld- und Vorrückungsschema anzustellen:

Gehalt	Vorrückung	Quartiergeld	
		Gruppe A.	Gruppe B.
1000	2	500	450
1100	2	600	550
1200	2	600	550
1300	2	600	550
1400	2	600	550
1500	2	700	650
1600	2	700	650
1700	2	800	750
1800	2	800	750
1900	2	900	850
2000	2	900	850
2100	2	1000	950
2200	2	1000	950
2300	2	1000	950
2400	2	1000	950

Die Qualifikation ist abzuschaffen.

Die Einweisung der Stationen in die beiden Quartiergeldgruppen hat unter Zuziehung der Personalkommissionsmitglieder zu erfolgen.

Regelung der Wohnungsfrage und zwar: Sicherung entsprechender Kapazitäten zum Bau einer genügenden Anzahl Personalfhäuser mit billigen und hygienischen Wohnungen für das Personal in allen Stationen, wo Personalfhäuser gebaut werden können.

Jeder Lokomotivführer, dem es unter Zugrundelegung eines zweijährigen Avancementis nicht möglich ist, bis zur Normaldienstzeit seiner Pensionierung den Höchstgehalt zu erreichen, muß ein fortlaufendes einjähriges Avancement so lange erhalten, bis er den auf seine Dienstjahre entfallenden Gehalt erreicht hat.

Jene Berufsbeizler, welche wegen geschwächtem Seh- oder Hörvermögen vom Fahrdienst abgezogen und in die Kategorie der Oberbeizler überstellt werden, sollen sofort in den Oberbeizlerstatus beziehungsweise auf derart entsprechende Posten gestellt werden, wo sie keinerlei Schädigung an ihren Rechten und Bezügen erleiden.

Ein Ausschluß von der touristischen Vorrückung kann erst nach Anhörung der Disziplarkommission erfolgen, welche die Zurücklassung vom touristischen Avancement bestimmen muß, und muß das den betreffenden Dienern unter Angabe der Gründe und der Dauer bekanntgegeben werden. Es darf daher das regelmäßige Avancement weder im Falle einer Krankheit bis zu einem Jahre, noch durch ein noch nicht abgeschlossenes Disziplinarverfahren beeinträchtigt werden.

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

Falls der Disziplinarfall eine gerichtliche Austragung erfahren hat, ist im Falle des Einstehens desselben oder im Falle eines Freispruches das Disziplinarverfahren einzustellen und hat jede wie immer geartete Bestrafung zu entfallen.

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

4. Erholungsurlaube für Lokomotiv- und Oberbeizler sollen ohne Rücksicht der Substitutionskosten nach rechtzeitig angemeldeter Wahl der Bediensteten, und zwar bis zu 10 Dienstjahren 12 Tage, von 10 bis 15 Dienstjahren 14 Tage, von 15 bis 20 Dienstjahren 20 Tage, über 20 Jahre Dienstzeit 28 Tage gewährt werden.

Ausdehnung desselben Rechtes auf die Ausschultheizerbediensteten.

Krankheit, Waffenübung und sonstige Urlaube dürfen den Anspruch nicht schmälern und dürfen daher solche Absenzen nicht als Erholungsurlaube gerechnet werden.

Den Personalkommissions-Arbeiterschuß- und Krankenkassenausschussmitgliedern sowie den Mitgliedern des Vorstandes und des Schiedsgerichtes und den Delegierten der Unfallversicherungsanstalt österreichischer Eisenbahnen ist zwecks Information und Berichterstattung turnusgemäß ein Urlaub zu gewähren und sind diese Mitglieder mit temporären Freitagslegitimationen zu versehen.

5. Die ständigen Bezüge eines definitiv oder provisorisch Angestellten während einer Krankheit erfahren durch ein volles Jahr keine Kürzung und wird, wenn in diesem Zeitraum der Angestellte noch nicht genesen ist, über die Weiterhaltung oder anderweitige Verwendung respektive Pensionierung desselben entschieden.

6. Die Regelung der Arbeitszeit hat derart zu erfolgen, daß die durchschnittliche Höchstleistung auf der Strecke mit 8 beziehungsweise dort, wo starker Nachtdienst zu versehen ist, mit 7 Stunden beim Personenzug und 11 beziehungsweise 10 Stunden beim Lastzug und auf Lokalbahnen bestimmt wird, wobei die fahrplanmäßige Fahrdauer beim Schnellzug 5 Stunden, beim Personenzug 7 Stunden und beim Lastzug 9 Stunden nicht überschreiten darf und nach zwei aufeinanderfolgenden Nachtdienstleistungen in der Dauer von 4 Stunden und in der Zeit von 7 Uhr abends bis 9 Uhr früh fallend. Bei Reservendienst ist die Arbeitszeit mit 12 Stunden und einer darauffolgenden Ruhezeit von 24 Stunden zu bemessen.

Alljährlich sollen 52 dienstfreie Tage in der Dauer von 36 Stunden gewährt werden.

In der Bemessung der Dienstleistung ist die wirkliche Vorbereitungs- und Ausführlingszeit einzurücknen.

Die einer Dienstzeit nachfolgende Ruhezeit außerhalb des Domizilortes darf nicht weniger als 6 Stunden, und die im Domizilort nicht weniger als 11 Stunden betragen. In der Regel hat der Grundtag zu gelten, daß der Dienst nicht mehr als 80 Prozent, die Ruhezeit nicht weniger als 70 Prozent betragen darf. Als Ruhezeit im Domizil sind mindestens 45 Prozent der Gesamtzeit zu gewähren.

Die Dienstvorstände und die jeweils mit der Personalkommission betrauten Bediensteten sind unter Androhung strenger Disziplinarstrafen persönlich dafür verantwortlich zu machen, daß die Vorschritt über die Dienst- und Ruhezeiten entsprechend gehandhabt werden. Die diesbezügliche Ueberwachung ist den gewählten Vertrauensmännern zu übertragen. Ein Abgehen von der Vorschrift wäre nur im Falle des Eintretens außerordentlicher Ereignisse (Elementarereignisse, Entgleisungen, Felsstürze, Ueberschwemmungen etc.) mit entsprechender Entschädigung für die gesteigerte Arbeitsleistung statthaft.

Aufhebung der Bestimmung, monach ein Bediensteter in seiner dienstfreien Zeit ohne Meldung bei seiner vorgesetzten Dienstbehörde sich nicht vom Domizilort entfernen darf.

7. Aenderung der Vorschriften über die Untersuchung des Seh- und Gehörvermögens auf Grundlage der Durchführung im praktischen Dienstverhältnis, wobei die Bestimmung eingehalten werden muß, daß derjenige, der die Ueberprüfung einmal ohne Anstand abgelegt hat, von jeder weiteren Ueberprüfung des Farbensinnes zu befreien ist.

Jene Heizer, die auf Lokomotiven, welche mit Blaudf. (Möhl)heizung, Automaten, Glodenrauchfängen oder Turbinen ausgerüstet sind, Dienst leisten und infolgedessen an ihrem Gehörvermögen Schaden leiden, ist dies als Unfall anzuerkennen und eine Unfallrente zu gewähren.

Aenderung der bestehenden Signalisierung der Strecke durch Abschaffung der farbigen Signale und Einführung zweifarbiger Signale mit weißem Licht.

8. Die freie Fahrt als auch Regiefahrt ist sämtlichem Heizerpersonal und deren Familienangehörigen, und zwar über die Lokalfahrt hinaus mit Benützung von Schnellzügen auf allen Bahnen zu gestatten.

Den Familienangehörigen sind sechs Freikarten jährlich, ferner zum Einlauf von Lebensmitteln sind Freischeine zu zweimaliger Fahrt im Monat zu gewähren. Der Anspruch auf Fahrbegünstigungen ist den Ausschultheizern wie den aktiven Bediensteten zu gewähren.

9. Der Pensionsbezug ist unter Zugrundelegung der anderthalbfachen Anrechnung unter Befolgung der heutigen Bestimmungen der Benefizien für den Pensionisten, durch die Zurechnung eines „Rückflusses“ des jeweiligen Gehaltes als Berechnung der variablen Bezüge (Lebensbezüge) zu ergänzen und darf eine eventuelle „Anfallrente“ die erworbenen Rechte im Pensionsbezug nicht tangieren. Die Witwenpension soll

mindestens 70 Prozent jenes des Gatten betragen, wobei im Hinblick des Anspruchs eventueller Kinder dieselbe eine Höhe bis zu 100 Prozent erreichen kann. Der Pensionierte oder Pensionierte kann unter erst mit dem Krankentageausgleich sich zurechtfinden. Beitragsleistungen und Genußanteile Mitglied der Betriebskrankenkassen bleiben.

10. Die gewählten Vertrauensmänner des Personals, welche sämtliche dienstliche Angelegenheiten mit dem Vorgesetzten zu regeln haben und insbesondere zur Erstellung der jeweiligen Turnusse heranzuziehen sind, müssen seitens der Bahnverwaltung anerkannt und deren Wahl bahnamtlich durchgeführt werden.

11. Beteiligung der Lokomotivheizher mit folgenden Dienstleistungen:

Eine Kappe, schwarz, mit einjähriger Tragzeit; einen Kommißpelzrock mit zweijähriger Tragzeit; drei Leinenanzüge mit einer einjährigen Tragzeit oder anstatt dessen ein Kleiderpuzschale von 100 Kr. jährlich. Die vorangeführten Dienstkleider sind im gleichen Ausmaß und mit gleicher Tragzeit auch den Aushilfsheizern zu gewähren.

12. An Stelle der bis nun bestehenden Kilometer- und Stundengehälter nebst allen wie immer gearteten Prämien soll eine Tagesdiät zur Auszahlung gelangen. Dieselbe soll ohne Unterschied des Stationsortes für Schnell- und Personenzüge mit Kr. 5.60 per Tag, das ist per Monat Kr. 173.60 bemessen werden.

Für die Führung aller übrigen Züge und auswärtigen Referenzen sowie alle wie immer gearteten Vereinfachungen und Dienstleistungen mit Ausnahme der Domizilreferenz soll eine Tagesdiät von Kr. 4.40 betragen, das ist per Monat Kr. 136.40. Für Dienste in der Domizilstation (Referenz) soll eine Tagesdiät von Kr. 3.20, per Monat Kr. 99.20 zur Auszahlung gelangen.

Für jeden begonnenen Tag ist, unbefürchtet um die Dauer der Dienstleistung, die volle Tagesdiät in Anrechnung zu bringen, ebenso der turnusmäßige freie Tag. Ein Entfall kann daher nur bei Urlauben und Krankheitsfällen eintreten.

Für jeden geleisteten Nachdienst ist außer der vorgenannten Tagesdiät eine Nachdienstschädigung von Kr. 1.60 auszubehalten. Als Nachdienst gelten jene, welche in der Zeit von 7 Uhr abends bis 9 Uhr früh fallen und eine Mindestdauer von vier Stunden haben.

Der Dienst auf einer kalten Lokomotive oder Regiofahrt ist im Sinne der Lastzugsdiäten in Verrechnung zu bringen.

13. Aushilfsheizern, welche vor der gebührenden Ruhezeit zu Dienstleistungen kommandiert werden, ist die hierfür wegfallende Ruhezeit als Ueberzeit (Ueberstunden) zu verrechnen, und zwar anderthalbfach. Außerdem soll die fehlende Ruhezeit nachträglich gewährt werden.

14. Werden Aushilfsheizher zu Dienstleistungen aushilfsweise als Pumpenwärter, Oberheizher, Oberheizhergehilfen etc. verwendet, so ist ihnen eine Zulage per Tag von 2 Kr. zu gewähren.

15. Die Reinigung des Mechanismus, respektive der Lokomotive soll dem Heizer abgenommen werden.

16. Aushilfsheizher, welche in der Dienstzeit im Provisionsfonds bei Verwendung im Fahrdienst für die Aushilfsheizher bei sämtlichen Bahnen.

17. Im Einvernehmen mit dem Ausschuss der Krankenkassa soll das Krankengeld unter Berücksichtigung der variablen Bezüge erhöht werden, und zwar auf 70 Prozent.

18. Die Anstellung der Oberheizher hat mit 1000 Kr. Gehalt und dem erhöhten Quartiergeld zu erfolgen. Nach je zweijähriger Wartezeit in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. und 1100 Kr. soll bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. die Ernennung zum Unterbeamten und Einreihung in das Unterbeamtengehalt erfolgen. Die Vorrichtungsstufen sind in allen Gehaltsstufen mit je zwei Jahren festzusetzen, der Endgehalt beträgt 3000 Kr. Das Quartiergeld ist in allen Gehaltsstufen auf jenes Ausmaß zu erhöhen, wie es von den Lokomotivführern für die Unterbeamten gefordert wird.

19. Den Oberheizhern und Oberheizhergehilfen soll für den Entgang der variablen Bezüge eine Entschädigung von monatlich 30 Kr. gewährt werden.

20. Die Regelung der Dienst- und Ruhezeit für die Oberheizher und deren Gehilfen hat derart zu erfolgen, daß nach jedem zwölfstündigen Dienst eine 24stündige freie Zeit folgt.

21. Beteiligung der Oberheizher und der Oberheizhergehilfen mit Dienstkleidern analog den Heizern.

Der Kampf der Bäckerarbeiter.

Mannigfach verschieden sind trotz aller ausgleichenden Tendenzen des modernen Industrialismus die Arbeitsbedingungen. Während wir in vielen Industrien die Nacharbeit fast vollständig verdrängt haben, besteht sie in anderen noch weiter, in den kontinuierlichen Betrieben nicht nur, sondern auch in manchen handwerksmäßigen Gewerben, so vor allem in der Bäckerei. Während es in einer Reihe von Ländern gelungen ist, die Nacharbeit in den Bäckereien vollständig abzuschaffen, erscheint sie bei uns als eine unbedingt notwendige Einrichtung; der größte Teil unserer Bäckereien arbeitet zur Nachtzeit. Es wäre wohl sehr möglich, diese Nacharbeit abzuschaffen, aber selbst die Gewerkschaftsorganisation unserer Bäcker verzieht diese Forderung auf einen späteren Zeitpunkt, sie konzentriert vorläufig ihre Kraft auf die Verkürzung der Arbeitszeit, die in den Bäckereibetrieben übermäßig lang ist. Es gibt in der Bäckerei Arbeitszeiten, die zu den längsten in der modernen Industrie gehören, es ist ein nicht ganz seltener Ausnahmefall, daß in unseren Bäckereien bis 19 Stunden gearbeitet wird. Wirklich befriedigende Arbeitszeiten sind bloß dort durchgesetzt worden, wo die Gewerkschaftsorganisation Tarifverträge erzwungen hat.

In 43 österreichischen Städten hat der Verband der Bäckerarbeiter Tarifverträge. Sie haben die Arbeitsbedingungen gründlich geändert. Für fast 11.000 Arbeiter wurde der Zehnstundentag errungen, für 1500 Arbeiter noch kürzere Arbeitszeiten, darunter für 600 der Achtstundentag. Aber freilich ist die Zahl der Arbeiter, die heute länger als zehn Stunden arbeiten, größer als die der Arbeiter, die weniger als zehn Stunden arbeiten. Es ist die Arbeitszeit derer, die länger als 14 Stunden arbeiten und die bis 19 Stunden ihre Arbeitszeit ausdehnen müssen, so groß wie die, die nur noch acht Stunden tätig sind. Die überlangen Arbeitszeiten werden durch das Gesetz nicht verhindert. Dabei sind die Arbeitszeiten der jugendlichen Arbeiter überaus lang, die Sonntagsruhe ist nur eine teilweise, die einzige gesetzliche Bestimmung zugunsten der Bäckerarbeiter ist die über den Erstarbtag, dessen Durchführung aber keineswegs allgemein ist. Mit der überaus langen Arbeitszeit, mit der Herauspressung höchster Arbeitsleistungen aus den Bäckerarbeitern hängt die gewaltige und niemals aufhörende Arbeitslosigkeit in diesem Beruf zusammen, die freilich in der beispiellosen Lehrlingszucht eine weitere Wurzel hat.

Die Bäckerarbeiter arbeiten nicht nur überaus lang, sie müssen sich auch betätigen unter überaus ungesunden Verhältnissen. Der größte Teil der Bäckereien ist in unterirdischen Räumen, nur ganz wenige haben einen ausreichenden Luftstrom, in den meisten stehen die Bäckerarbeiter ganz dicht gedrängt aneinander in drückend heißer, von Staub erfüllter Luft, Ventilation und Beleuchtung sind überaus mangelhaft, die Ventilation fehlt oft vollständig, da nur kleine Kellerefenster, die zumeist geschlossen werden, Luftzutritt ermöglichen, aber freilich nur die schlechte, von den Fußgängern immer von neuem aufgewühlte Bodenluft, die bazillenreichste, die es gibt, erhalten können. Der größte Teil der Bäckereien entspricht selbst den bescheidensten Anforderungen an die Reinlichkeit der Betriebe nicht. So ergibt eine Betrachtung der Arbeitsbedingungen in den Bäckereibetrieben überaus unerfreuliche Verhältnisse.

Für die Zukunft wird dieser für die österreichischen Bäcker und Konsumenten unerfreuliche Zustand verbleiben, wenn der Entwurf, den die Regierung dem Reichsrat vorgelegt hat, Gesetz werden sollte. So sind im Gesetzentwurf nur Bestimmungen für die zur Nachtzeit produzierenden Bäckereien enthalten, in keiner Weise wird eine Einschränkung der Nacharbeit erstrebt. Man läßt also einerseits schußlos die in den Bäckereien am Tage tätigen Arbeiter, man verhindert andererseits nicht die offenkundig die Arbeiter wie die Konsumenten schädigende Nacharbeit.

Es ist selbstverständlich, daß sich die Bäckerarbeiter in einer gegenwärtig in ganz Oesterreich zirkulierenden Petition gegen diesen Entwurf wenden. Die organisierten Bäckerarbeiter verlangen neben der wirklichen Garantie eines wöchentlichen Ruhetages durch die Bestimmung, daß für jeden einzelnen Arbeiter die Arbeitswoche auf sechs Arbeitsschichten zu beschränken ist, eine Regelung der Anwesenheitszeit und der Arbeitszeit in nachstehender Weise:

1. Das Bäckerschutzesetz für alle Bäckereien und für alle in den Bäckereien bei der Produktion beschäftigten Personen in Geltung treten zu lassen.
2. Die Arbeitswoche für jeden einzelnen Arbeiter auf sechs Arbeitsschichten zu beschränken.
3. Innerhalb 24 Stunden darf in den Betrieben nicht weniger als sechs Arbeitern keine längere Anwesenheitszeit als 12 Stunden für jeden einzelnen Arbeiter, in Betrieben mit mehr als 6 bis 15 Arbeitern die Anwesenheitszeit auf höchstens 11 Stunden, in Betrieben mit über 15 Arbeitern, wo nicht wegen des Schichtwechsels kürzere Arbeitszeiten herrschen, auf höchstens 9 1/2 Stunden festgesetzt werden.
4. Die Arbeitszeit in den Betrieben mit weniger als 6 Arbeiter auf höchstens 10 Stunden, für Betriebe mit 6 bis 15 Arbeitern auf höchstens 9 Stunden, für Betriebe mit einer über 15 Arbeitern auf höchstens 8 Stunden festzusetzen.

Betrachtet man die Gesamtheit der von der Regierung vorgeschlagenen Maßnahmen, so fällt vor allem die Unklarheit mancher Bestimmungen, ihre Widersprüche mit anderen Bestimmungen der Gesetzgebung auf. Manche Möglichkeiten finden sich, sich dem Gesetz zu entziehen, die Bestimmungen selbst sind wenig klar, oft nicht eindeutig, ungenügend ist der Schutz der Jugendlichen, er bleibt weit hinter den mindesten Ansprüchen zurück. Die Möglichkeit der Ausdehnung der Arbeitszeit ist in hohem Maße gegeben, die Sonntagsruhe, beziehentlich der Erstarbtag, wird den Arbeitern nur unvollkommen gesichert. Hierzu kommt das vollständige Fehlen von Bestimmungen, die die Voraussetzungen der Gesundheit für die Bäckerarbeiter und für die von ihnen hergestellten Waren schaffen würden. So fehlen Anordnungen für die Einrichtung der Backstuben, ihre Reinigung und Ventilation, für die Sicherung ihrer Benützung nur für Zwecke des Backprozesses. Kein Wort enthält der Gesetzentwurf über den nötigen Luftstrom für die Bäckerarbeiter, über die Möglichkeit, ihnen Gelegenheit zum Reinigen, zum Aufenthalt während der Pausen außerhalb der Backräume zu schaffen. Vergeblich sucht man nach Festsetzung eines Mindestmaßes von Entfernungen der Arbeitsräume von Abritten, Kanalöffnungen und dergleichen. Dabei sind über zwei Fünftel der Wiener Bäckereien in Kellerräumen untergebracht, naturgemäß ist die Luft da sehr schlecht, die Ventilation ungenügend und unmöglich, die Temperatur sehr hoch, die Krankheitsgefahr für die Arbeiter bedeutend und die schlechten Einflüsse dieser Verhältnisse für den Backprozess offenkundig.

So ist dieses Gesetz mangelhaft in jeder Hinsicht. Ueberaus wichtige Aufgaben läßt es vollständig unbehandelt, und dort, wo es gesetzgeberisch einschreitet, ist es unklar, lückenhaft, schwächlich, ungenügend. Selbst die christlichsozialen Bäckerarbeiter wollen von dem Gesetzentwurf nichts wissen, sie erklären ihn für durchaus ungenügend. Und trotz alledem stürmen die Bäckermeister gegen diesen Gesetzentwurf, als ob die heiligsten Güter in Frage gestellt würden, als ob man ein schweres Ausnahmengesetz gegen die Bäckermeister planen würde, als ob man ihnen Dinge zumuten würde, die nicht nur gegen ihr Interesse, sondern gegen die gute Sitte und gegen die soziale Ordnung verstoßen würden. Man kann sich die Gehässigkeit der Bäckermeister gegen den so durchaus klaren und schwächlichen Gesetzentwurf, der an wichtigsten Arbeiterinteressen achtlos vorübergeht, nicht erklären, wenn man nicht überzeugt wäre, daß die Bäckermeister nur dem allgemeinen sozialpolitischen Grundsatz gegen das schwächliche Kind der amtlichen Sozialpolitik die allerhöchsten Maßnahmen anwenden müssen, um der Regierung jede sozialpolitische Tätigkeit abzugewöhnen. Was auch nur im entferntesten nach Sozialpolitik klingt, wird von den Bäckermeistern zäh und schroff genau so wie von den Großindustriellen Scharfmachern bekämpft.

Die Arbeiter haben deshalb das lebhafteste Interesse, diesen Kampf gegen das Bäckerschutzesetz abzuwehren. Jeder Erfolg der Bäckerarbeiter ist ihr Erfolg. Jeder Fortschritt der Sozialpolitik ist wichtig. Neben dem großen Interesse der Bäckerarbeiter liegt auch ein starkes Interesse der Arbeiter als Konsumenten vor, daß das Brot nach gesundheitlich einwandfreien Methoden hergestellt werde. Der Gesetzentwurf bedarf gründlicher Verbesserung, das lehrt schon die überaus warme Verteidigung, die ihm Kunstschaff zuteil werden läßt. Bloß die unbedingt erforderlichen Verbesserungen sind in einer

Petition der Bäckerarbeiter zusammengefaßt. Diese zirkuliert nun in ganz Oesterreich.

Diese Petitionsbewegung zu fördern, ist das Interesse aller Arbeiter, auch der Leser unseres Blattes.

Inland.

Die Folgen des Balkankrieges.

Die Moratorien der Balkanstaaten und ihre Sperrung für den Export, die Einschränkung des Kredits, die großen Verluste an Renten, die auch vorsichtige Vermögensverwalter erlitten, haben wichtige Industrien, die vor allem Ganzfabrikate produzieren, in eine gefährliche Krise gestürzt. Insbesondere die Textil- und Konfektionsindustrie leidet schwer unter den Balkanwirren. Aus ganz Nordböhmen laufen Hiobsbotschaften ein, die stereotyp beginnen: „Der Balkankrieg...“ oder „Die durch den Balkankrieg bedingte Stagnation...“ u. s. w.

Wie sich die aus dem Kriege ergebenden Krisen weiter entwickeln werden, wenn nicht rechtzeitig der Frieden hergestellt wird, legt übrigens einer der besten Kenner der französischen Volkswirtschaft und der internationalen Finanzfragen Herr Edmond Lhéry im „Matin“ dar. Er schreibt:

„Europa besitzt im Jahre 1912 etwa 750 Milliarden Francs in mobilen Werten (als Nominalkapital). Dieser Betrag repräsentiert seine Produktionsmittel, das Umlaufkapital seiner Industrie und Landwirtschaft und seines Handels, seine Reserven, seine Fürsorgefonds u. s. w. Diese Werte nehmen jährlich um 20 bis 25 Milliarden zu und zirkulieren von Hand zu Hand, wie Bargeld, weil die Käufer und Inhaber gewiß sind, sie zum Tageskurs auf der Börse oder in einem Kreditinstitut realisieren zu können. Das gleiche gilt von Banknoten, Schecks und Wechseln, die in Zahlung gegeben werden. In normalen Zeiten funktioniert dieser Organismus ausgezeichnet, weil das Bargeld unendlich viel schneller umläuft als die Hilfsmittel, die es vorstellen, und weil eine geringe Menge dieses Bargeldes ermöglicht, an einem einzigen Tage Regelungen vorzunehmen, die seinen Wert zehn- und zwanzigfach übersteigen. Im Augenblick politischer und besonders internationaler Schwierigkeiten vermindert das Bargeld seine Umlaufgeschwindigkeit, weil die augenblicklichen Inhaber es zurückhalten. Wenn man nun in Betracht zieht, daß gegenüber den 750 Milliarden mobiler Werte, die Europa besitzt, und den 50 bis 60 Milliarden Banknoten, Schecks und Handelsaktien, die im Umlauf sind, es in allen europäischen Ländern nur 35 bis 40 Milliarden Francs in Bargeld gibt, wovon noch ein gutes Drittel in den Staatskassen und Emissionsbanken festliegt, wird man die Ungeheuerlichkeit der Katastrophe begreifen, die ein Krieg zwischen den großen Nationen Europas für ihren öffentlichen Kredit zur Folge hätte. Im Jahre 1870 überstieg die Masse der mobilen Werte und der anderen Kreditmittel Europas sicher nicht 200 Millionen, das verfügbare Geld war nicht unter 30 Milliarden und die Nachrichtenpresse hatte noch nicht ihren heutigen Einfluß aufs Publikum. — Bei der Ankündigung eines großen Kontinentalkrieges würden alle Kapitalisten zu gleicher Zeit einen mehr oder minder großen Teil ihrer Werte zu realisieren versuchen, und dies in dem Augenblick, wo niemand kaufen würde.“

Herr Lhéry meint, die Aussichten auf das Unheil, das aus einem Kriege für alle Klassen der Gesellschaft folgen würde, ließen es unmöglich erscheinen, daß die Regierungen ihn nicht jetzt — und immer — vermeiden sollten. Der gute Rechner, der der kapitalistischen Gesellschaft ihr Maß so genau abzuschätzen bemüht ist, übersieht nur eines — daß die Gegenjäge, die es erzeugt, ihr übertreiben Kopp waschen.

Die Internationale der Unternehmer.

Zu den Tagesblättern fanden wir folgende Nachricht:

„Graphische Bank“ in Prag. Gestern fand unter Vorsitz des Herrn Alois Wiesner die konstituierende Generalversammlung der Graphischen Bank, registrierte Genossenschaft mit beschränkter Haftung in Prag statt. Nach Genehmigung der Genossenschaftsstatuten und nach Zeichnung des Stammkapitals, das aus Anteilen zu 200 Kr. besteht, wurde der erste Verwaltungs- und Aufsichtsrat gewählt. In den Verwaltungsrat wurden folgende Buchdruckereibesitzer gewählt: Alois Wiesner, Jdílav Grégr Ed. Beaufort, S. Kotrba, Ed. Veselinger, sämtliche in Prag; Ernst Söhnan in Eger, Robert Kraus in Aulitz an der Elbe, W. Stiepel in Reichenberg und Robert Strache in Warnsdorf; in den Aufsichtsrat folgende Herren: S. Mural in Budweis, Fr. Knapp in Karolinenthal und Em. Geistlich in Prag.

Ob der Nationalismus des Herausgebers der deutschnationalen „Abwehr“ nicht einen argen Stoß ertitten hat, als er sich mit dem Jdílav Grégr, dem Kotrba und Beaufort zusammensetzte? Diese Herrschaften, die vorgeben, daß der Nationalismus der Arbeiter ein Verrat am Volkstum ist, kommen ganz anstandslos mit den angeblichen Feinden der Nation zusammen und machen gemeinschaftlich ihre Geschäfte. Macht es ihnen nach, ihr Arbeiter, auch euch dürfen nationale Gegenjäge nicht trennen. Vorwärts! International vereint aufs Ziel!

Das Avancement der Nationalverbändler.

Bei den Nationalverbändlern wird es fast zur regelmäßigen Erscheinung, daß sie von der Regierung für ihre Bravheit belohnt werden. Wir erinnern nur an den Kroy und verweisen heute auf den Nationalverbändler Dr. Koller. Als er 1907 von den Wählern der Städte Sobenelbe, Arnau, Schahlar und Rochlit in den Reichsrat gewählt wurde, war er noch simpler Bezirksrichter in Sobenelbe. Das Mandat und seine Regierungsfremdheit als Nationalverbändler haben seine Karriere wesentlich beschleunigt. Er wurde bald Landesgerichtsrat beim Kreisgericht Leitmeritz und jetzt, bei den neuen Ernennungen, ist er zum Oberlandesgerichtsrat in Prag befördert worden. Selbstverständlich ist Koller seit seiner Wahl, also seit fünf Jahren, vom Staatsdienst beurlaubt und er hat in dieser Zeit als Richter noch keinen Dienst getan; er hat ja auch als Landesgerichtsrat beim Leit-

meriker Kreisgericht gar nicht in Leimeritz gewohnt, vielleicht hat er sich in der Zeit das Leitmeriker Kreisgericht noch gar nicht von innen angesehen. Er ist also nicht für seine Dienste als Richterlicher Beamter, sondern für seine Tätigkeit als Nationalverbändler, für seine allzeit regierungsfremde Abstimmung mit dem Advance-ment belohnt worden. Was aber natürlich in Oesterreich durchaus keine politische Korruption ist.

Was Oesterreich ein Krieg kosten würde.

Die „Neue Freie Presse“ schreibt: Als die Kriese wegen Bosniens vor vier Jahren den österreichischen Finanzminister Herrn v. Bilinski und den ungarischen Finanzminister Dr. Weyerle zwang, Möglichkeiten zu prüfen, welche durch die Feindseligkeiten in Belgrad und durch die leidenschaftlichen Aufwallungen des Herrn Tscholtsch in Petersburg näher rückt, wurden hervorragende Persönlichkeiten des Geldwesens und des Kredits zu einer Beratung eingeladen. Dort wurden ihnen Ziffern vorgelegt, die bei den veränderten Preisen wohl nicht mehr gelten, aber die Vorstellung von dem Aufwand für einen modernen Krieg erleichtern. Ein Feldzug mit einer beiläufigen Dauer von drei Monaten sollte etwa zweieinhalb Milliarden Kronen kosten, und von dieser Summe entfiel ungefähr der dritte Teil auf die Mobilisierung. Das stimmt nahezu mit den Angaben des bulgarischen Finanzministers, der gesagt hat, daß jeder Tag anderthalb Millionen Franken verschlinge. Wenn diese Zahl auf die zehnfach größere österreichisch-ungarische Armee entsprechend umgerechnet und die Ausgaben für die Einberufung und für den Aufmarsch hinzugezählt werden, so wird sich für die Zeit von neunzig Tagen eine Schätzung ergeben, die wohl nur den Wert eines Zahlenbildes haben kann, aber dem Nachdenken und dem Urteil doch einige Grundlagen bietet.

Wie Herr Kemetter lügt.

Der christlichsoziale Abgeordnete Kemetter, der sich bekanntlich in der Rolle des „Eisenbahnerretters“ gefällt, legt in jüngster Zeit besonderes Gewicht darauf, zu erklären, Abgeordneter Tomtschik nehme nach einem Bericht der „Arbeiter-Zeitung“ für sich das Verdienst in Anspruch, einen Antrag gestellt zu haben, wonach einigen Unterbeamtenkategorien der Beamtencharakter zuerkannt werden solle, während in Wahrheit dieser Antrag von ihm, dem Abgeordneten Kemetter, stamme. Dieser kleinlichen Wichtigmacherei gegenüber stellen wir folgendes fest:

In einer Sitzung des Subkomitees des Staatsangestelltenauschusses im Oktober des Vorjahres wurde, wie erinnerlich, ein von den darin vertretenen Parteien gemeinsam zustandegebrachter Beschluß gefaßt, der sich auf die individuelle Ernennung von Unterbeamten zu Beamten bezieht. Einige Tage darauf wurde nun in einer neuerlichen Sitzung des Subkomitees vom Abgeordneten Kemetter der Antrag gestellt, es seien zu den vom Subkomitee bereits beschlossenen Gruppen auch noch die Lokomotivführer, Oberkondukteure und Platzmeister hinzuzufügen; ein Antrag, dem nebenbei bemerkt eine materielle Wichtigkeit gar nicht zukommt und der wohl mehr eine Extrafürsorge für die Popularität des Herrn Kemetter als für das materielle Wohl der angeführten Gruppen enthält. Irrtümlicherweise hatte nun die „Arbeiter-Zeitung“ in ihrem Bericht diesen Antrag als vom Abgeordneten Tomtschik gestellt bezeichnet, worauf auch Herr Kemetter vom Abgeordneten Genossen Tomtschik im Parlament sofort aufmerksam gemacht wurde. Bei einer am 16. v. M. auf der Rudolfsferstraße stattgefundenen christlichen Eisenbahnerversammlung soll nun Herr Kemetter nach einem Bericht des Organs des Verkehrsbundes erklärt haben, „daß die „Arbeiter-Zeitung“ die lügnerische Feststellung sich leistete, daß Abgeordneter Tomtschik den Antrag gestellt habe, einigen Unterbeamtenkategorien den Beamtencharakter zuzuerkennen.“ Redner habe den Abgeordneten Tomtschik darauf aufmerksam gemacht, der versprach, die Unwahrheit gutzumachen, jedoch erwarte Redner noch heute vergebens die Korrektur. So werden Verdienste, die anderen gebühren, von den Sozialdemokraten sich angeeignet.

Wichtig ist aber, daß, wie schon oben bemerkt, nicht Genosse Tomtschik von Herrn Kemetter auf diesen Irrtum aufmerksam gemacht wurde, sondern daß umgekehrt Genosse Tomtschik selbst Herrn Kemetter von der Unrichtigkeit, die in dem parlamentarischen Bericht der „Arbeiter-Zeitung“ unterliegt, verständigte und die Richtigstellung versprach. Der Irrtum wurde auch in der „Arbeiter-Zeitung“ vom 12. November 1911 auf Seite 5, Spalte 1 in folgender Notiz richtiggestellt:

Die Eisenbahnervorlage. In unserem gestrigen Bericht über die Sitzung des Staatsangestelltenauschusses wurde berichtet, daß der Antrag auf Vermehrung der Gruppe von Unterbeamten, die zu Beamten ernannt werden sollten, von Tomtschik gestellt worden sei. Das ist ein Irrtum. Tomtschik hat nur die Anträge des Subkomitees, die sich auf die Arbeiter bezogen, nicht die über die Unterbeamten begründet.

Wie man sieht, hat also der Abgeordnete Kemetter ganz fest gelogen. Und übrigens muß das Prestige dieses Herrn schon recht eines frischen Aufputzes bedürfen, wenn er es für angezeigt findet, mit einem recht belanglosen Irrtum, der in einem Zeitungsbericht unterlaufen war, einige Monate in den Versammlungen herumzuhäusieren.

Ausland.

Von der Eisenbahnerorganisation in Großbritannien.

Vom 7. bis 11. Oktober 1912 fand in Dublin (Irland) der Verbandstag der Amalgamated Society of Railway Servants statt. Das ist die größte der in Großbritannien bestehenden Eisenbahnergewerkschaften. Generalsekretär J. G. Williams legte einen ausführlichen Jahresbericht vor, in dem er sich unter anderem mit der Verschmelzungsfrage befaßt. Nach dem Streik im August 1911 wurde ein gemeinsamer Ausschuß der

Amalgamated Society of Railway Servants, der General Railway Workers' Union sowie der Verbände der Lokomotivführer und Heizer und der Weichenwärter eingesetzt, um Mittel und Wege zur Beseitigung der gegenwärtigen Organisationszerplitterung zu finden. Die Vertreter von drei Verbänden entschieden sich für die Verschmelzung, aber der Verband der Lokomotivführer und Heizer wollte nur die Bildung eines Föderativverbandes unter Beibehaltung der inneren Selbständigkeit der einzelnen Organisationen; sein Vertreter, Generalsekretär Fox, nahm an den weiteren Verhandlungen nicht mehr teil. Die neu zu gründende Einheitsorganisation soll den Namen „National Union of Railwaymen“ führen und alle im Eisenbahndienst beschäftigten Personen als Mitglieder aufnehmen. Um den einzelnen Diensteskategorien gebührenden Einfluß auf die Verwaltung zu gewährleisten, sollen für alle Wahlen vier Abteilungen gebildet werden, und zwar je eine Abteilung des Lokomotivpersonals, des übrigen Verkehrspersonals, des Güterzugpersonals und endlich des Werkstätten- und Bahnbaupersonals. Alle Beamten der jetzigen Verbände sollen von dem neuen Verband übernommen werden. Die Mitglieder der drei beteiligten Organisationen haben in Urabstimmung die Verschmelzung mit der gesetzlich erforderlichen Zweidrittelmehrheit bereits beschlossen. Wenn die Verschmelzung vollzogen sein wird, so bestehen außer dem neuen Verband aller Diensteskategorien noch die Verbände der Lokomotivführer und Heizer (etwa 22.000 Mitglieder) und der Eisenbahnbureaubediensteten (18.700 Mitglieder).

Die Amalgamated Society of Railway Servants hatte Ende 1911 116.516 Mitglieder und der Zustrom dauert noch immer an. Allerdings ist der Mitgliederzuwinn im laufenden Jahre nicht so groß, als infolge der Uebernahme der staatlichen Versicherungsanstalten erwartet wurde. Die Amalgamated Society of Railway Servants kam nämlich um die Anerkennung als staatliche Kranken- und Invalidenkasse auf Grund des „nationalen Versicherungsgesetzes“ ein. Die Anerkennung wurde ihr zwar gewährt, aber erst knapp vor dem Wirksamwerden des Gesetzes, als die meisten Eisenbahner schon den Betriebskassen oder den gegenseitigen Hilfskassen (Friendly Societies) beigetreten waren. Mr. Williams berichtet, daß bis jetzt 65.000 Eisenbahner der staatlichen Versicherungssektion der Amalgamated Society of Railway Servants beigetreten sind, doch befinden sich darunter viele, die der Gewerkschaft nicht angehören; man hofft sie nach und nach für die gewerkschaftlichen Ideen zu gewinnen.

Eine Deputation, bestehend aus dem Arbeiterabgeordneten W. Thorne (Gasarbeiter), Mr. J. G. Williams und Mr. A. G. Walfden (Eisenbahnbureaubedienstete), sprach beim Ministerpräsidenten Asquith vor und forderte die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Der Beschluß war — selbstverständlich — ablehnend.

In Bezug auf die Abänderung des Gewerkschaftsgesetzes verhält sich die Regierung den Wünschen der Arbeiter gegenüber zwar nicht ganz ablehnend, aber sie will nur eine Halbheit bieten. Die Arbeiter wollen, daß den Gewerkschaften auf politischem Gebiet volle Bewegungsfreiheit zugeteilt wird und daß sie ihre Gelder nach ihrer eigenen Entscheidung verwenden dürfen. Der Entwurf einer Novelle zum Gewerkschaftsgesetz, den die Regierung vorlegt, will den Gewerkschaften lediglich gestatten, fakultative Beiträge für politische Fonds einzubehalten, die nur für ganz bestimmte Zwecke verwendet werden dürfen.

Finanziell schloß das Jahr 1911 für die Amalgamated Society of Railway Servants nicht günstig ab, da infolge der hohen Kosten des Streiks die Ausgaben höher wie die Einnahmen waren. Die Ausgaben betrugen nämlich 114.404 Pfund Sterling (zu je 24 Kr. im Wert), wogegen die Einnahmen nur 110.344 Pfund Sterling ausmachten. Das vorhandene Vermögen sank von 441.182 Pfund Sterling am Beginn auf 437.122 Pfund Sterling am Schlusse des Jahres.

Die Ausgaben für Streiks und Bewegungen waren 1911 höher als jemals vorher; im letzten Jahre wurden für diese Zwecke 36.084 Pfund Sterling aufgewendet, 1908 24.741 Pfund Sterling, 1909 16.205 Pfund Sterling, 1897 13.643 Pfund Sterling, 1898 12.375 Pfund Sterling, 1893 10.011 Pfund Sterling, in allen anderen Jahren weniger als 10.000 Pfund Sterling. Seit 1872 betragen die Kosten der Streiks und Bewegungen insgesamt 178.276 Pfund Sterling.

Die in den Jahren 1910 und 1911 für andere Unterstützungen ausgegebenen Beträge sind in der folgenden Tabelle angeführt:

	1910	1911
	Pfund Sterling	
Rechtschutz	15.155	7.269
Arbeitslosenunterstützung	8.793	10.560
Invalidenunterstützung	8.941	10.086
Waisenunterstützung	9.720	9.642

Da die britischen Bahnen in Privatbesitz und Betrieb sind, so haben auch die Eisenbahnergewerkschaften Unterstützungsweige, die bei Bediensteten von Staatsbahnen nicht in Betracht kommen würden.

Mr. Williams führt in seinem Bericht die Löhne und Arbeitszeiten an, die von den Einigungs- und Schiedsaussschüssen der Bahnverwaltungen und der Personale festgesetzt wurden; doch ist das Material viel zu umfangreich, als daß wir es hier selbst nur auszugsweise wiedergeben könnten.

Ueber die Verhandlungen des Verbandstages der Amalgamated Society of Railway Servants wird noch berichtet werden.

Eine päpstliche Enzyklika über die christlichen Gewerkschaften.

Zur Beilegung des seit vielen Monaten währenden Streites zwischen den christlichen Gewerkschaften katholischer und neutraler Richtung, ist jetzt eine Enzyklika des Papstes erschienen. Sie betont, daß der Papst über die Kontroversen in den letzten Jahren wohl unterrichtet worden sei, und erklärt dann, daß diejenigen Gesellschaften am meisten zu billigen seien, die vornehmlich auf der Grundlage der katholischen Religion errichtet sind und der Kirche als Führerin offen folgen. „Jedoch leugnen wir nicht,“ heißt es unter anderem weiter, „daß es Recht ist für die Katholiken und Arbeiter, ein besseres Glück

zu suchen und mit Anwendung von Vorsicht gemeinsam mit Nichtkatholiken für das gemeinsame Wohl zu arbeiten. Die Bitten von nicht wenigen von euch, wir mögen euch erlauben, die sogenannten christlichen Syndikate, so wie sie heute in euren Diözesen gegründet sind, zu tolerieren, dieser Bitten meinen wir mit Rücksicht auf die eigentümliche Lage der katholischen Sache in Deutschland nachgeben zu sollen, unter der Bedingung, daß geeignete Vorsichtsmaßnahmen angewendet werden, daß besonders auch die Beteiligten in die katholischen Arbeitervereine eingeschrieben sind und daß die Syndikate sich allem fernhalten, was mit den Lehren und Geboten der Kirche und der legitimen päpstlichen Gewalt nicht übereinstimmt.“ — Das heißt also: Den katholischen Arbeitern erlaubt der Papst die gewerkschaftliche Organisation, wenn sie diese Organisation willig unter die Fuchtel der Pfaffen beugen.

Das Kanonengeschäft.

Die Firma Krupp in Essen ist die Kanonenlieferantin fast aller Länder Europas. Wenn andere Firmen Wurstwaren oder Handchulleder erzeugen und exportieren, so erzeugt und expedit die Firma Krupp Kanonen aller Kaliber, die, wenn gut bedient, den sicheren Tod bringen. Die Firma Krupp ist eine sehr patriotische Firma, sie duldet in ihren Betrieben keine organisierten Arbeiter; das hindert si aber nicht, Kanonen an solche Länder zu verkaufen, von denen man nicht weiß, ob sie nicht dieselben Kanonen gegen Deutschland oder seinen österreichischen Alliierten verwenden werden. Bekanntlich spielte Wilhelm II. seit Jahren den Protektor der Türken. Deutsche Offiziere wirkten als Instruktoren in der türkischen Armee. In Deutschland erblickte die Türkei ihren Freund und Beschützer. Das hinderte aber die Firma Krupp nicht, ihr Kanonengeschäft mit den geschworenen Feinden der Türkei, mit Serbien und Bulgarien, zu machen.

Die beste Illustration hiezu ist die Aeußerung des Nationalökonom Dr. Otto Neuert im Handelsmuseum vom 7. November l. Z. Er schreibt: „Wer in Sofia zum Beispiel den Vertreter Krupps aussuchen will, erfährt zu seinem Erstaunen, daß derselbe dort eine der populärsten Persönlichkeiten ist, daß jeder Kutscher in Sofia weiß, wo er wohnt, ist er doch Ehrenbürger der Stadt Sofia. So hat es Deutschland verstanden, türkenfreundliche Politik zu treiben und dennoch den wirtschaftlichen Kontakt mit Serbien und Bulgarien nicht zu verlieren.“

Dieser „Ehrenbürger“ von Sofia ist das Prototyp eines kapitalistischen Geschäftsmannes. Jeder Kutscher kennt ihn, was will man noch mehr? Während er in Sofia für den Absatz Kruppscher Kanonen wirkte, tat ein anderer Ehrenbürger daselbe in Konstantinopel. Türken und Slaven mordeten sich gegenseitig mit Kanonen derselben Firma.

Der französische Gewerkschaftsverband gegen den Krieg.

Der Vorstand der Confédération générale beruft auf den 24. November eine Konferenz der Berufsverbände der französischen Arbeitsbörsen ein. Auf der Tagesordnung steht: Die Organisation des Widerstandes gegen den Krieg.

Bluttat eines christlichen Gewerkschaftsführers.

Amerikale Intoleranz hat am 11. d. M. in einem kleinen Orte der Marken unweit Pescara in Italien zu einer blutigen Gewalttat geführt. Die Anarchisten hatten in Candelara eine schon vorher angefangene Versammlung abgehalten, die von den Angehörigen der christlichen Gewerkschaft so beständig gestört wurde, daß die Polizei einige der „Christlichen“ verhaften mußte. Nach dem Vortrag gab dieses kümmerliche Betragen der Amerikaner zu einer Diskussion im Wirtshaus Anlaß, wobei ein Anarchist und ein Gewerkschafter des katholischen Verbandes handgreiflich wurden. Ein Sozialdemokrat namens De Biasi mischte sich als Friedensstifter ein und vertrieb einen gewissen Sabatini, einen Führer der lokalen christlichen Gewerkschaft, weil dieser Lust zu einer Prügelei zu haben schien. Als De Biasi Sabatini aus dem Wirtshaus beförderte, gab dieser drei Schüsse auf unseren Genossen ab, die so schwere Verletzungen zur Folge hatten, daß De Biasi bald darauf an innerer Verblutung starb. Es scheint sich keineswegs um eine Tat momentaner Wut, sondern um einen feigen Akt des Parteihasses zu handeln. Der Totschläger hatte schon am Morgen des Tages gesagt, daß vor dem Abend noch einer „hin werden müßte“. Er selbst hat auch die Unterbrechungen während des Vortrages vorbereitet und wollte ursprünglich, daß man bei der Rede fromme Gejänge aufstimme. Fromme Gesänge und Revolvergeschosse scheinen ihm harmonisch zusammengelungen zu haben. Der Nicht ist flüchtig; sein Opfer, das eine Frau und drei Kinder hinterläßt, war 32 Jahre alt.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein Meineidsprozeß. Am 27. Oktober 1911 fand eine Mitgliederversammlung des Ersten Spar- und Vorschußvereines von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen statt, bei welcher das Mitglied Franz Prohaska gegen den Obmannstellvertreter Karl Wild die Beschuldigung erhob, daß er anlässlich des vom Vereine veranlaßten Baues der letzten drei Bohnhäuser in Hütteldorf eine Bestechung von 600 Kr. erhalten habe. Aufgefordert, den Namen seines Gewährsmannes bekanntzugeben, nannte Prohaska den Aufsichtsrat Heinrich Saito.

Wegen dieser Beschuldigung erhob Karl Wild gegen Franz Prohaska vor dem Bezirksgericht Gießing die Ehrenbeleidigungsklage, zufolge deren Prohaska bei der am 13. Dezember 1911 stattgehabten Hauptverhandlung zu einer Geldstrafe von 300 Kr. verurteilt wurde. Bei dieser Verhandlung wurde Aufsichtsrat Saito als Zeuge unter Eid bernommen und gab an, daß er von einer derartigen Baumeistergeschichte gar nichts wisse. Infolge der von Franz Prohaska eritatteten Strafanzeige wurde nunmehr von der Staatsanwaltschaft gegen Heinrich Saito die Anklage wegen Verbrechen des Meineides erhoben, über welche sich nunmehr Saito vor einem Erkenntnisssenat des Landesgerichtes unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Pokorny zu verantworten hatt. Saito

Streiflichter.

Neue Winkelzüge gegen die Erbauung von Personalhäusern in Salzburg. Nach einer von durchaus verlässlicher Seite dem Aktionskomitee zugewandten Information haben die Salzburger Hausbesitzervereine der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck nahegelegt, im Hinblick auf die in letzter Zeit sich hebende Bautätigkeit in Salzburg von der Erbauung der Personalhäuser für Staatsbahndienstleute abzusehen. Daß sie sich hierbei auch der Mithilfe eines hohen hiesigen Eisenbahnfunktionärs versichert haben sollen, die sie auch gefunden haben, charakterisiert so recht die Widerläufigkeit des Kampfes, den unsere Staatsbahner um die Erfüllung dieser seit 15 Jahren brennenden Notwendigkeit zu führen haben.

Vor fast zwei Jahrzehnten schon erhob das Personal unter Hinweis auf die dringende Notwendigkeit die Forderung nach Erbauung von Personalhäusern in Salzburg. Trotz wiederholten Mahnungen wurde seitens der Bahnverwaltung nichts unternommen. Als endlich die Wohnungsnot und Wohnungssteuerung für die Staatsbahndiensteten Folgen nach sich zog, die nimmer länger erträglich waren, wurde 1907 ein neuerlicher Versuch unternommen und dem Eisenbahnministerium ein Gesuch mit den Unterschriften fast sämtlicher verbeirateter Bahndiensteten überreicht.

Ueber die Schwierigkeiten die sich dieser, seitdem nicht mehr zur Ruhe gekommenen Aktion entgegenstellten, ließen sich Bände schreiben. Was unsere Vertrauensmänner an Interventionen bei der k. k. Staatsbahndirektion und beim k. k. Eisenbahnministerium leisten mußten, ist zwar zum Teil dem Personal aus früheren Versammlungen und aus unseren Berichten bekannt, doch über die Mitwirkung bei der Beseitigung der verschiedenartigen Hemmnisse und Schwierigkeiten konnte meistens aus taktischen Gründen nicht gesprochen werden. Da hat es wohl sehr viel platonische Liebesbeteuerungen und schöne Worte gegeben und der offiziellen Versicherungen sind Legionen. Wenn unsere Salzburger Bauunternehmer gegebene Ministerworte mit halbwegs annehmbaren Preisen einschätzen würden, könnten die Personalhäuser wohl längst bezogen sein. Aber die Erfahrungen haben sowohl die breite Öffentlichkeit als auch das Personal gelehrt, von oben gemachte Versprechungen äußerst mißtrauisch einzuschätzen.

Der Eisenbahnminister Brda hat am 30. April 1910 dem Obmann des Komitees anlässlich dessen Audienz versichert, daß dem Bau prinzipiell nichts mehr im Wege stehe und das Geld hierfür gesichert sei. Er wünschte, daß das Personal schon übers Jahr in seinem neuen Heim wohnen soll, meinte der Minister gegenüber der Betonung der äußersten Dringlichkeit. Und trotzdem ist heute, Ende 1912, noch kein Stein vorhanden, noch kein Zeichen da, daß dem schwer bemühten Personal endlich die Erfüllung seines sehnlichsten Wunsches veranschaulicht würde. Der Ausbau der Straße, der so lange als Hindernis vorgeschützt wurde, ist nun vollzogen; nach dieser Richtung also das Hemmnis beseitigt. Aber wir wissen, daß hinterhältig ganz andere Kräfte tätig sind, immer neue Schwierigkeiten aufzutürmen. Im heurigen Frühjahr hat ein Funktionär in der Versammlung des Enigler Hausbesitzervereines freudestrahlend berichtet, daß es den vereinten Kräften gelungen sei, den Bau der Personalhäuser um ein Jahr hinauszuschieben und er hat recht behalten — trotz gegebenem Ministerwort. Dabei muß wohl dem borniertesten Eisenbahner klar werden, daß die legitimen Vertreter der Hausbesitzer Dr. Schwesler und Dr. Stöckel den deutschen Eisenbahnern die Unterstützung des Personalhäuserbaues nur vorgaukelten. Da mag der Hausbesitzerverein hundertmal dementieren und berichten. Die Tatsachen sprechen zu deutlich, als daß man den augenverdrehenden Beteuerungen Glauben beimessen könnte. — Woher, wenn nicht durch ein gefaßtes Subjekt von Hausbesitzern aufgeschwätzt, kam die Staatsbahndirektion auf einmal knapp vor der Bauausschreibung Veranlassung nehmen, anzufragen, ob die Personalhäuser noch nötig sein sollten? Das Bahnamt hat zweimal mit den Vertrauensmännern des Personals eine entsprechende Erledigung vereinbart, in der die Unzulänglichkeit der damaligen Bauten und deren Ungeeignetheit als Abhilfe der Wohnungsnot für die Eisenbahner zu gelten, nachgewiesen wird, aber die Vertrauensmänner erachten es dennoch für ihre Pflicht, das gesamte Personal selbst nochmals sprechen zu lassen.

Die letzte Lohn- und Gehaltsregulierung bei der Aufsig-Reglitzer Eisenbahn. Man schreibt uns: In der bürgerlichen Presse findet man gegenwärtig sehr häufig Berichte über die ungemein günstigen Betriebsergebnisse bei der A. T. E. So wurde bereits Ende Oktober l. J. konstatiert, daß heuer schon um 1.746.255 Kr. Mehreinnahmen als wie in der gleichen Periode des Vorjahres zu verzeichnen sind. Wie man dabei den Herren Aktionären den Mund wässrig macht nach dem zu erwartenden reichlichen Dividendenregen, soll nur nebenbei erwähnt werden. Doch betrachtet man die Bediensteten, aus welchen dieses Mehr herausgeschunden wird, so ändert sich sofort das Bild. Im Jänner l. J. wurde in derselben Presse bekanntgegeben, daß die A. T. E. um die Erhöhung der Kohlenfrachttarife beim Eisenbahnministerium angesucht habe, weil man dem Personal große Verbesserungen in den Bezügen gewährt hat. Die Bediensteten waren nicht wenig überrascht, hatte doch niemand etwas bekommen, und doch hatte die Verwaltung der A. T. E., an deren Spitze Herr Enderes steht, die Frechheit, solche Unwahrheiten in der Öffentlichkeit zu publizieren.

Durch das entschiedene Eingreifen des Genossen Tomajil im Ministerium mußte sich die A. T. E. verpflichten, dem Eisenbahnministerium binnen drei Monaten einen detaillierten Bericht zu übergeben, in welchem alle Verbesserungen enthalten sein sollten, widrigenfalls die Erhöhung der Kohlenfrachttarife nicht bewilligt würde.

Herr Enderes war damals in einer sehr verzweifeltsten Lage. Er, der Vorträge im Ministerium hält, wie man es machen muß, um sich vom Personal nichts abtrohnen zu lassen, der bei jeder Gelegenheit bekanntgab, daß er gerade das Gegenteil von dem machen werde, was die Sozialdemokraten wollen, mußte sich unter dem Druck der Sozialdemokraten dazu bekehren und Reformen durchzuführen. Es soll diese Gelegenheit dem Herrn Enderes sehr wehe getan haben und, wie einige Spötter sagen, soll er seit dieser Zeit sein „adeliges Haupt“ etwas geneigt tragen.

Die Tarifierhöhung sollte 400.000 Kr. einbringen, und dieser Betrag sollte zur Gänze verwendet werden. Nachdem nun diese 400.000 Kr. bewilligt waren, ging man ans Aufteilen derselben. Da hat sich wieder gezeigt, wie hübsch man auch dort „oben“ teilen kann.

Herr Enderes hat mit seinem Stab diesen Betrag so geteilt, daß für die Oberbeamten sehr viel und für das niedere Personal nichts geblieben ist.

Bekanntlich ist bei keiner Bahn das System der Nebenbezüge so eingeführt, wie bei der A. T. E. Die Oberbeamten kalkulierten jedenfalls, daß bei der Verstaatlichung der A. T. E. diese Nebenbezüge verloren gehen würden, deshalb war der Beamten einzig Streben: Umwandlung der Nebenbezüge in fixe.

Das hat man nun bei dieser Gehaltsregulierung gründlich getan, aber — nur für die Beamten. Man hat diesen Herren das Kohlenrelatum fixiert, wobei sie 80 bis 100 Kr. eingebüßt haben, dafür bekamen sie ein außerordentliches Avancement, bei welchem sie 230 bis 520 Kr. profitierten. Wie man sieht, kein schlechter Tausch. Wie die oberen Mäher aber in letzter Stunde noch für sich gesorgt haben, beweisen am besten die neuen Schemen.

Für die Oberbeamten gelten nur zwei verschiedene Schemen, eines für jene, welche gegenwärtig Oberbeamte sind, und das zweite für jene, welche erst Oberbeamte werden sollen. Ein gegenwärtiger Oberinspektor bezieht nach dem ersten Schema an Quartiergeld 1920 bis 2400 Kr., nach dem zweiten Schema in allen drei Klassen nur 1640 Kr. Ein Zentralinspektor bezieht nach dem besseren Schema 3090 Kr., nach dem anderen nur 1760 Kr. an Quartiergeld. Zugleich wurde eine große Anzahl von Zentral- und Oberinspektoren ernannt, damit alle Freunde in noch des Guten teilhaftig werden. Man vergleiche da nur die Schemen der k. k. St. B. Da stimmt der Ausspruch eines Klöcker, daß die Bezüge bei der A. T. E. besser sind, als wie bei den k. k. St. B.

Bei den Unterbeamten und Dienern hat man sich ja auch sehr viel Mühe gegeben, allerdings nur, um damit nichts für diese Kategorien herauszukommen. Die Quartiergeldregulierung, welche man dem Schema der k. k. St. B. anpassen wollte, hat man so geschickt zusammengeknüpft, daß die meisten leer ausgingen. Jene, welche aber wirklich der Regulierung teilhaftig wurden, haben einen Mehrbezug von jährlich 25 Kr. bekommen.

Einige Oberbeamte sind am 1. Jänner mit 400 Kr., am 1. Mai mit 400 Kr. und am 1. Juli wieder mit 400 Kr. avanciert, in Summa 1200 Kr. mehr in einem Jahr. Wenn man die ganze Regulierung zusammenstellt, so hat ein Beamter nach der Regulierung im Status A 120 bis 240 Kr., im Status B 120 bis 225 Kr., im Status C 110 bis 148 Kr. nur an Quartiergeld mehr, das außerordentliche Avancement nicht mitgerechnet. Dagegen hat ein Unterbeamter 25 Kr. und ein Diener 30 Kr. jährlich mehr, trotzdem ja eigentlich die ganze Aktion nur von dem organisierten Personal eingeleitet wurde.

Für 470 Beamte kann man annehmen, daß 150.000 Kr. verwendet wurden, für 3000 Unterbeamte und Diener im schätzten Falle 60.000 Kr. Man hat da dem Personal wieder einen sehr abgenagten Knochen hingeworfen. Die Arbeiter haben eine Lohnaufbesserung von 5 bis 30 S. täglich bekommen. Man kann rechnen, wie man will, es fliegt noch ein ziemlich Stück Geld von den 400.000 Kr. in die Taschen der Aktionäre. So schaut in Wirklichkeit die Gehaltsregulierung aus. Nun hört man, wie erwähnt, immer von dem guten Geschäftsgang der A. T. E. Diese Mehreinnahmen sind doch nur auf die willkürliche und rücksichtslose Ausbeutung des Personals zurückzuführen. Die Dienstleistungen sind unmeniglich, die Verpflanzung der einzelnen Züge ist so groß, daß man, um sich vor der Generalinspektion zu sichern, den Zügen andere Nummern gibt. 15- bis 18stündiger Durchschnittsdienst ist monatelang keine Seltenheit, speziell bei dem Lokomotiv- und Zugpersonal, und dies alles erst seit einigen Monaten, seit Herr Enderes die Vertrauensmänner unserer Organisation maßregelt. Ist es doch im September vorgekommen, daß in einer Station der A. T. E. (Name und Zugnummer bekannt) ein Überzug eine volle Stunde gestanden ist, weil der Beamte mit dem ganzen Personal geschlafen hat. Wo bleibt da die Sicherheit?

Anstatt für ein menschenwürdiges Dasein zu sorgen, gründet Herr Enderes gelbe Vereine, um dann diese Leute mit allen möglichen Mitteln bis auf die Knochen auszubeuten. Um der Öffentlichkeit die Zufriedenheit des Personals vorzugaukeln, werden Fackelzüge kommandiert, wobei auch die Teilnehmer einen Fleischbroden zu kosten bekommen. Das alles ist nach dem Sinn und Geschmack des Herrn v. Enderes. Herr Oberinspektor Witzlil, auch einer, der avanciert ist, hat in der Versammlung des Unterhosenvereines den letzten Artikel aus dem „Eisenbahner“ vorgelesen. Wir ersuchen den Herrn, in der nächsten Versammlung auch diesen Artikel zu verlesen und — zu widerlegen. Vielleicht wird manchem Mitglied der Seifenieder aufgehen, warum gerade die Herren Oberbeamten so großes Interesse an der Entwicklung des Unterhosenvereines haben, insbesondere Herr Witzlil, der ja auch alle Ursache hat, zufrieden zu sein, sind doch auch ihm jene Jahre, welche er in irgend einer Advokaturkanzlei zugebracht hat, in den Pensionsgenügen bei der A. T. E. eingerechnet worden. Jedenfalls meinen diese Herren, noch einmal ein so gutes Geschäft auf Kosten des Personals zu machen, als dies heuer der Fall war.

Kasernenstände. Es gab eine Zeit, wo das Kasernenelend in unserem Blatt ständig ganze Spalten füllte, wo das auf „Unterkunft“ in fremden Stationen angewiesene Personal sich nicht genug wehren konnte der Zumutungen der „fürsorglichen“ Verwaltungen, welche als Kasernen alles, nur nicht für Menschen geeignete Räume anwies. Wenn wir hier von der Vergangenheit reden, so, als ob jetzt ein halbwegs erträglicher Zustand herrschen würde, hat das eine gewisse Wahrheit an sich. Dies natürlich nur bedingt. Durch das fortwährende Hämmern in unserem Blatte, welches die Kasernenstände unermüdlich aufzeigte, wurde die Öffentlichkeit aufmerksam; durch das unerwartete Vorgehen des Personals, welches im Eisenbahnministerium und bei den Direktionen antrieb, wurde das Gewissen und vielleicht auch die Scham ein wenig rege und da und dort konnte man Ansätze von Besserung verzeichnen. Es entstanden neue Kasernen, alte wurden menschenwürdiger. Viele Löcher bestanden zwar fort, aber immerhin, leichtgläubige Gemüter konnten glauben, es gehe nun doch einmal vorwärts, wenn auch langsam.

Zu dieser Meinung konnte man auch gelangen. Die Aufklärung schreitet fort, Ziele und Zwecke der Hygiene sind nicht mehr wie ehemals ein Geheimnis weniger Menschen, sie sind Wissen der Gesamtheit geworden. Ueberall treten Kongresse zusammen, auf welchen die Grundzüge alles dessen, was dem Menschen nützt, aufgestellt und verbreitet werden. Nicht zuletzt durch diese Kongresse wird die Menschheit unterrichtet von der Gefährlichkeit und leichten Übertragbarkeit verschiedener Krankheiten, besonders der Tuberkulose, Sphinkis und anderer Hautkrankheiten. Körperkulturen und die Staaten selber befassen sich mit dem Studium und der Abwehr dieser Seuchen, welche das Volk dezimieren und eine wahre Geißel sind. Der Staat befaßt sich also mit der Abwehr, zum Beispiel der Tuberkulose, er versäumt es nicht, seine Vertreter zu den Kongressen zu entsenden, die dort viel Gutes — reden. Nicht nur das! In jedem öffentlichen Gebäude, Amt und in den Eisenbahnmagazinen finden sich Plakate, die verkünden, daß das freie Auspucken verboten ist. Also, einerseits das Drängen des Personals, andererseits die Mahnrufe der Ärzte und Kongresse — es könnte doch sein, daß die Bahnverwaltungen mit den greulichen Kasernenzuständen, mit welchen man das Wort Hygiene im Zusammenhang nicht nennen kann, aufträmen würden.

Aber es scheint noch weit zu sein zu guten Kasernen in Oesterreich, wie zwei Fälle der letzten Zeit beweisen. Es betrifft die Stationen Wels und Selzthal. Beide Male sind Wiener Zugbegleiter die Opfer.

In Wels steht ein Haus, gewiß so alt als die Westbahn. Es ist ein „Kumpenhäus“, und seine Erbauer hatten schwerlich eine Ahnung, daß es einst, nach 60 Jahren, zu Kasernenzwecken benutzt werden wird. Nachdem aber in vielen anderen Stationen die Kumpenhäuser für diese Zwecke verwendet werden, schmeiß man auch in Wels die dort wohnenden Parteien hinaus, um „Kasernen“ zu gewinnen. Es nützigten dort zwei Wiener Paz-

verantwortete sich dahin, daß die Behauptungen Prohaska auf Erkundung beruhen. Er habe mit Prohaska freundschaftlich verkehrt und mit ihm in seiner Wohnung öfters Schach gespielt, doch sei ihm niemals eine ähnliche Äußerung, wie Prohaska sie behaupte, in den Mund gekommen. Zeuge Prohaska schilderte in eingehender Weise, daß Saito einmal im Spätsommer 1910 ihn besucht habe und im Beisein seiner Virtschasterin Mathilde Waniczek und seines außer-ehehlichen Sohnes Alfons Pojmann die Äußerung tat, Bild sei einmal zu einer Vorstandsitzung des Spar- und Bauvereines gekommen und habe 600 Kr. auf den Tisch gelegt mit den Worten: „Macht damit, was Ihr wollt; das hat mir der Baumeister gegeben!“ Der Zeuge gab weiters an, daß er von diesem Gespräch sofort dem Lokomotivführer Karl Gimmeler, der ihn gleich nach dem Weggehen Saitos besuchte, damals erzählt habe. Die Zeugen Mathilde Waniczek und Alfons Pojmann bestätigten die Angaben Prohaskas nahezu wörtlich gleichlautend. Zeuge Gimmeler gab an, daß Prohaska ihm tatsächlich, als er ihn einmal im Spätsommer 1910 besucht habe, von jener Äußerung Saitos erzählt habe. Der Verteidiger Dr. Leopold Kay beantragte die Vernehmung mehrerer Zeugen unter anderem darüber, daß Prohaska sich vor Jahren mit spiritistischen und hypnotischen Experimenten abgegeben hat und daß ihm sehr wohl ein suggestiver Einfluß auf seine Umgebung und seinen Freund Gimmeler zugunsten sei. Der Gerichtshof lehnte diese Anträge als unerheblich ab. Nach den Schlussanträgen des Staatsanwaltes und des in Vertretung des Privatbeteiligten Prohaska erschienenen Dr. Siegmund Kohn, führte der Verteidiger Dr. Kay aus, daß dem Angeklagten Saito, als er als Zeuge vor dem Bezirksgericht Hiesing vorgekommen wurde, von dem Bezirksrichter der Vorhalt über das dem Zeugen wegen seiner etwaigen Teilnahme an der Ehrenbeleidigung zustehende gesetzliche Entschlagsrecht nicht gemacht wurde, weshalb die Zeugenansage nicht den Tatbestand eines Meineides bilden könne. Weiters hob der Verteidiger hervor, daß die belastenden Zeugenansagen über ein vor mehr als zwei Jahren stattgehabtes Gespräch in einer so merkwürdigen Weise wörtlich übereinstimmen, daß die Annahme einer Beeinflussung der Zeugen begründet sei, weshalb der Verteidiger die Freisprechung beantragte.

Der Gerichtshof fällt ein freisprechendes Urteil, wobei der Vorsitzende hervorhob, daß der Zeuge nicht in der Lage gewesen sei, von seinem gesetzlichen Entschlagsrecht Gebrauch zu machen und sich deshalb bei seiner Aussage in einer Zwangslage befunden habe.

Innsbruck. (Angeklagte Südbahner.) Bei einer am Südbahnhof vorgenommenen Vernehmung fuhr eine Lokomotive etwas unsanft an einen Dienstwagen. Durch den Anprall wurde der im Dienstwagen beschäftigte Zugführer Anton Kieninger verletzt. Wegen dieses Unfalles erhob die Staatsanwaltschaft die Anklage gegen Lokomotivführer A. Schbacher sowie den Zugführer Kieninger und die Bediensteten Zinglerle und Anton Kieninger. Die vom Doktor Gruener verteidigten Angeklagten wurden sämtlich freigesprochen, da ein Verschulden nicht nachgewiesen werden konnte.

Hüftgelenkentzündung als Unfallfolge. Der Wladwäher der k. k. österreichischen Staatsbahnen Josef Schläis erkrankte am 25. Dezember 1909 im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen einen Unfall, indem er, als er aus dem Keller seiner Blockhütte Kohle heraufholte, auf der Treppe zu Boden stürzte und sich am linken Bein sowie am Gesäß ansetzte. Infolge der Schmerzen und der Schwäche im linken Bein glitt er, kurz nachdem er sich erhoben hatte, wieder aus und stürzte sich hierbei am linken Knie heftig an. Nur mit Mühe und mit Zuhilfenahme der Hände gelang es ihm, aus dem Keller heraufzukriechen, worauf er über Anraten des Arztes einige Tage zu Hause blieb. Nach Verlauf von zwei Wochen setzte er seinen Dienst fort, mußte jedoch wiederholt ärztliche Hilfe wegen der Schmerzen, die sich im Knie immer wieder einstellten, in Anspruch nehmen.

Im März 1910 hatte sich der Zustand im verletzten Bein derart verschlechtert, daß er im Bezirkskrankenhaus in Kladsno in ambulatorischer Behandlung trat und schließlich, da diese zu keinem Resultat führte, im Dezember 1910 endgültig seinen Dienst aufgeben mußte. In jenem Zeitpunkt konnte er das linke Bein infolge heftiger Schmerzen, die nunmehr hauptsächlich in der Hüfte auftraten, kaum mehr bewegen, welcher Zustand auch in der Folgezeit stationär blieb. Nach Ablauf des Krankheitsjahres suchte er bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt um eine Rente an, wurde jedoch mit seinem Begehren abgewiesen, da die Anstalt den Zustand seines linken Beines nicht als Unfallfolge anerkannte.

Schläis brachte nun durch Dr. Leopold Kay die Klage beim Schiedsgericht ein, und das Beweisverfahren ergab, daß eine Verletzung am Knie wohl kaum zu konstatieren sei, daß hingegen Schläis an einer schweren Hüftgelenkentzündung leide, welche ihn vollständig unfähig mache, sein linkes Bein zu gebrauchen.

Nach dem Gutachten der Sachverständigen war die Ursache dieser Hüftgelenkentzündung allerdings nicht ungewiss, da solche Entzündungen mitunter tuberkulöser Natur sind und ohne einen weiteren Anlaß auftreten, in vielen Fällen jedoch auch auf Unfälle zurückgeführt werden können.

Ueber Befragen des Klagevertreters gaben jedoch die Sachverständigen an, daß für eine tuberkulöse Entstehung im vorliegenden Falle kein Anhaltspunkt vorliege und daß im übrigen auch der Zeitraum von der Ereignis des Unfalles bis zum Auftreten der schweren Folgen desselben ein solcher sei, daß die Entstehung der Hüftgelenkentzündung durch den Unfall als plausibel angenommen werden könne.

Seitens des Vertreters der beklagten Anstalt wurde nunmehr darauf hingewiesen, daß der Kläger selbst angegeben hat, daß der Entzündungsprozess in seinem Hüftgelenk erst seit Dezember 1911 in merklicher Weise aufgetreten sei und daß somit nach den eigenen Angaben Schläis eine wesentliche Verschlimmerung in seinem Zustand vorliege, welche der Anstalt bisher nicht bekanntgegeben worden sei, so daß die Anstalt noch nicht in der Lage gewesen sei, über diese Verschlimmerung zu entscheiden.

Die Befragung der Sachverständigen ergab, daß Schläis selbst als Laie wohl kaum in klarer Weise über seinen Zustand und über das Fortschreiten seiner Krankheit orientiert sein konnte, daß jedoch die Ärzte der beklagten Anstalt, welche in jenem Zeitpunkt, in welchem der Kläger sich ihnen zwecks Untersuchung vorstellte, den Zustand des Klägers und die weiteren Folgeerscheinungen des Unfalles sicherlich hätten erkennen können und wohl auch erkannt haben, so daß der Klagevertreter nunmehr den Standpunkt einnahm, daß die Verschlimmerung des Zustandes der Anstalt in hinreichendem Maße bekannt gewesen war und daß somit der vorliegende Fall im Sinne der Klage zur Entscheidung gelangen mußte.

Das Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap schloß sich auch den Ausführungen des Klagevertreters an, nahm den Zusammenhang der schweren Erkrankung des Klägers und seinem Unfall als erwiesen an und verurteilte die Anstalt, dem Kläger unter Annahme einer Einbuße von 100 Prozent eine 60prozentige Rente und für die verlossene Zeit eine entsprechende Nachzahlung zu leisten.

tien: eine im ersten Stock und eine ebenerdig. Das Zimmer im ersten Stock ist berichtigt wegen seiner mangelfehlenden Vergangenheit. Als ihrer gar zu viel wurden, für drei schlafende Zugsbegleiter rühte man ihnen mit Schwefel zu Seibe, und waren wochenlang Fenster und Türen verpakt. Ansonsten weist dieses Zimmer natürlich alle Mängel auf, die ein zu staubigen zweck adaptiertes ehemaliges Wohnzimmer aufweisen muß. Jetzt leistet sich diese Station folgendes: Sie hat eine zweite Partie unterzubringen und tut dies auf eine Art, die jeder Beschreiber spottet. Da gibt es zwei zusammenhängende Räume; der vordere Raum ist den Verschiebern und Arbeitern zugewiesen, durch diesen gelangt man in die Kaserne für Zugsbegleiter. Die Verbindungstür weist Klaffende Risse auf, man würde aber auch ohne diese jedes Wort, das vorne gesprochen wird, in der Kaserne hören. Es kann natürlich niemand fordern, daß die Zugsbegleiter ruhen können? Die Verschieber fochen und wärmen auch ihre Speisen dort, ferner trocknen sie dort ihre nassen Kleider, diese werden jetzt gar häufig naß. Ist dies ein Ort für schlafende Menschen? Das Zimmer selber hat — zementierten Boden. Wir sind vieles gewohnt, haben schon mancherlei gesehen und gespürt, die Staatsbahnen sorgen ja ausnehmend dafür, aber einen Steinboden in einem Zimmer, in dem Menschen schlafen sollen, das blieb der Station Wels und der Staatsbahndirektion Linz vorbehalten. Jeder Bauer bringt sein Vieh besser unter; diese Ueberzeugung können sich die genannten Stellen in Oberösterreich leicht verschaffen. Wenn das sich fortspinn, wird man dem Personal demnächst einen Keller oder ein Klosett zur Ruhe anweisen; zum größten Glück ist diese Kaserne ohne Klosett. Ebenjoviel, besser gesagt ebenjoviel, Mitgefühl für ruhebedürftige Menschen hat man in der Station Selzthal und in der Staatsbahndirektion Villach. Dort zwang man zwei Wiener Partien in dasselbe Zimmer und in dieselben Betten. So unglücklich es klingt, es war dennoch so. Die Partie vom Zug Nr. 301 kommt eine Stunde früher nach Selzthal als die Partie vom Zug Nr. 300 wegfährt (mit Nr. 302). Die Partie vom Zug Nr. 301 mußte warten, bis die andere Partie die Betten verließ, dann mußten sie sich in die noch warmen Betten legen. Diese Schweinerei, anders kann man es nicht bezeichnen, wurde zwar schon abgestellt, aber daß sie vorkommen konnte, das kennzeichnet abermals die „personalfürsorgende“ Staatsbahndirektion und den hohen vornehmen Sinn ihrer „höheren“ Beamten. Der Freizeit fehlt den Kollegen, worauf die Kunden sitzen, jedesmal um; er weiß, wie unangenehm es ist, die Körperwärme eines fremden Menschen zu fühlen. Der Vorstand der Station Selzthal und die Verantwortlichen der Villacher Direktion wissen das nicht, sie denken dabei gar nichts, wenn sie anordnen, daß sich Zugsbegleiter entkleidet in ein von den Ausdünstungen eines anderen schlafenden Menschen erfülltes Bett legen sollen. Diese Herren wissen wirklich nicht, welchen Ekel es bei einem Menschen erzeugen muß, wenn er sein Gesicht auf einen Koppkissen legen muß, der vom Speichel und Schweiß seines Vorschläfers durchnäßt und feucht ist; wie sollen sie wissen, wie leicht die Tuberkulose, Syphilis und andere Hautkrankheiten übertragbar sind. Hygiene? Was ist das, ihr Herren?

Wer derartiges anordnet, verrät einen bedenklichen intellektuellen Tiefstand und zwingt dies zu einem traurigen Schluß auf die Sinnes- und Denkart unserer Beamten. Wir fordern das Eisenbahnministerium auf, endlich dafür zu sorgen, daß die Laten seiner Organe den mit so viel Empfindung gesprochenen Worten entsprechen, nein, aber wenigstens nahekommen. Es kommt ein erstaunliches Maß von Dummheit und Unfähigkeit zum Vorschein, wenn einerseits die Tagesblätter berichten, daß die Staatsbahnen Tuberkulosefürsorgestellen schaffen und andererseits alles tun, um Tuberkulose zu züchten.

Es ist wirklich zum Springen: Da gibt es ein Sanitätsdepartement im Eisenbahnministerium und wir sind überzeugt, daß dort mit Ernst und Eifer über das gesundheitliche Wohl der Bediensteten und Reisenden beraten, daß alles getan wird, was man im 20. Jahrhundert von einem Sanitätsdepartement verlangen kann. Und dort gibt es eine Station, worüber dieses Eisenbahnministerium die Aufsichtspflicht hat, in der die gefährliche Sauerei vorkommen konnte.

Ueber diese Brutstätten und Mördergruben wurden bei den maßgebenden Faktoren Beschwerden geführt, aber die Linzer Direktion behauptet, daß die Klagen des Wiener Personals nicht der Wahrheit entsprechen. Will vielleicht diese Direktion mit ihrer Behauptung der Welt einen Beweis erbringen, wie man das I. I. Eisenbahnministerium foppen kann, oder fehlt diesen Menschen überhaupt der notwendige Verstand?

Das Ergebnis der Wahl in den Arbeiterausschuß der I. I. Staatsbahndirektion Wien. In den Arbeiterausschuß der Staatsbahndirektion wurden sämtliche Kandidaten der sozialdemokratischen Liste gewählt. Es wurden gewählt:

Sektion I (Bau- und Bahnerhaltungsdienst). Als Mitglieder: Ferdinand Schneider, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien III, August Hütterer, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien II, Johann Kral, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Wien I, und Anton Gyllhofer, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Wien I, mit 1811 bis 1817 Stimmen. Als Ersatzmänner: Vinzenz Böhl, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Gmünd, Adolf Kotzba, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Wien II, Adolf Mujil, Oberbauarbeiter Wien III, und Martin Paul, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien I, mit 1746 bis 1812 Stimmen.

Sektion II (Zugförderungs- und Werkstätten dienst). Als Mitglieder: Franz Ziegler, Schmied, Werkstätte Wien, Franz Zauer, Kesselschmied, Werkstätte Gmünd, Alois Kuch, Hilfsarbeiter, Werkstätte St. Pölten, und Franz Bösch, Kohlenarbeiter, Heizhaus Wien I, mit 1132 bis 1138 Stimmen. Als Ersatzmänner: Josef Bötzinger, Schlosser, Werkstätte Wien, Franz Grünzels, Schlosser, Werkstätte Gmünd, Leopold Kerner, Kohlenarbeiter, Heizhaus Wien II, und Karl Cermal, Heizhausarbeiter, Heizhaus Hütteldorf, mit 1131 bis 1136 Stimmen.

Sektion III (Verkehrsdienst). Als Mitglieder: Franz Kubitschek, Magazinarbeiter, Wien I, Michael Urban, Gepäckträger, Wien II, Karl Müller, Stationsarbeiter, Schwerberg und Josef Kollal, Magazinarbeiter, Wien I, mit 804 Stimmen. Als Ersatzmänner: Johann Franzal, Magazinarbeiter, Wien-Hauptkassam, Alois Strömanner, Stationsarbeiter, Hütteldorf-Hading, Franz Zimmerer, Magazinarbeiter, Wien II, und Julius Dorninger, Bremser, Krems, mit 550 bis 804 Stimmen.

Das Strebertum im Materialmagazin der I. I. Nordbahn in Floridsdorf. Unter der Verwaltung der ehemaligen K. K. N. B. war der Vorstandsposten bei dieser Dienststelle mit einem in diesem Dienst gut versierten Beamten besetzt, der durch seine praktischen Erfahrungen befähigt war, die Geschäfte dieser Dienststelle zur besonderen Zufriedenheit der Nordbahndirektion zu leiten. Obwohl sich der Dienst in jeder Hinsicht klug abwickelte, konnte sich das zugeteilte Personal über Ueberbürdung und schlechte Behandlung im Dienst nicht beklagen, vielmehr wurde die Dienstfreude desselben durch die humane und gerechte Behandlung seitens des Dienstvorstandes nicht zum Schaden der Bahnverwaltung gehoben. Nach der Verstaatlichung der Nordbahn wurde die Vorstandsstelle als Inspektorsposten normiert und das Wettrennen aller Prote-

ktionskinder der I. I. Staatsbahn um diesen Posten begann. Ohne daß man auf den bisherigen Dienstvorstand, der, wie bereits erwähnt, sich der Sympathien des Personals erfreute, und diese Stelle vollkommen und ganz ausfüllte, Rücksicht genommen hätte, wurde von den I. I. Staatsbahnen ein Maschinenoberkommissar zum Vorstand der Materialmagazinsleitung ernannt, der aber bald das Zeilidje segnete. Nun wurde die freigewordene Vorstandsstelle neu ausgeschrieben. Viele und verdienstvolle ältere Nordbahnbeamte bewarben sich um diesen Posten, und nach der Sachlage hätte diesen auch einer der Nordbahnpetenten bekommen müssen, wenn das Eisenbahnministerium, beziehungsweise die Nordbahndirektion, bei Besetzung dieses Postens von den Forderungen der Gerechtigkeit geleitet gewesen wäre und nicht, wie wir es leider überall sehen, die Protektion die Hauptrolle gespielt hätte. Und so kam es, daß ein junger Mann, der erst vor kurzer Zeit die Schulbank verlassen hat, um im Staatsbahndienst seine theoretischen Kenntnisse zu verzapfen, und der erst im 24. Lebensjahre steht, den Inspektorsposten, das ist die VI. Dienstklasse, erhielt und zum Vorstand dieser wichtigen Dienststelle ernannt wurde. Schon die Verleihung dieses Dienstpostens an einen im Dienste unerfahrenen Beamten, wie es Herr Gustav Hochmann, der derzeitige Chef des Materialmagazins ist, beweist, daß bei der I. I. Staatsbahnverwaltung nicht die Fähigkeiten und praktischen Kenntnisse und die sonst noch notwendigen Eigenschaften, die bei einem Dienstvorstand vorausgesetzt werden müssen, maßgebend sind, sondern daß nur Protektion Trumpf ist. Was Herrn Hochmann an Kenntnissen im Dienste fehlt, das trachtet er durch Sektaturen und durch brüskes Vorgehen gegenüber seinem zugeteilten Personal zu ersetzen, um bei der I. I. Nordbahndirektion, beziehungsweise beim I. I. Eisenbahnministerium Beweise zu liefern, was für ein Genie er ist und wie er es versteht, Zucht und Ordnung unter den Lohnsklaven der I. I. Materialmagazinsleitung einzuführen. Ohne daß die nötigen Vorbereitungen seitens der I. I. Nordbahndirektion zur Umwandlung des früheren Materialdeposits in ein Materialmagazin in bewährter Beziehung getroffen worden wären, wurde die halbwegs kaufmännische Verrechnung der ehemaligen K. K. N. B. durch die für einen Greislerladen geeignete Verrechnungsform von den I. I. Staatsbahnen ersetzt und das Personal trotz aller Hindernisse, die sich hier in jeder Hinsicht ergeben, zur Verrichtung ihrer Dienstobliegenheit aufgepeitscht. Sowohl das Magazins- als auch das Kanzleipersonal litt bei dem Mangel an den nötigen Instruktionen fürchterlich und alle von den Vertretern des Personals in dieser Angelegenheit unternommenen Vorstellungen blieben erfolglos. Der verstorbene Inspektor Herr Josef Siegl, der ja auch nicht zu den Personalfreunden gezählt werden konnte, hatte wenigstens so viel Rücksicht, daß er das Personal als Menschen ansah und darnach handelte. Herr Hochmann aber kennt keine Rücksichten und will mit der größten Rücksichtslosigkeit seine Position festigen, um recht bald Inspektor zu werden. So wurde zum Beispiel wegen einer nichtigen Sache ein Arbeiter, der Vater von fünf Kindern ist, 20 Jahre im Dienste der Nordbahn stand und im Dienst derart verunglückte, daß er dauernd eine kleine Invalidenrente bezieht, von Herrn Hochmann rücksichtslos aufs Pflaster geworfen. Ja, dieser Mann wurde noch von diesem Herrn wie ein wildes Tier verfolgt und bei der Polizei und beim Landesgericht zur Verantwortung gezogen. Wie vorauszu sehen war, wurde der Entlassene bei diesen Behörden vollkommen freigesprochen; was die ungerichtfertige Brutalität des Herrn Hochmann charakterisiert. — Wenn sich das Personal in die Dessenlichkeit flüchtet, so liegt der Grund hierfür wohl in den unhaltbaren Zuständen im Materialmagazin und es wäre im Interesse der I. I. Staatsbahndirektion geboten, in dieser Dienststelle eheabaldig Ordnung zu schaffen, da das Personal nicht gewonnen ist, auf seine Kosten das Strebertum des Herrn Hochmann zu unterstützen. Diezu hat dieses unso weniger Grund, als Herr Hochmann Manieren an den Tag legt, die man von akademisch gebildeten Leuten nicht gewöhnt ist, die aber geeignet sind, seine Untergebenen auf das tiefste zu empören. So verlangt Herr Hochmann, daß ihm der Gruß seiner Zugeteilten in Habsachtstellung, mit dem Daumen an der Hosennat, geleistet wird. Und während er ganz besonders rigoros vorgeht, wenn es sich um einen Urlaub von einigen Stunden für seine Bediensteten handelt, erlaubt er sich andererseits, einen Unterbeamten während der Amtsstunden zur Besorgung von Theaterkarten für sich nach Wien zu senden. Das Personal verlangt eine menschliche Behandlung und die Einhaltung der in der Dienstordnung für die Dienstvorstände festgelegten Pflichten gegenüber den Untergebenen, wenn ein öffentlicher Skandal vermieden werden soll.

Aus dem Provisionsfondsausschuß der I. I. Staatsbahnen. Am 5. Oktober l. J. fand eine Sitzung des Ausschusses des Provisionsfonds der I. I. Staatsbahnen statt, in welcher eine reiche Tagesordnung durchgearbeitet wurde. Nachdem die vielen Gesuche um Bewilligung von gnadenweisen Provisionsen, Rückerstattung von eingezahlten Beiträgen beim freiwilligen Austritt, Zuerkennung von Erziehungsbeiträgen über die statutarisch festgesetzte Dauer etc. erledigt wurden, beschäftigte sich der Ausschuß mit einer Reihe von wichtigen Fragen, unter denen die Wohnungsfürsorge einen breiten Raum eingenommen hat. Nachdem Herr Oberbaurat Nebesky über die Erträge der im Eigentum des Provisionsinstituts stehenden Realitäten im Jahre 1911 Bericht erstattete, gab er auch im Anschluß daran einen Ueberblick über den Arbeitsplan für das Jahr 1912. Weiters wurden verschiedene Beschwerden über die Administration der Provisionshäuser vorgebracht; so von Genossen Lampech, der über die schlechte Beschaffenheit der Fußböden in den Fondshäusern in Hütteldorf Klage führte; Genosse Kneidinger brachte vollberechtigte Beschwerden über die Art und Weise, wie der Administrator der Fondshäuser in Pilsen, Nebibent Kaubel, gegen die Mietsparteien vorgeht, ferner über die mangelhafte Beleuchtung der Stiegen, Böse r. Genosse Kneidinger führte eine Reihe von haarsträubenden Tatsachen an über die willkürliche und parteiische Vorgangsweise dieses Beamten und verlangte Abhilfe; weiters wies Kneidinger auf den Umstand hin, daß die Wohnungen in den neu errichteten Fondshäusern in Laun zu teuer sind; er führt darüber Beschwerde, daß in Anbetracht ein dem Provisionsfonds gehöriger Grund verkauft wurde, ohne erst den Ausschuß über die Veräußerung in Kenntnis zu setzen. Es wurde von den Genossen Feu und Kneidinger die Beschwerde darüber geführt, daß die Staatsbahndirektion bei der Erledigung von Gesuchen um Ablösung von Witwenpensionen, wie Rückzahlung von Provisionsfondsbeiträgen zu ungleich vorgehen; besonders im letzten Falle ist der Ausschuß für eine aufrechte Erledigung solcher Gesuche, weil sonst die freiwillig austretenden Mitglieder schlechter behandelt werden als die strafweise entlassenen.

Genosse Heider beschwerte sich über die Nichtausführung von Teilnahmestellungen an Mitglieder des Provisionsfonds seitens der I. I. Nordbahndirektion und ersuchte, an Fondsmittglieder tschechischer Nationalität Statuten in tschechischer Sprache auszugeben. Genosse Bötzinger verlangte Ausfolgung von Statutenbüchern an die der St. G. O. angehörenden Mitglieder. Zum Schluß urgierete Genosse Kneidinger die Erledigung des Antrages auf Einbeziehung der 40prozentigen Quartiergeldquote.

Anlaß vorliege, da für diejenigen Bedienstetenkategorien, deren Dienst eine besondere physische Inanspruchnahme mit sich bringt und daher eine frühzeitigere Abmähung der Arbeitskraft gewärtigen läßt, infolge der anderthalbfachen Dienstzeitberechnung ohnehin eine abgekürzte Dienstzeit von 24 Jahren bestehe. Zu diesen Kategorien, meint Herr Dr. Stumpf, zählen derzeit die Lokomotiv- und Zugbegleitungsbediensteten. Eine Ausdehnung der Begünstigung der anderthalbfachen Dienstzeitberechnung auf andere Bedienstetenkategorien, deren besonders anstrengende Dienstleistung dies rechtfertigen würde (Verschieber, Kesselschmiede), sei im Prinzip nicht ausgeschlossen. Hingegen wäre durchaus kein Grund vorhanden, allen Eisenbahnbediensteten ohne Unterschied eine Abkürzung der Dienstzeit um fünf Jahre zuzugestehen, sei doch zum Beispiel der Bureaudienst bei den österreichischen Staatsbahnen gewiß in keiner Weise anstrengender als jener in einem anderen Ressort der staatlichen Verwaltung.

Es unterliegt auch keinem Zweifel, daß die beantragte Dienstzeitabkürzung im Falle ihrer Durchführung auf den Widerstand weiter Kreise unter den Staatsbahnbediensteten (!) selbst stoßen würde, welche die dann unvermeidliche Erhöhung der Fondsbeiträge und die Möglichkeit der früheren Ausscheidung aus dem aktiven Dienst als drückend empfinden würden.

Wir werden auf diese Erklärung noch zurückkommen.

Die Dienstwagenmiserie auf der Oesterreichischen Nordwestbahn. Wie oft haben sich die Zugsbegleiter der Station Schredenstein schon bei allen Dienststellen darüber beklagt, daß zu den Güterzügen die nötigen oder geeigneten Dienstwagen nicht beigegeben werden. Aber bis heute ist dieser gerechtfertigten Beschwerde noch in keiner Weise Rechnung getragen worden. Wie oft kommt es vor, daß zu den Sammelgüterzügen Nr. 73, 74 und 75, bei welchen der Zugsführer, aber besonders die zwei Manipulanten, einen sehr anstrengenden Dienst zu leisten haben, die kleinsten Dienstwagen beigegeben werden. Der eine Manipulant muß dann während der 13- bis 14stündigen Diensttour seine zahlreichen Verrichtungen stehend ausüben, wobei noch in Betracht kommt, daß ihm zum Sortieren der vielen Verrichtungen die vorhandenen Fächer nicht ausreichen. Die geeigneten Dienstwagen für vorgenannte Sammelzüge sind die 17- und 23töndler. Bei einigem guten Willen seitens der vorgelegten Dienststellen wäre es gewiß leicht möglich, solche Dienstwagen mit Aufschriften zu versehen und dieselben turnusmäßig für die Züge Nr. 73, 74 und 75 in der Strecke Tetschen—Groß-Wosfel einzustellen. Selbstverständlich müßte dann auch mit Strenge für die Einhaltung dieses Wagenturnusses gesorgt werden. Dadurch würde gewiß vermieden, daß bei den Zügen Nr. 74 und 75 nach Groß-Wosfel, beziehungsweise nach Tetschen, geeignete Dienstwagen rollen, die, wie es jetzt oft vorkommt, für den Gegenzug dann nicht mehr verwendet werden. Soll sich nur einmal ein maßgebendes Organ überzeugen, wie das Dienstmachen (zum Beispiel in so einem Materialkasten aus den Jahren 1870/71) mit den Nummern 560 bis 600 angenehm ist. Solche Dienstwagen haben kein Klosett und entsprechen dem heutigen Verkehr überhaupt nicht mehr. Dieselben gehören schon längst in die alte Kuppelkammer, die Räder sind nicht mehr rund, sondern achteckig. Diese Dienstwagen springen während der Fahrt wie Geißböde. Es wäre nur zu wünschen, daß ein sachkundiges Organ einmal eine Fahrt von Tetschen nach Nimburg mit einer Fahrgeschwindigkeit von 40 Kilometern per Stunde mitmachen und bei Laternenlicht schriftliche Arbeit verrichten müßte. Solche alte Dienstwagen besitzt die I. I. Nordwestbahn noch vierzig Stück. Kommt nun so ein Dienstwagen zu den Sammelgüterzügen in Verwendung, so kann sich ein jeder vorstellen, wie drei Personen, die bollauf zu tun haben, in einem Dienstraum von drei Quadratmetern Fläche schriftliche Arbeit verrichten müssen. Man muß froh sein, wenn doch einmal ein Dienstwagen mit Klosett beigegeben wird. Wenigstens kann ein Manipulant in Klosett Dienst machen, das heißt wenn er noch einen guten Magen hat. Weiters leidet das Zugbegleitungspersonal noch darunter, daß bei den Dienstwagen die Dampfheizungen oft defekt sind. Dabei kommt es vor, daß einzelne Dienstwagen in einem derartig schlechten Zustande sind, daß überall die Luft hineinbläst. Die Reinigung der Wagen erfolgt meistens mangelhaft oder unterbleibt ganz. Wenn dann in Betracht gezogen wird, daß im Winter der Dienstwagen von verschiedenen Organen noch zur Fahrt benützt wird, wodurch Schmutz und Schnee hineingetragen wird, so ist es leicht begreiflich, daß so ein Dienstwagen allem anderen als einem Dienstraum ähnlich ist. Die Herren Kontrollorgane rümpfen gar manchmal die Nase über so einen Saustall, aber Abhilfe schafft niemand. In Grenzstationen, wie Tetschen, kann man in Bezug auf die Reinigung der Dienstwagen einen anderen Vorgang beobachten. Kommt ein Zug von Sachsen an, so wird der Dienstwagen sofort innen und außen auf das peinlichste gereinigt, damit sich der fahrende Beamte nicht beschweren muß. In der Strecke Schredenstein—Nimburg muß man auch noch von Glück reden, wenn man überhaupt einen Dienstwagen bekommt. Wie oft wurden schon die Bremsbüden bei Zügen mit 60 bis 65 Wagen, auch noch mehr (Vorspannlokomotive), bei einer Belastung von 1100 Tonnen in Ermanglung eines Dienstwagens vom Zugsführer befehlt, wo letzterer nicht einmal seine Ausrüstung unterbringen konnte. Wie oft wurde bloß ein ganz gewöhnlicher Kastenwagen statt einem Dienstwagen beigegeben, welcher ganz schmutzig oder zur Reparatur bestimmt war. In so einem Kastenwagen soll der Stundenpaß, Wagenausweis, Achsenkilometerausweis, Führerbüchel, alle möglichen Rapporte, Zugsdienbüchel und Verzeichnisse geführt werden. Darin soll der Zugsführer Brutto und Bruttotonnenkilometer berechnen. Stehend und frierend soll er mit der Laterne unter dem Arme arbeiten und bei einem Turnus, der geradezu unmenschlich genannt werden muß. In jeder Station muß er aus so einem Kasten auf- und abspringen und manchmal ganz durchnäßt nach sechs Stunden die Rücktour antreten. Wer soll da gesund bleiben? Es wäre höchst notwendig, daß sich zu dem Tierzüchterverein auch einige Menschenzüchtervereine bilden möchten. Abhilfe ist dringend nötig, darum hinein in die Organisation!

Der Uniformskandal im Wiener Staatsbahndirektionsbezirk. Zu wiederholtenmalen haben wir im „Eisenbahner“ eingehend und mit aller Sachlichkeit in freimütiger Kritik den peinlichen Uniformskandal besprochen, der im Wiener Direktionsbezirk seit Jahresfrist herrscht, das ist seit der Uebertragung der Ausarbeitung der Konituren an zwei leistungsunfähige Landfirmen, und zwar an die Firma Kreftan in Trieß und eine zweite Firma in Bockowitz.

Unsere Vertrauensmänner, die nichts unversucht lassen, um endlich einmal die Bediensteten von diesem stankelösen Zustand zu befreien, haben auch die Gelegenheit in der Personalkommissionierung der Sektion Unterbeamte und Wiener benützt, um die Sache nochmals zur Sprache zu bringen. Auf die vorgebrachte Beschwerde erteilte der Vorsitzende die Antwort, daß die Lieferungen der Firma Kreftan auf Grund ihres Angebotes, das um 5 Prozent niedriger gewesen sei als alle anderen, übertragen worden sei, und daß man durch die Uebertragung der Arbeiten an diese Firma speziell auch die Heimindustrie fördern wolle, und der Vertrag deshalb auch nicht vorzeitig zu lösen sei.

Nun bestimmt aber § 36 der Verordnung des Gesamtministeriums vom 3. April 1909, Nr. 61, Reichsgesetzblatt XXXII, daß die „ortsansässigen“ vor auswärtigen Gewerbern und, „soweit es sich nicht um die Beschäftigung von Heimarbeitern in Reichslandsgebieten handelt, solche Gewerber, die eine eigene geschlossene Betriebsstätte besitzen oder zu errichten sich verpflichten, in der sie die übernommenen Lieferungen ausführen, vor denjenigen

Bewerbern zu berücksichtigen, die die Lieferungsgegenstände im Wege der Heimarbeit herstellen lassen". Diese gesetzlichen Bestimmungen befinden sich im direkten Widerspruch mit der oben angeführten Antwort und es ist nicht zu begreifen, warum die Staatsbahnverwaltung derartige Bestimmungen vollständig mißachtet. An dem Vertrag selbst wundern uns hauptsächlich zwei Dinge. Erstens das auffallend gute Herz, das da die staatliche Verwaltung trotz gegenteiliger gesetzlicher Bestimmungen für den Fortbestand einer Heimindustrie bewiesen hat, die an Ausbeutung alles Dagewesene weit übertrifft, und zweitens der Vertrag als solcher, der augenscheinlich der Triester Firma die Interessen der Staatsbahnverwaltung und ihrer Bediensteten fast mit gebundenen Händen ausgeliefert zu haben scheint. Was aber über die Qualität der Ware und über die Einhaltung der Lieferungsbedingungen und Termine u. s. w. uns bekannt geworden ist, das brauchen wir sichtlich nur aus unseren bereits über diesen offenen Skandal veröffentlichten Artikel zu wiederholen. Alle Fachleute im Schneidergewerbe — und wir haben auch solche zu Rate gezogen — lächeln über diese verunglückten sogenannten Uniformen. Diese Hosen ohne Gesäß, und den zwei verschiedenen langen Hofenteilen, diese verunstalteten Blusen und Röcke, diese zu kurzen und engen Mäntel, die Minderwertigkeit des verwendeten Materials zur Ausstattung der Uniformen, kurz alle diese schreienden Mängel erkennt selbst jeder Laie. Eine Firma, die im Herbst noch nicht einmal die Frühjahrslieferung ordentlich effuliert hat, eine Firma, die jetzt Mitte November auch die Herbstlieferung noch lange nicht erledigt und noch für zickia 600 bis 1000 Bedienstete ausständig hat, eine Firma, die, wie in der Geschichte der Maßzettel bei der retournierten Ware, in Tarnopoler Geschäftskreisen ihre Zusticht sucht, eine Firma, die anstatt als Uniformierungsanstalt besser als Maschinenfabrik auftreten könnte, eine solche Firma hat schließlich Handhaben genug geboten, um ihr den papierenen Vertrag zu zerreißen, abgesehen davon, daß die traglichen 5 Prozent, um welche diese glorreiche Firma das Offert billiger gestellt hat, wahrlich durch die Lieferung einer solchen Schundware der Staatsbahnverwaltung um das mehrfache teurer zu stehen kam. Aber die 5 Prozent allein waren gewiß nicht bestimmend für die Vergabung der Arbeiten, denn läge die Entscheidung in der Billigkeit allein, wie kommt es denn, daß die Ausarbeitung und Lieferung der Pelze einer galizischen Firma in Thymenica übertragen wurde, trotzdem diese Firma per Pelz um Kr. 9.50, in der Gesamtsumme um 30.000 Kr. teurer war als eine erstklassige Wiener, also ortsansässige Firma. Sollte hier eine polnische, dort eine mehrfache Korruptionsgeschichte dahinterstehen und die Bediensteten der leidende Teil bleiben?

Es gewinnt aber immer mehr an Wahrscheinlichkeit, daß bei unseren Staatsbahnverwaltungen nicht so sehr der gute Wille und das Verständnis als einfach die Energie und der Mut fehlt, den unliebigen Uniformskandal, unter dem die Bediensteten bis zur Unertaglichkeit leiden, radikal durch Entziehung der Lieferung den jetzigen Firmen ein Ende zu bereiten. Hat doch Herr Ministerialrat Dr. Kolisko, der bei der Staatsbahndirektion Wien für das Wohl und Wehe der Bediensteten wohl am ehesten Verständnis aufbringt, erklärt, diesen Lieferungsständen endlich ein Ziel setzen und auf eine vorzeitige Lösung des Vertrages hinarbeiten zu wollen. Aber Herr Ministerialrat Dr. Kolisko denkt und der Herr Oekonomierat Hitzl lenkt, lenkt dank seines einflussreichen Bruders im Eisenbahnministerium und laßt immer und immer wieder zugunsten der Triester Firma.

Glaubt nun die Staatsbahnverwaltung nicht auch, daß es höchste Zeit ist, diesem Skandal ein Ende zu machen und endlich einmal im Interesse des Dienstes, der Zufriedenheit, Dienstzuverlässigkeit sowie Gesundheit des Personals geordnete Zustände eintreten zu lassen? Oder will man durch Vertragsstütelei und Kleinlichkeitskrämerei das Personal zur Selbsthilfe zwingen? Will man die Uniformsalami so weit gehen lassen, daß die Bediensteten eines Tages statt in Uniform in Zivill erscheinen, was, da heute noch zickia 1000 Bedienstete auf ihre schon anfangs Oktober fällige Herbstfassung vergebens warten, nur zu berechtigt wäre. Oder soll schließlich dieser Skandal auch öffentlich auf der Parlamentstribüne zur Sprache gebracht und dort Abhilfe verlangt werden?

Wichtig für die Agitation und zur Aufklärung über die den Eisenbahnern drohenden Gefahren:

„Das Koalitionsrecht der Eisenbahner im österreichischen Strafgesetzbuch.“

Eine kritische Erläuterung

von Franz Lill.

Wir ersuchen unsere Ortsgruppen und Vertrauensmänner um weitest Verbreitung dieser wichtigen Broschüre.

Preis per Einzelexemplar 20 Heller. Bei Abnahme von mindestens 20 Stück entsprechender Rabatt.

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

Korrespondenzen.

Wien-Westbahnhof. Schon öfter wurde in unserem Blatte darüber begründete Beschwerde geführt, daß die Zugführer bei den Sozialbüren Wien-Westbahnhof-Wien Kaisbahnhof, beziehungsweise Unter-Dependorf ohne Kondukteur fahren müssen. In obzitierten Artikeln wurde darauf hingewiesen, daß diese Züge nur mit einfacher Vakuumbremse geführt werden, daß der Zugführer am letzten Wagen postiert ist und nur die Zugleine als Verständigungsmittel mit dem Lokomotivführer zur Verfügung hat, daß die Strecke einseitig und unklar ist und daß die Haltestellen mangelhaft beleuchtet sind u. s. w. Diese Anordnung des Alleinfahrens wurde am 1. April 1911 probeweise eingeführt und sie hat bis zum heutigen Tage für die Beobachter dieses Probeversuchs wahrscheinlich noch nicht genügend Unfälle aufzuweisen, welche die Weigabe des seinerzeit aufgelassenen Kondukteurs wieder rechtfertigen würde. Wir sind jedoch in der Lage, eine ganze Reihe von Unregelmäßigkeiten, beziehungsweise Unfällen anzuführen, welche unmittelbar auf die ungenügende Bemannung, beziehungsweise einfache Bremsung zurückzuführen sind. Zur August 1911 wäre in der Haltestelle Inzersdorf eine Frau samt Kind überfahren worden, wenn nicht durch Geistesgegenwart und übermenschliche Anstrengung des Zugführers beide gerettet worden wären. Eintreten konnte dieser Fall nur deshalb, weil der Zugführer allein die ganze Zug-

länge nicht übersehen kann und der Aufenthalt von einer halben Minute zur Abgung des ganzen Zuges nicht ausreicht, sondern stets zur beschleunigten Abwicklung des Aus- und Einsteigens einpornt. Im Oktober 1911 überfuhr der Lokomotivführer bei Durchfahrt des Zuges 6026 in Inzersdorf-Ort, daß der Kreuzungszug 6097 noch nicht eingetroffen war, und durchfuhr diese Station ohne Aufenthalt. Der Zugführer, welcher das Fehlen des Kreuzungszuges bemerkte, zog daher die Zugleine, um den Lokomotivführer zum Anhalten zu bewegen. Da aber die Zugleine, wie gewöhnlich, so auch in diesem Falle, verfaßt, konnte der Zug nicht zum Halten gebracht werden. Wir können also auch hier feststellen, daß dieser Zug nur deshalb nicht zum Anhalten gebracht werden konnte, weil diese Züge nicht automatisch geführt werden, beziehungsweise weil sich der Zugführer nicht am ersten Wagen befinden konnte, da er in dieser Strecke der alleinige Begleiter des Zuges ist. Im August 1912 streifte der Zug 6016 bei der Haltestelle Zwischenbrücken ein Fuhrwerk, welches zertrümmert wurde. Die Pferde des Fuhrwerkes wurden getötet und die Lokomotive sowie sämtliche Wagen des Zuges wurden derart beschädigt, daß sie in die Werkstätte zur Reparatur kommen mußten. Dieser Unfall wäre wahrscheinlich vermieden worden, wenn der Zug automatisch gebremst worden wäre, weil der Zugführer im letzten Moment noch die Notbremse zur Hand gehabt hätte. Wenn jedoch die Streifung schon nicht ganz zu vermeiden war, so wäre dieselbe doch bedeutend gemindert worden, weil bei Zerrichtung der Bremsleitung die Bremsung selbsttätig eingetreten und eine Weiterleitung des Fuhrwerkes samt den Pferden nicht eingetreten wäre. Am 2. September 1912 ereignete sich in Klein-Schwechat dadurch ein Zusammenstoß, daß der Zug 6027 auf eine auf ihrem Einfahrgeleise stehende Güterzuggarnitur anfuhr, wobei nicht nur sämtliche Wagen des Zuges schwer beschädigt, sondern auch der Lokomotivführer, Zugführer und zwölf Reisende verletzt wurden. Auch dieser Unfall wäre vielleicht vermieden worden, wenn der Zug von einem Kondukteur begleitet, der Zugführer daher am ersten Wagen postiert und der Zug automatisch gebremst worden wäre. Der Zugführer hätte auch in diesem Falle durch Ziehen der Notbremse den Zusammenstoß, wenn schon nicht ganz verhindern, zumindest aber bedeutend abschwächen können. Wenn wir noch die vielen Fälle in Betracht ziehen, wo sich bei Verletzung der einfachen Vakuumbremse die Vakuumschläuche von selbst lösten und der Zug nur durch die Spindelbremse zum Stillstand gebracht werden konnte, dann glauben wir, daß die Probezeit für das Alleinfahren Beweise genügend geliefert hat, welche die Weigabe eines Kondukteurs in jeder Weise rechtfertigen. Warum diese Züge nicht automatisch gebremst werden, trotzdem sämtliche Garnituren und auch sämtliche Lokomotiven bereits länger als ein Jahr für die automatische Bremsung eingerichtet sind, ist uns ein Rätsel. Unserer Ansicht nach wäre es am Platze, wenn die L. I. Generalinspektion sich um diese Züge etwas mehr kümmern würde und Abhilfe schafft, bevor die Rechnung über Materialschaden und Renten für Verletzte noch größer wird als sie ohnehin schon ist. Schließlich kann es auch dem Personal, welches diese Züge begleitet, nicht gleichgültig sein, in welchem Maße die Sicherung für den Verkehr dieser Züge vorhanden ist, weil es bei jeder solcher Fahrt, wenn auch nicht immer das Leben, zumindest aber seine geraden Glieder verliert. Wir machen auch die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt auf diese Züge aufmerksam, damit sie in Zukunft bei einem Unfall leichter in der Lage ist, den Schuldigen, auf den wir heute ganz bestimmt hingewiesen haben, zu finden.

Neulengbach. Am 19. August karambolierte bei der Durchfahrt in dieser Station der Schnellzug Nr. 2 mit einem beladenen Kohlenwagen, welcher von Geleise 4 auf Geleise 2 entlaufen war. Die Wirkung des Karambols war derart, daß der Kohlenwagen zertrümmert und die Lokomotive dieses Schnellzuges sofort unbrauchbar war. Vom Zugpersonal und auch von den Reisenden wurde niemand verletzt. Der Zug konnte nach Beistellung einer Ersatzlokomotive mit einer Verspätung von 40 Minuten seine Fahrt fortsetzen. So ähnlich klingen immer die Communiqués, welche von den Bahnverwaltungen nach solchen Unfällen veröffentlicht werden. Wir geben uns jedoch mit solchen heißen Veröffentlichungen von Amts wegen nicht zufrieden und wollen untersuchen, wieso es möglich war, daß dieser Wagen überhaupt auf das Hauptgeleise entrollen konnte, beziehungsweise wenn an diesem Vorfall in erster Linie die Schuld beizumessen ist. Jeder Eisenbahner, welcher die Anlage der Station Neulengbach kennt, weiß, daß in der Richtung gegen Neulengbach-Marxi ein Gefälle ist und daß nichtversicherte Wagen nur in dieser Richtung entrollen können. Da sich in dieser Station vor mehreren Jahren schon eine Streifung des durchfahrenden Schnellzuges Nr. 2 mit Wagen, welche auf Geleise 4 über die Eisenerkmarkt standen, ereignete, so glauben wir, daß dieser Vorfall allein schon Anlaß genug hätte sein sollen, die Anlage derart umzuändern, daß sich ein ähnlicher Fall nicht hätte wiederholen können. Wir behaupten heute, daß beide Unfälle vermieden worden wären, wenn Geleise 4 nicht direkt in Geleise 2 einmünden, sondern in einem sogenannten Stützgeleise enden würde und nichtversicherte, beziehungsweise entlaufene Wagen auf diesem Stützgeleise von der Pufferwehr aufgehalten würden. Die Anlage müßte selbstverständlich so sein, daß das Ausfahrtsignal erst dann auf „frei“ gezogen werden kann, wenn vorher die Weichen, welche Geleise 4 mit Geleise 2 verbinden, in die gerade Richtung gestellt wurden. Hätte Neulengbach diese Einrichtung gehabt, dann wäre das eingangs besprochene Karambol unmöglich gewesen, weil der entrollte Kohlenwagen am Stützgeleise von der Pufferwehr aufgehalten worden wäre. Weil aber die Herren Sachverständigen aus solchen Vorfällen keine Lehren ziehen, wurde weder seinerzeit nach der Streifung des Zuges Nr. 2 die Anlage in besprochener Weise modernisiert, noch hat sich bis heute nach dem Augustkarambol etwas gerührt, was darauf hinweisen würde, daß diese Mängel endlich verschwinden würden. Wie lange denken die Herren Techniker noch zu warten, bis sie die Zeit für diese mit minimalen Kosten verbundene Aenderung für gekommen erachten. Oder glaubt die Direktion, daß durch hochnotpeinliche Erhebungen, Einvernahmen und Bestrafungen einzelner Bediensteter für die Zukunft solche Vorfälle vermieden werden? In diesem Falle können wir nur unser Bedauern wegen Mangel an Erkenntnis hier öffentlich aussprechen. Solange dieser Bahnhof mit dieser Mängelstelle für den Verkehr weiterbestehen bleibt, lehnen alle Bediensteten, welche in die Lage kommen, in Neulengbach Verschiebungen vorzunehmen, die Verantwortung ab und hoffen wir, daß sich auch kein Richter finden wird, welcher unter solchen Umständen den Mut aufbringt, diesen oder jenen Bediensteten wegen solcher oder ähnlicher Vorfälle schuldig zu sprechen.

Wittmannsdorf. (R. I. Staatsbahn.) Mit dem Direktionserlaß Z. 1595/8V-12 wurde den Bewohnern der Personenhäuser in Wittmannsdorf und Wilhelmsburg zur Kenntnis gebracht, daß der Brennstoffbezug nur gegen Barzahlung, nicht mehr durch das Pauschale gewährt wird. Mit dieser abschlägigen Antwort, welche seit vier Monate in Anspruch nahm, wird den in Frage kommenden Bediensteten gesagt, daß das, was man ihnen durch die Vermietung der Naturalwohnungen gegeben hat, ihnen in fünfmal größerem Ausmaße wieder genommen wird. Wenn etwas gegeben wird, fassen die bürgerlichen Zeitungen von der großen Aufbesserung; wird jedoch genommen, so schweigen sie. Da sich die Be-

dienstellen nun Brennmaterial zuführen müssen, so möge auch eine L. I. Direktion danach irachten, daß sich die Zufahrten in einem guten Zustand befinden, nicht so, daß der Wagen bis auf die Achse einsinkt, wie es kürzlich bei einem ankommenden Wöbelswagen der Fall war. Es sollten auch ordentliche Zimmeröfen zur Verfügung gestellt werden, daß man nicht bei einmal Heizen 50 Kilogramm Kohle benötigt. Auch sieht es mit den Reparaturen im Personenhause sehr mangelhaft aus; zum Beispiel die Pumpen in den Waschküchen funktionieren schlecht oder gar nicht und die Kellerfenster sind teilweise gebrochen, so daß sie durch Bretter, Pappendeckel etc. ersetzt werden müssen. Der Zustand der Fußwege ist ein Skandal, die Küchenherde würden von Zeit zu Zeit einer Reparatur bedürfen, aber diese erfolgt nicht. Kurz und gut, es wäre dringend notwendig, diesen Personenhäusern mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Jansbrud. Am 5. November 1911 fand in Graz in den Juliensalen eine von der Ortsgruppe Graz I des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereines einberufene Konferenz der Magazinmeister, Magazinaufseher und Magazinbediener statt, in der unter anderem auch über jene Magazinbediener verhandelt wurde, welche die Vormerkung zu Magazin aufsehern haben und schon längere Zeit auf ihre Einberufung warten.

Am 5. Jänner 1912 sprach einen von der Konferenz gewählte Deputation bei Herrn Generaldirektor v. Weeber vor und interpellierten behufs Einberufung der oben erwähnten Vorgemerkten. Herr Generaldirektor v. Weeber versprach, die Magazinmeisterposten zu vermehren, um die Vorgemerkten unterzubringen. Tatsächlich wurden auch die Posten in Jansbrud um fünf Magazin aufseher vermehrt. Nur wird dies wohl niemand nach den oben angeführten Tatsachen wegleugnen können, daß dies ein Erfolg der Organisation ist, aber siehe da, in Jansbrud glaubt eine nationale Größe, den Erfolg auf sich schreiben zu können, da er, während das Gesuch in Jansbrud bereits übergeben war, in Wien im Direktionsgebäude einige Türhelfer drückte. Nun müssen wir hiezu bemerken: Warum haben sich die Herren Nationalen nicht früher gekümmert, ihre Nachläufer unterzubringen? Die Herren wußten eben, daß Herr Generaldirektor v. Weeber die Vermehrung der Magazinmeisterposten bereits zugewilligt hat. Die Herren warteten jedoch, bis Genosse Wendl aus Graz kam und ihnen obiges bekannt gab, was der Herr Generaldirektor sagte.

Wir sind seit jeher gewöhnt, zu hören, daß sich die Herren Nationalen mit fremden Federn schmücken. Nachdem dies aber ein aufgelegter Wimpel ist, so wollen wir dies mit diesen Zeilen festgesetzt haben.

Jglau. (Sparshstem.) Anlässlich der Stationserweiterung und Gleiselegung ließ sich der Streckenvorstand Herr Cantarutti seine Arbeiter rufen und teilte ihnen mit, daß diese Arbeiten im Afford gemacht werden müssen. Er fragte, wieviel sie für das Legen der Schwellen verlangen? Die hierortigen Arbeiter, an Not und Elend gewöhnt, waren froh, endlich einige Heller mehr verdienen zu können. Sie verlangten per Schwelle 90 S. Daß der Inspektor hatte gar kein Verlangen, daß seine stabilen Arbeiter einige Heller mehr verdienen sollten, er wollte nur den Preis wissen. Er ließ 40 J. Italiener kommen und diesen bezahlte er per Schwelle Kr. 1.20. Außerdem bekommt noch der Partieführer von jeder Schwelle 20 S. Was die eigenen stabilen Arbeiter um 90 S. komplett machen wollten, wird den Landleuten des Inspektors doppelt bezahlt. Dabei müssen aber die eigenen Oberbauarbeiter den Italienern Schwellen, Schienen, Nägel, kurz alles bis zur Hand utragen. Wie aber die Arbeiten von den Italienern schleuderhaft gemacht werden, davon dürfte uns in kürzester Zeit ein grauenhaftes Eisenbahnunfall Zeugnis geben. Es wäre höchste Zeit, daß ein Fachmann, eventuell von der Generalinspektion, diesen Bahnbau von Grund aus untersuchen würde, bevor es zu spät ist!

Den Oberbauarbeitern der Strecke Jglau gabt die L. I. N. W. den „horrenden“ Hunger, respektive Grundlohn von 1 Kr. 1.80; diesen Italienern, und selbst wenn es nur Bäckereien von 15 bis 17 Jahren, wie die meisten darunter sind, zahlt sie den Mindestlohn von 4 Kr., außerdem muß der Partieführer sowie der Koch bezahlt werden, ohne daß diese beiden arbeiten würden.

Zu solchem Luzus hat die Bahnverwaltung Geld, für die eigenen Arbeiter, die dem Staate lange Jahre Dienste leisten, gibt es kein Geld, um diese halbwegs menschlich zu entlohnen. Wenn es den Inspektor Cantarutti so zu seinen Landleuten hingieht, so würden wir ihm den guten Rat geben, er soll sich den „blauen Vogen“ nehmen und nach Tripolis gehen. Aber daß er fremde hergizt, diese doppelt, ja dreifach bezahlt, wo doch hier genug Arbeitskräfte vorhanden sind, sollte zumindest einer L. I. Bahnverwaltung zu denken geben. Den eigenen Oberbauarbeitern sieht dieser Inspektor am Genid, um antreiben zu können, und um seine Landleute kummert er sich nicht, wie und was diese arbeiten.

Wie die Wächterhäuser aussehen, spottet jeder Beschreibung. Zum Beispiel Wächterhaus Nr. 143. Eine einzige Beschäftigung würde diesem Inspektor sagen, daß diese Wächterhäuser nicht nur gesundheitschädlich, sondern baufällig sind. Jedenfalls ist für die Instandhaltung kein Geld vorhanden. Weder der Streckenvorstand noch der Bahnmeister kümmern sich um etwas. Bardou, wir haben gesagt, der Bahnmeister kümmert sich um nichts. O doch! Der kümmert sich wenigstens um den Herrn Siebenstein und um den „Sattler“. Wenn nicht bald bei dieser Sektion Ordnung eintritt, werden wir eine Aenderung anstreben, wir haben Material genug, wenn es auch nicht „Zement“ ist.

Marburg. (Südbahnwerkstätte.) Gegenwärtig beabsichtigt man in der Werkstätte ein strengeres Strafsystem von 20 bis 40 Kr. einzuführen. Die Handhabe zu dieser Strafe ist bald gefunden. Es wird einfach dem zu strafenden Arbeiter der Afford auf 14 Tage entzogen und der Ausfall an Einkommen beträgt 20 bis 40 Kr. Vor kurzem wurde ein Tischler mit 14 Tagen Afford bestraft. Durch Intervention der Vertrauensmänner wurde diese Strafe auf sechs Tage Affordverlust reduziert. Jedenfalls wird sich die Arbeiterschaft gegen dieses Strafsystem zu wehren wissen.

Admont. In der Nähe eines Wächterpostens der Bahnerhaltungsektion Selzthal-Admont wohnt der pensionierte Wächter Bernhard Reiter, welcher sich bei jeder Gelegenheit als Denunziant hergibt und den Bahnmeisterpolizeidienst leistet. Da sich sowohl der definitive wie auch der pensionierte Wächter mit einer kleinen Oekonomie befaßen und es dem pensionierten Reiter nicht paßt, daß sich der andere auch manchmal einige Kronen durch Verkauf von Eiern u. s. w. verdient, so ist ihm dieser ein Dorn im Auge und er hat sich entschlossen, den Wächter von seinem Posten wegzubringen, um eventuell einen seiner Freunde dorthin zu bekommen.

Am 26. Oktober kam Herr Bahnmeister Birler zum Wächter und fragte, was er eigentlich mit dem Reiter immer habe. Daraufhin wollte sich der Wächter rechtfertigen, wurde aber vom Bahnmeister unterbrochen mit den Worten: „Sind Sie ruhig, Sie haben gar nichts zu sagen, Sie haben schon Strafen genug, jetzt gehts am höchsten Punkt, ich werde Ihnen das Kraut anständig einbrennen beim Herrn Ingenieur.“ Schon öfter mußte sich der Wächter folche

Grobheiten von Seiten des Bahnmeisters gefallen lassen und alles nur wegen dieser nötig im Aufbald des schwebenden Denunzianten. Wir richten an Herrn Oberkommissar Koller das freundliche Ersuchen, wenn von dem pensionierten Wächter Bernhard Reiter Anzeigen einlaufen, sich persönlich zu überzeugen, damit nicht der Wächter unschuldigerweise gezwungen oder gar von seinem Posten entlassen wird. Bernhard Reiter hat hören lassen: „Du mußt weg von deinem Posten, ich dulde dich nicht mehr hier. So lange werde ich gehen und dich anzeigen, bis du von diesem Posten fortkommst.“

Auch Herr Bahnmeister wolle sich, wenn irgendwelche Klagen über einen Bediensteten einlaufen, persönlich von der Wichtigkeit überzeugen.

Wels. (K. f. Bahnerhaltungssektion.) Die Oberbauarbeiter der Station Wels bitten auf diesem Wege, der Herr Bahnerhaltungskontrollor Mueller möge veranlassen, daß den Arbeitern der Monatslohn am Ersten jeden Monats ausbezahlt werde. Sollte der Erste an einem Sonntag oder Feiertag fallen, so hat die Auszahlung am vorhergehenden Tage zu erfolgen. Diesem bescheidenen und gewiß berechtigten Wunsche kann um so früher nachgekommen werden, da mit der Berechnung der Arbeitslöhne bereits am 25. im Monat abgeschlossen wird. Wenn die Arbeiter am letzten Tage im Monat ihren Lohn erhalten, so sind sie in der Lage, den am Ersten fälligen Zins an den Hausbesitzer pünktlich zu bezahlen. Es wäre nur wünschenswert, wenn in dieser so einfachen Sache den Arbeitern ihre Bitte erfüllt würde. Gleichzeitige Wollen wir auch den Herrn Inspektor auf einige Mängel aufmerksam machen. So wird zum Beispiel gegenwärtig täglich bis 6 Uhr abends in der Station gearbeitet. Da es bereits um halb 6 Uhr finstern ist und ein Gerummelstern bei Nacht in der Station eine große Gefahr für die Arbeiter bedeutet, so wäre es angezeigt, wenn um 5 Uhr oder bei einbrechender Dunkelheit Arbeitsfluß angeordnet wird. Weiters: An Samstagen ist bekanntlich um 5 Uhr nachmittags Schluß. Der Herr Inspektor Mueller hat es zustande gebracht, daß an Samstagen den Arbeitern die Ruhepause entzogen wurde; durch diese Verfügung verliert ein Arbeiter im Jahr 26 Arbeitsstunden, den Arbeitern wird somit der Verdienst für diese Zeit widerrechtlich entzogen und erleiden diese eine Einbuße an ihren Bezügen. Wenn der Herr Inspektor Mueller ein wahrer Freund seiner Arbeiter sein will, dann wird er in seiner Eigenschaft als Kontrollor der Bahnerhaltung trachten, daß dem Wunsch der Oberbauarbeiter Rechnung getragen wird.

Amstetten. Herr Brückenmeister Neuhold in Neustadt scheint es sich zur Pflicht gemacht zu haben, die Arbeiter bei jeder Gelegenheit mit Schimpfnamen, wie Rindvieh, Esel, Ochse, Lepp und so weiter zu überschütten. Dieser seine Herr bedenkt dabei nicht, daß eine ziemliche Anzahl von Arbeitern auch ihn selbst noch als Arbeiter ganz gut gekannt hat, und daß er außerdem ja nur dem ganzen Unterbeamtenstand die größte Schande bereitet, wenn er herumbrüllt wie ein Tierhändler und Titel gebraucht, die einem slowakischen Ochsenreiber alle Ehre machen würden, aber nicht einem Unterbeamten der k. k. Staatsbahnen, von dem man doch einen gewissen Grad von Intelligenz voraussetzen können sollte. Herr Neuhold! Sie verdanken es nur der Besonnenheit der Arbeiter, daß Sie nicht an Ort und Stelle für das provokatorische Benehmen geächtet wurden, welches Sie am 5. Oktober l. J. bei den Rekonstruktionsarbeiten bei einer Brücke in der Nähe von Blindenmarkt an den Tag gelegt haben. Wenn Sie erklären, daß es Ihnen ganz Wurst sei, ob Sie in die Zeitung kommen oder nicht, gibt dies eben erst recht ein Bild Ihres Charakters, wenn es Ihnen sogar gleichgültig ist, was in der Öffentlichkeit von Ihnen gedacht und gesprochen wird. Uebrigens ist die Zeitungsschreiberei schon ganz anderen Herren als einem Brückenmeister unangenehm geworden. Also, Herr Neuhold! Besserung oder wir sehen uns an dieser Stelle wieder!

Ufking. Am 5. November ist in Weizsfelds Genosse Andreas Papadi, Wächter, ein langjähriges treues Mitglied unserer Organisation, gestorben. Friede seiner Asche!

St. Peter in Krain. (Heizhausreservebediensteter.) Die Maschinenabteilung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hat am 1. Oktober d. J. im Heizhaus St. Peter einen Turnus eingeführt, welcher alles eher als menschlich ist. Die in diesem Turnus vorgeschriebene Dienstleistung näher zu beleuchten, ist unserer Ansicht nach nicht notwendig, da wir voraussetzen, daß die grenzenlose Ausbeutung des Lokomotiv- und Zugförderungspersonals jedermann hinlänglich bekannt ist.

Wir wollen bei dieser Gelegenheit bloß darlegen, wie die Südbahngewaltigen um die Sicherheit des reisenden Publikums sowie ihrer Bediensteten besorgt sind. Die in dem oben erwähnten Dienstturnus verwendete Lokomotive heißt „Heizhausreserve“. Eine jede solche Maschine wird bekanntlich in erster Linie für Hilfsfahrten bei Schnell-Personen- und Güterzügen und im übrigen zum Verschubdienst verwendet. Daß, um Unfällen insofern Maschinendefekt möglichst vorzubeugen und den Dienst anstandslos versehen zu können, eine eingehende Untersuchung der Lokomotive vor jedem Dienstantritt von eminenter Wichtigkeit ist, wird wohl selbst ein Laie einsehen. Es mangelt auch nicht an diesbezüglichen Bestimmungen in der Instruktion und in den sonstigen Dienstvorschriften. Dennoch haben die Schöpfer dieses Turnus, denselben ohne für die Untersuchung der Lokomotive notwendigen Manipulationszeiten vor Beginn und nach Beendigung des effektiven Verschubdienstes erstellt. Der Herr Projsh hat mittelst Zirkular 107 d. J., abgesehen von den bereits bestehenden dienstlichen Vorschriften, das Personal neuerdings aufgefordert, die Lokomotive und Tender vor Beginn und nach Beendigung des Dienstes sowie bei besonderen Anlässen, eingehend zu untersuchen. Neht schreibt aber derselbe Herr dem Personal in St. Peter einen Dienstturnus vor, zufolge welchen von einer Befolgung seiner Aufforderung keine Rede sein kann. Nicht so unbesonnen wie mit der Sicherheit des reisenden Publikums und der Bediensteten, waren die zwei Turnusersteller mit dem Sicherstellen der eigenen Unantastbarkeit im Falle eines Unglücks, insofern eines Lokomotivdefekts. Die zwei Herren verlangen nämlich von dem in diesem Turnus fahrenden Personal die schriftliche Bestätigung der Lokomotive als „dienstbereit“.

Also die zwei Herren verlangen bei Androhung der strengsten Bestrafung die Bestätigung der Untersuchung der Lokomotive, und zwar bei vollem Bewußtsein, daß dieselbe nicht durchgeführt werden kann. Bezeichnend für die zwei übergeordneten Turnusersteller ist die in diesem Turnus neuerdings herausgegebene Bestimmung, daß die Ablösungen der Tagesreserve aus Verkehrsrückichten am Verkehrsgleise vorgenommen werden müssen. Diese hirnkräftige Bestimmung stellt nicht bloß sämtliche Vorschriften betreffs Wahrung der persönlichen Sicherheit auf den Kopf, sondern treibt auch das Personal insofern völliger Dunkelheit in der Station, bei Herumliegen von Brennstrümpfen, Wagnervorlegelzern und auferisener Schotterbettung sowie Nebel, Glatteis und Schnee, direkt ins Unglück, nämlich, geradert zu werden. Das Personal hat sich angesichts dieser gefährlichen Sachlage veranlaßt gesehen, wie schon Jahre hindurch, die angeordnete Ablösung um 25 Minuten später als ortsmäßig vorzunehmen, bloß aus dem einfachen Grund, weil sich die Verschublokomotive um diese Zeit in der Regel auf dem der Station zu äußerst liegenden Gleise befindet. Diese, um mit dem Verfasser folgenden schriftlichen Verbotes dieser Ablösung selbst zu reden — Bequemlichkeit des Personals war aber dem Betriebsinspektor Triest

nicht genehm, vordor — ein Bediensteter hat es zur Anzeige gebracht. Das Schreiben lautet:

„Die Ablösungen der Heizhausreserve in der Station St. Peter sind ab 1. Oktober auf 6 Uhr 50 Minuten abends festgesetzt, und dem Personal mittelst Zirkular 9 zur Kenntnis gebracht worden. Das Betriebsinspektorat hat auf eine Anzeige eines Bediensteten erfahren, daß die ortsmäßig festgesetzte Ablösung des Personals eigenmächtig aus Bequemlichkeitsgründen auf spätere Zeit verlegt wird. Demzufolge wird künftig die Ablösung des Personals überwacht werden, und Zuwiderhandeln zur Verantwortung gezogen.“

Wenn wir das Schreiben richtig verstehen, soll ein Bediensteter die Anzeige erstattet haben, daß das Personal aus Bequemlichkeitsgründen die Ablösungen nicht zur festgesetzten Stunde vornimmt. Das glauben wir einfach nicht! Trotzdem wir nicht behaupten wollen, daß sich der Verfasser dieses Schreibens von den gemeinsten Absichten leiten ließ, können wir doch nicht den Gedanken los werden, daß derselbe den heißen Wunsch hegte, mit diesem Kniff die Solidarität des Personals zu sprengen. Diese Annahme bleibt solange aufrecht, bis uns der Name des angeblichen Denunzianten bekanntgegeben wird.

Erschienen

ist der XVII. Jahrgang unseres

Eisenbahner-

Taschen-Kalenders

per 1913

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

Jeder Käufer erhält ein Heftchen über die Jahrbegünstigungen des Personals auf den europäischen Eisenbahnen gratis verabsolgt.

Der Preis per Exemplar beträgt samt einer Versicherung auf tödlichen Unfall auf **200 Kronen**

nur 1 Krone 20 Heller.

Anspruch auf diese Karte hat derjenige Kalenderkäufer, der beispielsweise im Anfang des Jahres im Eisenbahnbetrieb verlegt wurde und an den Folgen dieser Verlegung innerhalb des Kalenderjahres mit Tod abgegangen ist oder berart verlegt wurde, daß der sofortige Tod eintrat.

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

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

Der Zentralvorstand.

Versammlungsberichte.

Konferenz der Ueberwachungsausschüsse des Lebensmittelmagazins der k. k. Nordbahndirektion.

Sonntag den 3. November l. J. logte im Restaurant „zur schönen Staffin“, Wien II, Benedigerau, eine gemeinsame Konferenz sämtlicher Lokalüberwachungsausschüsse und somit auch des Zentralüberwachungsausschusses des Lebensmittelmagazins der k. k. Nordbahndirektion.

Die unhalbbaren Verhältnisse in der Verwaltung genannten Magazins, des, nebstbei bemerkt, ein Wohlfahrtsinstitut für die Nordbahnbediensteten sein soll, sowie das brüste Vorgehen des von der k. k. Nordbahndirektion ernannten Komitees, aus dem Obmann und zwei Mitgliedern bestehenden Komitees, welchem ganz allein die Verwaltung des Lebensmittelmagazins, gegen den Willen der Teilnehmer, anvertraut ist beziehungsweise obliegt, gegenüber den von den Teilnehmern gewählten Ausschüssen, hat es notwendig gemacht, daß letztere zu einer gemeinsamen Besprechung zusammentraten.

In derselben wurde eingehend beraten und einstimmig beschlossen, wie die Mitglieder der Lokalüberwachungsausschüsse und die des Zentralüberwachungsausschusses künftighin vorgehen werden, um in den Ausschüssen so wirken zu können, daß es ihnen möglich ist, die Interessen der Teilnehmer des Lebensmittelmagazins richtig und zweckentsprechend zu vertreten.

Nachdem die Nordbahndirektion, welcher eigentlich die Leitung und Ueberwachung des Lebensmittelmagazins obliegt, zu welchem Zwecke sie das Komitee ernannte und die Ueberwachungsausschüsse von den Teilnehmern wählen ließ, einen jeden, vom Zentralüberwachungsausschuss gestellten Antrag auf Abänderung des Reglements für das Lebensmittelmagazin der k. k. Nordbahndirektion und der im Interesse der Teilnehmer gelegen war, kurzerhand bis jetzt ablehnte, wurde unter anderem auch beschlossen, daß die Mitglieder genannten Ausschusses ihre Mandate, welche sie infolge des ablehnenden Verhaltens der Direktion und des Komitees nicht so ausüben können, wie es die Teilnehmer des Magazins von ihnen fordern, der Direktion zur Verfügung zu stellen.

Aus den verschiedenen Berichten und Ausführungen der Mitglieder der Ausschüsse über das Verhalten des Komitees diejenen Ausschüssen gegenüber sowie über die Behandlung und Erledigung geselllicher Anregungen und Anträge auf Verbesserung der Geschäftsgebarung war zu entnehmen, daß das Komitee bestrebt ist, den ohnehin durch die Bestimmungen des derzeit in Kraft stehenden Reglements sehr beschränkten Wirkungsbereich der Ausschüsse noch mehr einzuschränken.

Ein solches die Interessen der Teilnehmer direkt schädigendes Vorgehen des Komitees können sich die Ueberwachungsausschüsse, sollen sie zum Vorteil ihrer Wähler im Lebensmittelmagazin wirken, für die Zukunft absolut nicht mehr ge-

fallen lassen. Aus den verschiedenen gemeinsamen Aktionen, welche über Drängen der Teilnehmer von Seiten der Ausschüsse zur Aufklärung der derzeit bestehenden unhalbbaren Verhältnisse in der Verwaltung des Lebensmittelmagazins in kürzester Zeit unternommen werden, wird das gesamte Personal der k. k. Nordbahn erhellen können, daß es den Ueberwachungsausschüssen in ihrem derzeit bestehenden Wirkungsbereich unmöglich ist, so zu wirken, wie es sich die Teilnehmer dieses Magazins eigentlich wünschen und wie es diese und mit vollem Recht fordern können.

Nebstbei wollen wir auch noch bemerken, daß das Komitee, beziehungsweise die k. k. Nordbahndirektion auf dem Holzweg ist, wenn sie glaubt, daß die „Unzufriedenheit“ der Teilnehmer des Lebensmittelmagazins von den Ueberwachungsausschüssen „künstlich arrangiert“ wird.

Zeugnisse davon, daß dem nicht so ist, geben die vor einigen Monaten beziehungsweise Wochen abgehaltenen Konsumentenversammlungen, dann die Frauenversammlung in Perau und die Vorträge einer Frauendeputation bei der k. k. Nordbahndirektion.

Wir rufen dem Komitee, will daselbe beziehungsweise die k. k. Nordbahndirektion nicht, daß die „künstlich arrangierte“ Unzufriedenheit der Konsumenten noch eine größere wird, endlich die vom Zentralüberwachungsausschuss gestellten Anträge auf Abänderung des Reglements anzunehmen und somit zweckentsprechende Reformen in der Verwaltung des Lebensmittelmagazins durchzuführen. In der Verwaltung eines Instituts, welches doch ausschließlich von dessen Teilnehmern erhalten wird, haben auch diese etwas dreinzureden; dies möge das Komitee beziehungsweise die Direktion doch endlich einmal beachten.

Marienburg. Am 31. Oktober fand im Hotel „Central“ in Marienburg eine sehr gut besuchte Versammlung statt, in welcher die Forderung nach Quartiergeldhöhung und Teuerungszulage besprochen wurde.

Aus den Organisationen.

Jglau. Das Lokalsekretariat der Ortsgruppe Jglau des Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsbundes befindet sich: Jglau, Scheibengasse 1, 1. Stock, rechts. Dasselbe werden auch Einzahlungen sowie Mitgliederaufnahmen entgegengenommen.

Purkersdorf. Am 2. November 1912 fand die Generalversammlung der Ortsgruppe Purkersdorf statt. Der Kassenbericht ergab eine Einnahme von Kr. 3062.80, an Ausgaben Kr. 2444.21. Auf Antrag der Kontrolle wurde dem Ausschuss das Absolutum erteilt. In dem neuen Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Johann Spalt, Obmann, Simon Matejcek, Stellvertreter; Johann Schmidt, Schriftführer, Ferdinand Stofenreiner, Stellvertreter; Johann Wallner, Kassier, Johann Huber, Stellvertreter; und Adolf Stanzl, Substanzier für Melawinkel; Karl Bara, Eduard Hoffmann, August Schöndorfer, Schöffner, Schalk und Dvorsak, Ausschussmitglieder; Johann Kral und Josef Bernhard, Kontrolloren. Weiters wurden als Vertrauensmänner für die Bahnerhaltungsarbeiten gewählt: Maria, Baumhälsch, Wallner, Fallmann, Bözl und Johann Kral als Hauptvertrauensmänner.

Genosse Adolf Müller als Vertreter der Zentrale brachte einen ausgezeichneten Vortrag über „Die Lage der Eisenbahner“.

Sämtliche Zuschriften in Ortsgruppenangelegenheiten sind an Genossen Johann Spalt, Gemeindebeirat, Purkersdorf, in Geldangelegenheiten an Genossen Johann Wallner, Maurer, Purkersdorf, Bahnhofsstraße 11, von nun an zu richten.

Subjidsdorf. Die Mitglieder werden dringend ersucht, ihre Beiträge an den Kassier zeitgerecht abzuführen, damit in der Abrechnung keine Verzögerung eintritt.

Profnis. Bei der am 28. Oktober abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden Genosse Jos. Sitor, Oberkondukteur, zum Schriftführer und die Genossen Wezmal und Riha in den Ausschuss gewählt. Wir geben allen Genossen bekannt, daß unsere Bibliothek sich im Vereinslokal „Spolkovy dom“ befindet und es werden alle Genossen ersucht, unsere Bibliothek recht in Anspruch zu nehmen.

Klosterneuburg. Bei der am 4. November l. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Funktionäre gewählt: Karl Jelinek, Obmann, Johann Stark, Stellvertreter; Gustav Scholz, Schriftführer, Josef Hahn, Stellvertreter; Johann Holz Müller, Kassier, Josef Müller, Stellvertreter; Karl Bloch, Franz Stupka und Franz Kasching, Kontrolloren. Nach der Wahl hielt Genosse Adolf Müller einen sehr instruktiven Vortrag über den neuen Strafgesetzbuch, der mit großem Beifall aufgenommen wurde. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann, Marktnstraße 18, solche in Geldangelegenheiten an den Kassier Johann Holz Müller, Schafjengasse 4, zu richten. Einzahlungen jeden ersten Samstag im Monat.

Prerau II. Laut Beschluß der Ortsgruppenleitung ist der Kolporteur unseres Hochblattes, Genosse Franz Smolka, berechtigt, Mitgliedsbeiträge von den Mitgliedern entgegenzunehmen und diese an den Ortsgruppenkassier abzuliefern. Jene Mitglieder, die sich mit den Beiträgen im Rückstand befinden, werden ersucht, ehestens nachzugeben, damit die Jahresabrechnung mit der Zentrale rechtzeitig abgeschlossen werden kann.

Vereinsabzeichen

Wir bringen den Ortsgruppenfunktionären und Mitgliedern in Erinnerung, daß viele Ortsgruppen noch keine Vereinsabzeichen bestellt haben. Da manche Genossen der Meinung sind, daß diese Vereinsabzeichen nur während des Jubiläumjahres zu verkaufen sind, machen wir darauf aufmerksam, daß dieselben als eine für alle Zeit dienende Erinnerung und als bleibende Erkennungszeichen unter den Genossen gelten sollen. Diejenigen Ortsgruppen, die noch keine Abzeichen bestellt haben, eruchen wir, dies baldigst zu tun.

Polnischer Eisenbahner-Taschenkalender 1913

Allen Genossen diene zur Kenntnis, daß der Taschenkalender für die polnischen Genossen bereits zur Ausgabe gelangt. Derselbe ist unter den ganz gleichen Modalitäten wie der deutsche Kalender von der Administration des „Eisenbahner“ zu beziehen.

Gute Agitation für dieses Buch ist notwendig.

Braunau am Inn. Den Genossen von Braunau am Inn und Umgebung sowie den Genossen des Linzer Zugpersonals diene zur Kenntnis, daß sich das Vereinslokal der Ortsgruppe von nun an im „Hotel Fint“ befindet.

Leoben. An die Vertrauensmänner, Subkassiere und Mitglieder der Ortsgruppe Leoben. In einigen Wochen hat das Jahr 1912 seinen Abschluß. Die Ortsgruppe hat mit Schluß des Jahres eine genaue Feststellung des Mitgliederstandes vorzunehmen.

Literatur.

„Das Lied der Eisenbahn.“ Roman von Paul Burg. Verlag von Paul List, Leipzig. Zu beziehen durch die Buchhandlung Bröder & Susskind, Wien X, Favoritenstraße, Prospekt 2 Nr. 1, gebunden 3 Mk.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Die Qualen eines Nervösen. Nervenleiden sind zumeist Gehirnleiden; Geisteskrankheit, Rückenmarkslähmung sind besondere schwere Folgen; in leichteren Fällen äußern sich Nervenleiden durch Kopfschmerzen, Herzlopfen, Schlaflosigkeit, Schwindelanfälle, Rückenschmerzen, Wackelungen etc.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 8. November 1912. Erledigung von Personalangelegenheiten. — Entgegennahme der Berichte des Administrators und Beschlußfassung hierüber. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Zentralauschussitzung am 13. November 1912. Entgegennahme des Berichtes über die Beratungen des Sozialversicherungsausschusses im Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses. — Beratung und Beschlußfassung über die Einleitung einer großen Aktion zum Schutze der versicherten Eisenbahner. — Erledigung des Einlaufes.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Teplitz. Am 1. Dezember um 8 Uhr abends im Restaurant „zum Spaten“.

Sprechsaal.

Die Wahl in den Arbeiterausschuß der Südbahn. Bei der Wahl in den Arbeiterausschuß der Südbahn wurden die Kandidaten unserer Organisation in allen Betriebsinspektoraten und Dienstzweigen fast einstimmig oder mit recht beträchtlichen Majoritäten gewählt.

Table with columns: Betriebsinspektorat (Gruppe), Ausschussmitglied oder Stellvertreter, Name, mit Stimmen. Lists members from various stations like Wien, Graz, Trieste, etc.

Offene Anfragen.

An die k. k. Direktion der Staatseisenbahngesellschaft in Wien!

Die Bahnerhaltungswächter der Strecke Wien-Brud an der Leitha bitten um Beistellung von Brennmaterialien für die Diensträume.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 1. November bis 20. November l. J. eingelaufen: Marburg III 20 Kr., Lokomotivführer der Südbahn Marburg 20 Kr., Adalbert Torun, Lemburg 10 Kr., Gustav Jerde, Wien XV 20 Kr.

Bekanntmachung der Administration.

Anlässlich des bevorstehenden Jahreschlusses ersuchen wir sämtliche P. T. Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen, die Abrechnungen und Geldsendungen für die im Monat Dezember einkassierten Beiträge bestimmt bis längstens 27. Dezember zur Aufgabe zu bringen.

Alle nach dem 31. Dezember in der Zentrale für 1912 noch einlangenden Gelbbeträge können im Bericht für dieses Jahr nicht mehr Berücksichtigung finden, ein Umstand, welcher — wie die Erfahrung der Vorjahre gelehrt — zur Folge hätte, daß der Rechnungsabluß der Zentrale mit jenen der Ortsgruppen nicht übereinstimmen und zu Reklamationen Veranlassung geben würde.

Desgleichen ersuchen wir auch alle sonstigen, für Kalender etc. bis Dezember noch einkassierten Beträge in vorbezeichneter Weise abzuführen.

Briefkasten der Redaktion.

P. N. 169. Sie haben keinen Anspruch auf den begehrenden Härteausgleich. Einen Anspruch kann nur der erheben, der um fünf Jahre im Abwancement zurück ist, was bei Ihnen doch nicht der Fall ist.

Interate logo and text: Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.

MAGGI Würfel à 5 h (fertige Rindsuppe) sind die besten! Includes image of a Maggi cube and a logo.

Hammerbrotwerke und Dampfmühle. Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher. Includes image of a factory and a large 'T' logo.

Eidernwolle. Gegen kalte Füße. Includes image of a sock and text: schützt man sich durch Strümpfe aus holsteinischem Eiderwollgarn.

Umsonst. Richters Gesundheits-Roggenkaffee. Includes image of a person and text: erhält jedermann bei Abnahme von 1 Postpaket à 5 Kilogramm.

DRUCK- u. VERLAGS-ANSTALT VORWÄRTS. Wien V, Rechte Wienzeile 97. liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulanten Bedingungen.

