

Zur Hinblick auf die verminderte Verkehrsleistung ist unter allen Umständen eine Restriktionierung der Kosten der nicht ständigen Aushilfen anzustreben. Bei entsprechender Arbeitseinteilung und infolge des geringeren Geschäftsganges kann mit dem ständigen Personal das Auslangen gefunden, und dürfen Aushilfsarbeiter nur bei unbedingter Notwendigkeit aufgenommen werden.

Die bezüglichen Ansuchen sind rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen. Die L. L. Feighausleitungen und Exposituren haben ausgenommene Aushilfen im nächsten Tagesrapport sofort zu melden und deren Notwendigkeit eingehend zu begründen.

Bei Urlauben, Erkrankungen etc. ist stets zu erwägen, ob nicht das vorhandene Personal ohne Bestellung von Aushilfen und Anforderung von Substituten genügt.

Die Kohleneinlieferungsstationen wurden auch unter einem Aufgefordert, den Zuschub von Regiekohle gleichmäßig zu regeln, um solcherart eine Ausnutzung der ständigen Kohlenarbeiter bei Vermeidung von vorübergehenden Aushilfen möglich zu machen.

Was die Verkehrsabwicklung betrifft, so müssen alle Dispositionen unter steter Beobachtung auf deren betriebswirtschaftliche Rückwirkung getroffen werden.

Es ist daher einerseits auf die möglichste Auslastung der Züge und die Hintanhaltung der Einleitung von nicht genügend ausgelasteten Erfordernisgüterzügen zu sehen, während andererseits die Zugförderungsstellen in erhöhtem Maße auf die gute Instandhaltung der zugewiesenen Lokomotiven und auf das richtige Gemisch der zu verfeuernden Kohlenarten bedacht sein müssen, um die sichere Beförderung von maximal ausgenutzten Zügen zu gewährleisten.

Bei den Verschubleistungen ist die größte Ökonomie zu beachten und wird mit Rücksicht auf die verminderte Wagenbewegung deren Restriktionierung unbedingt erwartet.

Bei etwaigem Lokomotivabfall durch dauernden Verkehrsrückgang wird auch im Interesse der Ausnutzung der Werkstättenarbeiter die frühere Inreparaturstellung der Fahrtriebmittel ins Auge zu fassen sein, worüber die L. L. Feighausleitungen mit der L. L. Werkstättenleitung einig das direkte Einvernehmen zu pflegen haben wird, unter gleichzeitiger Berichtstattung an die L. L. Staatsbahndirektion.

Die hierortigen Kontrollorgane werden die von den Dienststellen getroffenen Maßnahmen überwachen und nötigen Zuverlässigkeit zum Ersatz der etwa verursachten Kosten verhalten werden.

Schließlich wird den Verkehrsorganen der Dienstbefehl vom 25. Juni 1913, Zahl 731/V-1 in Erinnerung gebracht.

Der L. L. Staatsbahndirektor:
Dr. Scheiff.

Wenn man weiß, wie bei unseren Staatsbahnen mit der Zustandhaltung der Neubeschaffung und der Ausbesserung von Betriebsmitteln ohnehin in einer Weise gespart wird, aus der sich ganze Serien von Unfällen nachweisen lassen, so muß man schon sagen, daß sich bei der Methode, die jetzt praktiziert wird, unser Eisenbahnministerium immer mehr zu einem Ministerium für Verkehrsunfälle entwickelt. Charakteristisch für den sozialpolitischen Geist unserer Staatsbahnverwaltung ist aber vor allem der Hinweis auf den Verkehrsrückgang der gegenwärtig als eine Folge der allgemeinen Wirtschaftskrise im Eisenbahnverkehr zu verzeichnen ist. Faktisch trifft vorderhand diese Behauptung aber nicht einmal vollständig zu, da die provisorische Verkehrsermittlung auf unseren Staatsbahnen für die Monate Jänner und Februar wohl einen Rückgang im Güter-

transport, dafür aber einen bedeutend höheren Personentransport gegenüber den korrespondierenden Verkehrsziffern in den gleichen Monaten des Vorjahres aufweist. Aber auch wenn ein Abflauen des Transports durchwegs als Krisenwirkung zu verzeichnen wäre, so erscheint die Art, wie die Staatsbahnverwaltung durch die in Aussicht genommenen Personalreduzierungen und durch die Einschränkung der Ausgaben für die Beschaffung von Betriebsmitteln überhaupt, noch verschärfend auf die Folgen der Krise einwirkt, bezeichnend für den sozialpolitischen Sinn, der in unserer Staatsverwaltung vorherrscht. Gerade zur rechten Zeit erschien da vor etlichen Tagen in der Sammlung der von den reichsdeutschen Nationalökonom Professor Doktor Julius Wolf und Professor Dr. Schank herausgegebenen „Finanzwirtschaftlichen Zeitfragen“ eine Schrift des Wirklichen Geheimen Oberregierungsrates und Ministerialdirektors des königlich preussischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten, Offenbergs, die sich mit der Betriebsführung der Eisenbahnen während der Zeit der Wirtschaftskrise befaßt. Offenberg vertritt da sehr treffend den Grundgedanken, daß die Staatsbahnverwaltung die Aufgabe habe, durch ihre Investitions- und Verkehrspolitik während einer Konjunkturschwankung „das Zünglein an der Waage zu bilden“, indem sie die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs gerade zu Krisenzeiten vornimmt. Jede Wirtschaftskrise sei eine vorübergehende Erscheinung, und den sozialen Aufgaben des Staates entspreche es, sein Kapital, das eine spätere Verzinsung bei der aufsteigenden Konjunktur verbürgt, in einer Zeit in seinen Anlagen zu verwerten, wo eben die Arbeitslosigkeit auf die gesamte Volkswirtschaft drückt. Von derartigen, sich eigentlich von selbst ergebenden sozialpolitischen vernünftigen Gesichtspunkten kann natürlich in der österreichischen Staatsbahnverwaltung keine Rede sein. Es wäre von uns jenen verpöfsten und Erlasse selberrnden Bürokraten eben zu viel verlangt, wenn man von ihnen so viel soziales Verständnis und so viel humanes Gewissen voraussetzen würde, daß gerade der Staat in einer Krise nichts unternehmen darf, was anstatt die Arbeitslosigkeit zu lindern, diese noch vergrößert, davon natürlich ganz zu schweigen, daß mit den in den Erlässen angefügten kleinsten Maßnahmen der erwartete Effekt gar nicht erzielt wird. Solche Erlasse die von lauter „Verzeichnisführen“ und „In-Antrag-bringen“, kurz von lauter kleinlichen krämerhaft-bürokratischen Maßnahmen nur so wimmeln, werden neben der Seklatur, der das Personal ausgesetzt wird, und neben der Gefährdung des ganzen Betriebes höchstens ein erhöhtes Kontroll- und Diätenwirtschaft für einzelne höhere Organe herbeiführen, deren Kosten den Nubeffekt bei weitem übersteigt. Wenn also unsere Staatsbahnverwaltung vor den Folgen, die sie mit dem neuen Kurs herausbeschwört, und vor denen wir nochmals dringend warnen

*) Offenberg: „Konjunktur und Eisenbahnen.“ Verlag von H. Enke, Stuttgart 1914.

möchten — schon durchaus nicht zurückschreckt, so sollte sie doch wenigstens der Sachelichkeit, der sie sich nebstbei aussetzt, aus dem Wege gehen. Denn es sieht wirklich schon so aus, als ob in den einzelnen Direktionen ein paar Herren für die Witzblätter arbeiten.

Das geistige Moment im Klassenkampf.

Offenbar wächst der Klassenkampf herbor aus den Klassengegensätzen. Ueberall dort, wo scharfe Gegensätze bestehen zwischen den verschiedenen Klassen ein und desselben Volkes oder Staates, muß es im Laufe der Zeit zu einem Zusammenstoß kommen zwischen den Angehörigen dieser Klassen. Allerdings genügt das bloße Vorhandensein dieser Gegensätze noch lange nicht, um einen Klassenkampf hervorzurufen, sie müssen erst als ein Unrecht, als eine Zurücksetzung empfunden werden, bevor der Wille aufsteht, sie zu mildern oder gänzlich zu beseitigen. Nicht die Unterdrückung, die Ausbeutung, die Entrechtung an und für sich treiben die Menschen in den Klassenkampf hinein, sie sind nur die wirtschaftlichen und sozialen Vorbedingungen, erst die in den Unterschichten lebendig gewordene Ueberzeugung, daß sie unterdrückt, ausgebeutet und entrechtet werden, feuert sie an zum Kampf gegen das alte Unrecht, für das neue Recht. Die Geschichte lehrt uns, daß Bevölkerungsschichten Jahrhunderte hindurch geduldig ein Joch getragen haben, ohne sich dagegen aufzulehnen, selbst dann noch, wenn die wirtschaftlichen Ursachen der Klassencheidung längst nicht mehr bestanden, und daß es erst eines äußeren Anstoßes bedurfte, um die Massen in Fluß zu bringen. Das Klassenbewußtsein, das aus den Klassengegensätzen geboren wird, ist es also, das den Klassenkampf erzeugt.

Dieses Klassenbewußtsein, die innere Triebkraft der Aufwärtsentwicklung, entsteht nicht etwa automatisch, ganz von selbst, in den Unterdrückten, wie manchmal behauptet wird, sondern es muß von außen hineingetragen werden. Heute wie vor Jahrtausenden finden wir in den rückständigen Bevölkerungsschichten, die unter einem geradezu unmenschlichen Druck schmadten, keine Spur eines Klassenbewußtseins. Es ist dort wohl das dumpfe Gefühl des Unbehagens und der Unzufriedenheit vorhanden, aber es fehlt die klare Einsicht in die Ursachen der elenden Lage und das klare Bewußtsein von der Ungerechtigkeit und Unhaltbarkeit des Bestehenden. Diese sozialgeistigen Faktoren müssen erst geschaffen werden, bevor der Wille zu Kampf und Opfern zum Durchbruch kommt. Schon im Altertum können wir die Beobachtung machen, daß die Sklavenmassen so lange regungslos verharrten, bis ihnen Führer entstanden, die ihr Klassenbewußtsein weckten und ihre Kampflust entflammten. Diese Führer waren ausnahmslos Leute aus den höheren Schichten, die entweder aus Mitleid mit den Mitleidigen ihnen ihre Kräfte zur Verfügung stellten, oder die selbst einstmal bessere Tage gesehen hatten, aber durch ein widriges Geschick in die Armut hineingeworfen waren. Wir kennen kein einziges Beispiel, daß es anders gewesen wäre. Auch im Mittelalter können wir die gleiche Beobachtung machen. Die eigentlichen Führer der sozialen Bewegungen, zum Beispiel in den Bauernkriegen, waren Leute, die nach Geburt und Vorbildung nicht zur Masse gehörten. Die Vorkämpfer des Bürtentums in der französischen Revolution waren vorwiegend Angehörige der

Feuilleton.

Hunde und Menschen

Aus dem Dänischen des Martin Andersen Nexö.
II.

Zum Schluß eine kleine Geschichte, die allerlei von der Form unserer Zeit für Mitleid erzählt. Sie ist wahr und — was wichtiger ist — typisch.

Einer meiner älteren Bekannten war Privatlehrer in Kopenhagen. Um sein tägliches Brot zu verdienen, mußte er vom Morgen bis zum Abend in der Stadt herumrennen, zwischen Schulen und Kirchen und den Wohnungen der Privatschüler. Wenn die festangestellten Lehrer sich in den Pausen ausruhen oder Raucher hielten, war er immer unterwegs — von dem einen Ort, wo er unterrichtet, zum andern. Häufig waren die Entfernungen groß; meistens kam er im letzten Augenblick in die Schule gestürzt, und er lebte in fortwährender Angst, daß irgend etwas ihn aufhalten werde, so daß er nicht von der Stelle kam. Das kam ja hin und wieder vor, und fortgesetzte „Saumlosigkeit“ bedeutete Abschied und neue Stundenlohn.

Schon dies nahm ihn sehr mit; in der Nacht im Schlaf schlug er sich mit Eisenbahnverspätungen und Straßenbahnstörungen herum. Dazu kam die eigentliche Arbeit. Er unterrichtete zehn Stunden am Tag.

Mit dieser angespannten Nervenarbeit erreichte er es gerade, daß er und seine Frau sich ordentlich fatten, anständig gelebte gehen und eine Dreizimmerwohnung in einem billigen Viertel bewohnen konnten. Doch am Abend fiel er vor Müdigkeit auf die Seite, und am Morgen, wenn er geweckt wurde, verriet sein Gesicht Furcht vor dem neuen Tag.

Man redet viel von der Liebe zur Arbeit. Dieser Mann liebte seine Tätigkeit nicht; sie war ihm zur Hölle, die seine seelische Fähtigkeit und seine Freude am Dasein rasch verzehrte — und ihm dafür nur den notwendigen Unterhalt des Lebens sicherte. Er fühlte sich als Sklave, und so sehr er dagegen ankämpfte, mußte sein Verhältnis zu den Kindern das Gepräge davon erhalten — er haßte sie schließlich. Und er hatte gerade diese Tätigkeit als Beruf erwählt — als schönsten aller Berufe — und war seinerzeit mit großen Erwartungen hineingegangen.

Sie selbst hatten keine Kinder. Sie waren wie so viele andere Eheleute in unseren Tagen gestellt: hatten das größte Bedürfnis, sich mit Kindern zu umgeben und mußten es selber

als das ärgste Unglück abwehren, das geschehen konnte. Sie hätten sie ja nicht versorgen können.

So hielten sie denn zum Ersatz einen kleinen Hund.

Eines Tages bekam der Mann Gehirnbluten und konnte nicht mehr. Der Hund sah an seinem Weil und piff, und die Frau weinte und verkaufte Stück für Stück, um ihm die nötige ärztliche Behandlung und Medizin zu verschaffen. Etwas aus „den guten Zeiten“, wozu man seine Zukunft nehmen konnte, war ja nicht vorhanden, und als Privatlehrer hatte er keinen Anspruch auf Pension. Die beiden waren wie gewöhnliche Sterbliche darauf angewiesen, an den Pfoten zu saugen, wenn sie selber nicht mehr konnten.

Nach mehrmonatigem Krankenlager starb er, insofern im günstigen Augenblick, weil nichts Verkaufliches mehr da war. Von einer vollständigen Heilung konnte ja nie die Rede sein, und es war ein rechtes Glück für die Frau, daß der Tod sich seiner erbarmte. Nun hatte sie wenigstens nur für sich selber zu sorgen.

Sie war eine tüchtige Frau, die sich nicht davor fürchtete, bei irgend etwas zuzugreifen. Und sie konnte alles, was da kam, denn sie war hervorgegangen aus dem besten häuslichen Kreise, den es in Dänemark gibt — sie war die Tochter eines Schullehrers vom Land. Aber Sorgen, Entbehrungen und das viele Baden hatten sie mitgenommen, und sie war krank. Nicht etwa so, daß sie ins Krankenhaus kommen konnte, aber sie war niedergedrückt und entkräftet, so daß sie nichts beginnen konnte. Man sah es ihr an, daß ihr etwas Besonderes fehlte; aber das Unglück und der Verlust des Mannes hatten ihre Fähigkeiten gelähmt und Willen und Energie aufgelöst.

Eine Zeittang lebte sie von der einseitigen Barmherzigkeit, und inzwischen begann sie „Eingaben zu machen“, um ein wenig festeren Boden unter die Füße zu bekommen. Sie ließ sich ein dickes Buch von mehreren hundert Seiten, das nur von Legaten handelte, und ließ von Lür zu Lür, Woche auf Woche. So laufen ja viele herum, mit wechselndem Glück — auch das Eingabemachen hängt von der Geschicklichkeit mehr als von etwas anderem ab. Sie konnte nicht in Betracht kommen, nicht einmal bei einer Leistung für rechtschaffene Witwen. An Geschicklichkeit gebrach es ihr vollständig, und das Glück hatte ihr nicht einmal wohlgestellte Verwandte vergönnt, die sie hätten empfehlen können, aus Furcht davor, daß sie ihnen selbst zur Last fallen würde.

Der Hund war ihr treuer Begleiter, und wenn die beiden ununterrichteter Sache von den Lürren der Legatvertreter standen, so streichelte sie ihn und sagte weinend: „Uns beiden bleibt wohl nichts übrig als zu verhungern.“

Auf dieser Wanderung kam sie auch zu dem Großkaufmann K., dem Millionär, der sich durch seine mannigfachen — und aparten — philanthropischen Unternehmungen einen Namen gemacht hatte. Das Glück wollte, daß der Menschenfreund an diesem Tag selbst die vielen Wittsteller abfertigte, und daß Bobby, der meist draußen bleiben mußte, um keinen Anstoß zu erregen, diesmal die Gelegenheit wahrnahm und mit hineinschlüpfte. Die Lehrerswitwe wurde schnell abgefertigt, ihr Fall war einer von den allgewöhnlichsten, von denen, die jeden Tag buhendweise vorliefen, und weder Empfehlungen noch sonst etwas erschwerten eine abschlägige Antwort. Man sah sie kaum an.

Um so mehr Aufmerksamkeit widmete man dem Hund. Zuerst steckten die Kontoristen die Köpfe zusammen und flüsteren, und dann machte einer von ihnen den Millionär auf das Tier aufmerksam; Bobby wurde hinter die Schranke gelockt, und der große Philanthrop befahlte ihn eigenhändig und schüttelte mehrmals den Kopf. Der Hund war mindestens ebenso schwach und entkräftet wie seine Zosterfrau.

Die Frau stand wie auf Kohlen und wünschte, daß man Bobby wieder zu ihr ließe, damit sie forgehen könnte. Vielleicht machte man sich lustig über ihr liebes Hündchen, vielleicht fand man es unerschämmt von ihr, einen Hund zu halten, wenn sie so arm war und selber um Hilfe einkam. Das meinten viele; und sie hatte es so oft selbst gedacht und beschlossen, das Tier zu ertränken — sie konnte es bloß nicht übers Herz bringen.

Dann endlich ließ man den Hund durch die Schranke, und die Frau näherte sich beschämt der Lür. Aber einer von den Kontoristen hielt sie zurück.

„Fehlt dem Hund etwas?“ fragte er mit teilnehmender Stimme, die ihr recht wohl tat.

„Ich glaube nicht, daß er richtig krank ist; ich kann ja nicht für ihn sorgen, wie ich müßte. Ich teile mein Essen mit ihm, obwohl ich, Gott weiß, recht gut selber das Gange bedürfte; aber was für einen zu wenig ist, verschlägt ja erst recht nicht für zwei.“ Sie sagte das als letzten Versuch, Eindruck auf die Leute zu machen, und blickte jätend auf. „Er muß wohl ertränkt werden!“ meinte sie schließlich leise.

Der Philanthrop, der hinten der Schranke gestanden und zugehört hatte, kam rasch hervor: „Wo denken Sie hin, Menschenkind! Einen armen tranken Hund ertränken!“

„Ich habe kein Geld, ihn Chloroformieren zu lassen — sonst wäre das ja das Beste für den Hund und mich selbst.“

„Sie mit Ihrem —“ Der große Wohlthäter fing plötzlich in ihrem Gesichtsausdruck etwas auf und hielt inne. „Können

bevorrechteten Stände oder sogenannte Intellektuelle — heute würden wir sie Akademiker nennen — denn wie sollte auch ein schlichter Bürgermann wohl dazu kommen, seinen Klassenossen die Fahne des Kampfes voranzutragen? Und wie es in dieser Beziehung in den Anfängen der modernen sozialistischen Bewegung aller Kulturländer zugegangen ist, ist ja allgemein bekannt. Die sozialistischen Führer proletarischer Herkunft und proletarischer Vorbildung lassen sich an den zehn Fingern abzählen, die meisten Führer waren Angehörige der Bourgeoisie. Daß es heute anders geworden ist, ist ein Beweis für den materiellen und geistigen Aufstieg des Proletariats, aber auch heute noch spielen überall die vielgeschmähten „Akademiker“ eine einflußreiche Rolle, abgesehen von der Gewerkschafts- und Genossenschaftsbewegung, in der die Praktiker den Ausschlag geben. Es gilt also das soziologische Gesetz, daß die durch lange Ausbeutung und Unterdrückung entnerbten Volksschichten, die obendrein noch von der Kultur ferngehalten werden, erst dann in Aktion treten, wenn sie durch Leute mit höherer Bildung und Kultur zum Bewußtsein ihres Rechtes und ihrer Macht gebracht werden, daß sie aber im weiteren Verlauf ihrer Entwicklung sich Führer aus den eigenen Reihen erziehen und die nichtproletarischen Elemente allmählich abstoßen.

Das Eintreten von Leuten aus den „höheren“ Schichten für die proletarischen Emanzipationsbestrebungen ist nicht nur von Wert für die praktische Agitation, für die Aufklärung und Schulung der Massen, sondern es bedeutet auch einen großen moralischen Erfolg. Wenn Männer der Wissenschaft durch theoretische Untersuchungen zur Ueberzeugung von der Wahrheit des Sozialismus gelangen, wenn Männer des praktischen Lebens aus den Kreisen der Wohlhabenden und Gebildeten die Brücken hinter sich abbrechen und sich der sozialistischen Bewegung zur Verfügung stellen, so wird dadurch das Bewußtsein der Massen, daß sie sich im Rechte befinden, unzweifelhaft ungeheuer gestärkt. „Wenn solche Leute für uns eintreten“, heißt es, „so ist dies ein Beweis, daß wir für eine gute und gerechte Sache kämpfen.“ Hieraus erklärt sich das Gefühl der Befriedigung, das jedesmal die Massen durchwärt, wenn ein gelehrter, reicher oder gesellschaftlich hochstehender Mensch sich der sozialdemokratischen Partei anschließt, hieraus erklärt sich auch die Tatsache, daß die Massen, allem demokratischen Mißtrauen zum Trotz, einem solchen Reuling ein ungeheures Vertrauen entgegenbringen und ihm ohne lange Probezeit eine Führungsrolle übertragen, um die ein „gewöhnlicher“ Genosse jahrzehntlang ringen muß. Man mag dies vielleicht bedauern, aber man muß damit rechnen, und man darf dies geistige Moment im Klassenkampf nicht unterschätzen.

Das Bewußtsein, für eine gute und gerechte Sache zu kämpfen, ist nämlich für einen Kampf von ungeheurer Bedeutung, wie man in jedem Kriege deutlich beobachten kann. Gerade im proletarischen Klassenkampf kommt es wesentlich mit darauf an, daß die Massen von der moralischen Verächtlichkeit ihrer Forderungen und Bestrebungen überzeugt sind. Wenn erst das Proletariat in seiner großen Mehrheit sich des Unrechts bewußt geworden ist, daß die herrschenden und besitzenden Klassen seit langer Zeit an ihm begehen, wenn er erst klar erkennt, wie es auf allen Gebieten zurückgesetzt und benachteiligt wird, dann wird sich auch der starke Wille regen, diesem Unrecht ein Ende zu machen. Dann wird auch das Kraftgefühl wachsen und die Bewegung wird unüberstehlich werden. Zum Glück für das Proletariat breitet sich das Klassenbewußtsein immer mehr aus und faßt immer tiefere

Sie denn nicht begreifen, daß das eine weder schlimmer noch besser ist als das andere?“ fuhr er ganz freundlich fort. „Hier soll nicht getötet, sondern geholfen werden; — eine viel schönere Aufgabe, nicht wahr! Was der Hund braucht, ist bloß liebevolle, gute Pflege. Können Sie wirklich nicht besser für ihn sorgen? Gar nicht?“

Die Witwe schüttelte den Kopf — wie konnte man so dumm und so böse fragen. Aber zornig wurde sie nicht; die Zeiten waren längst vorbei, wo sie in der Lage war, sich heftig zu wehren. Sie wandte sich nun der Tür zu, um fortzukommen.

„Warlen Sie einen Augenblick“, sagte der Wohlthäter und wies auf eine Bank.

Er konfektierte eine Weile mit dem ersten Buchhalter, und dann kam er wieder zu ihr zurück.

„Ich glaube, wir haben eine Regelung gefunden, liebe Frau,“ sagte er warm. „Die Sache ist die, wir tragen uns mit dem Plan, ein Asyl für verwaiste Hunde zu errichten. Leider wird ja noch einige Zeit darüber hingehen, bis wir alles so weit fertig haben, die armen Geschöpfe aufzunehmen; und niemand kann von der Hoffnung auf bessere Zeiten leben — nicht wahr? Aber vielleicht könnten wir das Kerlchen da in Pflege geben! Glauben Sie, daß sie ihn recht gut behandeln können? Anständig und sauber sehen Sie ja aus.“

Die Witwe nickte, obwohl sie die Frage für überflüssig hielt.

„Gut, abgemacht! Sie bekommen 20 Kr. im Monat, die Sie hier jeden Ersten abheben können; aber Sie müssen sich natürlich darin finden, daß wir jederzeit Zutritt zu Ihrer Wohnung haben — zur Beaufsichtigung.“

Die Beherrswitwe gab ihre Adresse an, und damit war die Sache in Ordnung. Sie hatte endlich ein Legat erlangt — dank ihrem Bobb. Nie vergaß sie, daß er der eigentliche Herr war, und daß sie selbst nur seine Gelder verwaltete.

Sehr bald war sie so weit, daß sie etwas durch leichtere Heimarbeit verdienen konnte, und sie und Bobb, schlugen sich erträglich durch. Das einzige, was ihr Dasein verfinsterte, war der Gedanke an den Tag, wo das Asyl fertig sein würde und sich von dem Hund trennen müßte.

Dieser Tag kam aber nie, mochte nun der Philanthrop andere Pläne gefaßt oder die Sache vergessen haben. Bobb behielt seine Unterstüßung bis zu seinem Tod.

Und auch später litt die Witwe keine Not. Mit Legaten geht es ja ebenso wie mit allem anderen hier in der Welt: hat man erst festen Boden gewonnen, so wird man schon fertig. Der Hund half der Frau über den toten Punkt weg.

Wurzeln in den Massen. Mit Hilfe einer zähen und unermüdblichen Verarbeitung, durch planmäßige Agitation und zielbewußte Organisation werden immer breitere Massen des Volkes davon überzeugt, daß sie ein Recht haben auf eine anständliche Existenz, auf Freiheit und Kultur, auf ein menschenwürdiges Dasein. Und sie werden auch davon überzeugt, daß sie die Macht besitzen, ihr Ziel zu erreichen, wenn sie nur den festen Willen haben. Hierin liegt die geradezu wunderbare Werbekraft des modernen Sozialismus, der einen Fortgang genommen hat in wenigen Jahrzehnten, wie er in der Weltgeschichte beispiellos dasteht.

Umgekehrt beobachten wir auf gegnerischer Seite, daß der Glaube an ihr Recht und das Vertrauen auf ihre Existenzberechtigung langsam im Schwinden begriffen ist. Aus den Kreisen der Ober- und Mittelschichten ertönt gar nicht selten mehr die zweifelnde Frage, ob denn die heutigen Zustände mit ihrem offensichtlichen Unrecht gegen die Unterschichten ewig und unabänderlich seien, oder ob es nicht vielmehr besser und ratsamer sei, den Proletariern entgegenzukommen zu zeigen. Aus dieser Stimmung heraus erklären sich die sozialen Reformbestrebungen der Gegenwart, die sich auf allen Gebieten bemerkbar machen. Das bedeutet natürlich keinen Verzicht auf die Vorrechte und Monopole, aber es beweist eine gewisse Unsicherheit in Bezug auf die moralische Bewertung der Klassengegensätze. Daß eine solche Unsicherheit, ein solches Schwanken zur Schwächung unserer Gegner beiträgt, wird niemand bestreiten wollen, der die unwägbareren Momente für den Ausgang eines Kampfes in Berücksichtigung zieht. Die Scharmacher und Kapitalproben, die hartnäckig auf ihrem Schein bestehen, wissen dies sehr wohl zu würdigen. Darum wettern sie gegen die Sozialideologen, die „Genossen im Zylinder“, die die kapitalistischen Schichtreihen in Unordnung bringen, weil sie Zweifel säen in den Glauben an die Unabänderlichkeit unserer herrlichen Weltordnung, die aber anderseits den Glauben der Proletarier an den endlichen Sieg ihrer guten Sache stärken. Darum auch unschmeicheln sie jene Elemente aus den Mittel- und Unterschichten, die für die Vorrechte der Oberschichten mit ihrer Person und ihrem Einfluß eintreten. Hier ist der tiefere Grund dafür, daß die Großindustriellen des Ruhrgebiets Arbeitersekretäre wirtschaftsfriedlicher Couleur in den Reichstag wählen, und daß die ostelbischen Junker schlichte Handwerksmeister, die sie sonst gar nicht beachten würden, mit der Vertretung ihrer Interessen betrauen. Wenn sogar intelligente Arbeiter und tüchtige Handwerksmeister ihre Kräfte für Großkapital und Großgrundbesitz einsetzen, so folgen sie, dann muß es sich doch um eine gerechte Sache handeln.

Aber diese Logik hat einen Haken: Wenn Ganz- oder Halbproletarier sich von den Herren vor den Wagen spannen lassen, so ist das ein Beweis, daß sie unwissende oder selbstsüchtige Streber sind, die nach Vorteilen ausschauen, wenn aber Leute aus „höheren“ Kreisen die Partei des Volkes ergreifen, so geschieht dies aus idealen Gründen, weil hier im allgemeinen von der Förderung privater Interessen keine Rede sein kann. Dieser wesentliche Unterschied muß wohl beachtet werden, wenn man das geistige Moment im Klassenkampf verstehen will.

Der Arbeitskampf der englischen Eisenbahner im Jahre 1911.

Die alarmierenden Zeitungsnachrichten vom großen Streik der englischen Eisenbahner im Jahre 1911 sind noch in frischer Erinnerung — der Leser entsinnt sich, wie Lloyd George, der allmächtige Ministerpräsident, im Parlament erklärte: „Ich bin sicher, daß das Haus einsehen wird, daß keine Blockade durch einen fremden Feind in so wirkungsvollem Maß einen schrecklichen Druck auf die Bevölkerung ausüben kann als die Lähmung des Eisenbahndienstes. Jedermann wäre arbeitslos geworden, jede Mühle, jedes Bergwerk, jede Fabrik hätte geschlossen werden müssen und hätte der Stillstand 14 Tage gedauert, so wäre sicher zu einem völligen Mangel an Beschäftigung absolute Hungersnot getreten.“ Die Eisenbahner haben eben in der modernen Gesellschaft die gleiche Macht wie die Könige und Fürsten des Mittelalters, sie sind Herren über Leben und Tod der Bevölkerung, in ihren Händen befinden sich die Schlagadern der Nation.

Dieser Tage ist eine streng wissenschaftliche Arbeit über diesen Kampf von Dr. Charlotte Reubischer erschienen. Diese Arbeit, die zuerst eingehend die geistige Umwälzung in der bis vor kurzem so konservativen englischen Arbeiterklasse bis zum revolutionären Syndikalismus schildert, gibt eine so eingehende wissenschaftliche Darstellung der Ursachen dieses Kampfes, der einzig in der Geschichte der Eisenbahner dasteht, daß ein jeder, der das Problem studieren will, künftig nach dieser Schrift, die auf genaues Ortsstudium beruht, greifen muß.

Der englische Eisenbahner ist kein Beamter, die englische Eisenbahn ist keine staatliche oder halbstaatliche Institution. England besaß bis vor kurzem nicht weniger denn 1100 Eisenbahngesellschaften, die einander scharf bekämpften. Arbeiter und Angestellte befanden sich in einem rein privaten Arbeitsverhältnis. Jahrzehntlang, solange besonders die Vielheit der Gesellschaften bestand, fühlten sich die Arbeiter und Angestellten dabei wohl. Zwar bestand mangels Beamtencharakters keine automatische Lohnsteigerung mit den Dienstjahren, dagegen bestand und besteht eine Unmenge von verschiedenen Kategorien, in die avanciert werden kann, so daß es ein Güterarbeiter sogar bis zum Generaldirektor gebracht hat. In den letzten Jahrzehnten hat nun auch die technische und finanzielle Revolution dieses Idyll zerstört — die Zahl der Gesellschaften ist durch Verschmelzung auf 15 von Belang zusammengeschrunpft, die zudem noch in einem einheitlichen Unternehmerverband vereinigt sind. Infolgedessen besteht für 90 Prozent der Eisenbahner die Sicherheit, daß sie es weder zu Stationsvorstehern, Stationschreibern, Schnellzugslokomotivführern noch etwa gar zu Generaldirektoren wie in der

guten alten Zeit bringen. Die Mehrzahl der englischen Eisenbahnarbeiter hat die Avancementsaussichten verloren und damit beim bisherigen System die Aussicht auf Gehaltssteigerung, weil eben der jederzeit 14tägig kündbare Privatangestellte — und das ist der englische Eisenbahner heute noch — kein Beamter ist, dessen Lohn mit den Dienstjahren steigt. Solange das Ziel des Heizers war, Lokomotivführer zu werden und in dieser Charge immer weiter bis zum Techniker zu steigen, solange der Güterbodenarbeiter Aussicht hatte, es zum Güterzugführer zu bringen, und solange der Stationschreiber Aussicht hatte, es zum Direktor zu bringen, bestand natürlich auch keine Solidarität aller Eisenbahner. Dies ging eben bei 1100 Gesellschaften, heute hat in England ein Weichenwärter ebensowenig Aussichten zum Generaldirektorposten wie bei uns. Das System der starren Löhne ohne Alterszulagen, der 14tägigen Kündigung in allen Chargen, dazu noch als „moderne“ Er rungenschaft die „schwarzen Listen“ und das Spionagesystem haben eine rebellische Unzufriedenheit gezeitigt. Der englische Eisenbahnarbeiter wurde unzufrieden, die getrennten Organisationen der verschiedenen Grade verbunden und verschmolzen sich, die „all grades Movement“, der Generalstreik aller Kategorien wurde proklamiert. Die Eisenbahngesellschaften weigerten sich, mit den Gewerkschaften zu unterhandeln. Die Regierung ergriff die Vermittlung und hat Anno 1907 Einigungsämter und Schiedsgerichte geschaffen. Diese Einigungsämter und Schiedsgerichte waren recht gut gemeint und die Arbeiter dachten eine Zeitlang sogar, daß sie ihnen nützen würden. Aber diese Schiedsinstanzen hatten Anno 1907 keine Kompetenzen erhalten, die widerspenstigen Gesellschaften zur Ausführung der Beschlüsse zu zwingen — außerdem hatten es die Gesellschaften in der Hand, den Arbeiter, der etwa in einem solchen Schiedsgerichtshandel gewonnen hatte, kurzerhand auf die Gasse zu stellen, was in England sogar in Handumdrehen mit einem Stationsvorsteher ohne Angabe von Gründen geschehen kann. Eine Enttäuschung begann sich in den Eisenbahnermassen zu regen und revolutionäre Agitatoren verbreiteten in der Eisenbahngesellschaft die Idee, als ob sich Regierung und Eisenbahngesellschaften zu einem gemeinsamen Pakt verbunden haben. Infolgedessen kam es im Jahre 1911 zu einer neuen „all grades Movement“, diesmal im Anschluß an lokale Sympathiestreiks, in denen sich Eisenbahner weigerten, die von Streifbrechern erzeugten Güter zu transportieren. So groß war die allgemeine Unruhe der Eisenbahner, daß die geringfügigen lokalen Streitigkeiten im Handumdrehen die ganze Eisenbahnerschaft des Landes erregten und zwei Tage lang der Generalstreik andauerte. Innerhalb dieser zwei Tage hatte das Parlament ein Gesetz angenommen, das den Urteilen der 1907 geschaffenen staatlichen Schiedsgerichte und Einigungsämter für beide Teile zwingende Gewalt verleiht. Die Sache ist jetzt praktisch so, daß die Regierung Löhne, Avancementsbedingungen, Kündigungen etc. festsetzt. Mit anderen Worten: Formell juristisch sind die englischen Eisenbahner aller Grade freie Privatangestellte und keine Beamten, sie können den Arbeitsvertrag mit der privaten Eisenbahngesellschaft frei vereinbaren. Wenn sie aber nicht zufrieden sind, so brauchen sie nur an das Schiedsgericht des Bezirks, das einen staatlichen Richter als Präsident und Vertreter beider Parteien als Beisitzer hat, zu gehen. Faktisch entscheiden da der Präsident und in letzter Instanz die Regierung in London. Damit sind die englischen Eisenbahner Privatbeamte mit staatlich festgesetzten Arbeits-, Lohn- und Pensionsbedingungen. Da die englische Regierung bereits Ende der Neunzigerjahre ein Tarifamt, das die Frachten und Transporttaxen für die Gesellschaften bestimmt, errichtet hat, so sind die „privaten“ englischen Eisenbahnen momentan in der Lage, daß die wichtigsten Einnahmen, die Transporttaxen, und die wichtigsten Ausgaben, die Saläre, ihnen von der Regierung vorgeschrieben werden. Dadurch ist bereits in der kurzen Zeit nach dem Streik der Gewinn der Gesellschaften derart gesunken, daß jetzt die Eisenbahnmagnaten selbst nach Verstaatlichung schreien. Jetzt aber zeigt sich die Regierung schwerhörig, sie bemüht sich lieber weiter, durch ihr Tarifamt die Fahrtaxen zu reduzieren und durch ihr Einigungsamt die Löhne zu erhöhen, um damit den Reingewinn zu reduzieren. Die Verstaatlichung wird dadurch immer billiger, denn je weniger die Aktionäre verdienen, desto billiger geben sie die Sache einmal der Regierung her. Die Engländer haben es eben schlauer angebracht wie die Schweizer, die den Aktionären ihre frühere hohe Dividende als Obligationenzins weiter zahlt und die Bundesbahnen mit 1400 Millionen Schulden belastet haben. Die englische Regierung drückt erst ein Jahrzehnt lang die Rendite, bis die Aktionäre weich werden und billig nachgeben. So ist der eigentliche Sieger des Generalstreiks vom Jahre 1911 nicht der englische Eisenbahner, der sich wohl jetzt etwa zwölf Prozent besser im Lohn stellt als vor dem Streik, sondern die englische Regierung. Wir empfehlen die Lektüre dieses besprochenen Büchleins allen Interessenten der gewerkschaftlichen Probleme der Eisenbahner.

Der Zusammenbruch des christlichen Gewerkschaftscharades.

Es will Abend werden für die christliche Gewerkschaftsbewegung. Aber der Papst will nicht bei ihr bleiben. Was, wie es scheint, noch lange Zeit, auch der fleißigsten Agitation der modernen Gewerkschaftsbewegung nicht gelingen sollte und wollte, weil sich Kanzel und Reichstuhl noch immer als bessere Agitationsmöglichkeiten erweisen als Werkstätte und Versammlung, weil christliche Demut und Bescheidenheit, in der Schule eingepaukt, noch immer tiefer in den Gehirnen der Proletarier wurzeln als Selbstbewußtsein und Klassenbewußtsein: das wird nunmehr von der Kirche selbst vollzogen. Die innere Unwahrheit, die in den christlichen Gewerkschaften verkörpert ist, dürfte jetzt rascher zum

Zusammenbruch des Gebäudes der christlichen Gewerkschaftsbewegung führen.

Seit einigen Jahren schon können die christlichen Gewerkschaften nicht mehr zur Ruhe kommen. Kaum gegründet, haben sie sich ihren eigentlichen Schöpfern auch schon verdächtig gemacht. Und seit der Zeit wird auch ihr Wirken mit dem denkbar größten Mißtrauen der Kirche selbst verfolgt. Das ist nur zu begreiflich. Man hat ihr Entstehen nur als eine Art Abwehr gegen die modernen Gewerkschaften gestattet, hat ihnen demnach nur die Rolle passiver Zuschauer zugeordnet. Das ist aber nicht eingehalten worden. Unsere Gewerkschaftsorganisationen sind entstanden, weil die Arbeiterschaft selbst das Bedürfnis empfand, sich zum Schutz und Trutz gegen Ausbeutung zusammenzuschließen. Von den christlichen Gewerkschaften sagt der katholische Geistliche Müller, der ein Geschichtswert über die christliche Gewerkschaftsbewegung in Deutschland geschrieben hat: „Der Gedanke, die Fachabteilungen (die Arbeiter, „gewerkschaften“) mit den konfessionellen Vereinen eng zu verknüpfen, war wohl nicht so sehr in den Kreisen der Arbeiter selbst entstanden, als vielmehr aus anderen Ständen (Geistlichen u. s. w.) angeregt worden, die die Fernhaltung unchristlicher, zumal sozialistischer Ideen aus dem wirtschaftlichen Leben nicht für genügend verbürgt hielten.“

Schon diese Bemerkung eines genauen Kenners der christlichen Gewerkschaften, die nach reichsdeutschem Muster erst bei uns und auch in der Schweiz gegründet wurden, belehrt uns zur Genüge, daß die christlichen Gewerkschaften ein ausgesprochener Schwindel sind. Haben denn die „anderen Stände“ wirklich ein Interesse daran, daß die Arbeits- und Lohnbedingungen der Arbeiter verbessert werden? Und sollten sie wirklich ein solches Interesse haben, dann ist es gewiß zurückgedrängt und beeinträchtigt durch das andere, größere: „unchristliche Ideen“ aus dem wirtschaftlichen Leben fernzuhalten.

Welch wunderbarer Einfall! Schade, daß die christlichen Gewerkschaften diese ihre Absichten nur an den Arbeitervereinigungen praktisch erproben und ausführen wollen. Der Schacher, der das ganze Wirtschaftsleben erfüllt, ist ganz unchristlicher Herkunft; erst die raffinierte Ausgestaltung ist christlichen Ursprunges. Aber in seiner Wirkung auf die Arbeiterschaft ist der Schacher, die Grundlage der kapitalistischen Wirtschaftsordnung, höchst unchristlich. Wie wäre es, wenn man die christlich-gewerkschaftlichen Ideen da zu verwirklichen trachtete? Dazu gebietet es aber an Mut. Und so bleibt den christlichen Gewerkschaften eben nur übrig, die Arbeiter fernzuhalten von „unchristlichen, zumal sozialistischen Ideen“, das heißt vom ernstesten Kampfe um Besserstellung des Lebens. Das sozialpolitische Programm der christlichen Gewerkschaften hat seinerzeit Herr v. Senle, der Bischof von Regensburg, kurz zusammengefaßt in die Worte des Evangeliums: „Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben.“

Sie dürfen einfach gar nicht. Als Leute, die ihr religiöses Bekenntnis und Fühlen über alles andere stellen, dürfen die christlichen Gewerkschaften nicht streifen; das verbieten ihnen die verschiedenen Enzykliken, besonders aber die berühmte Enzyklika über die Arbeiterfrage Leo XIII., die sich ungemein besorgt gezeigt hatte um Handel und Industrie, die durch Streiks Schaden erleiden. Aber dieses Verbot vergessen oder kennen die christlichen Arbeiter oft nicht, besonders wenn sie von allzu harten Arbeitsbedingungen gedrückt werden. Und dieses Drucken werden sie sich sehr bald bewußt, besonders wenn sie mit organisierten Leidensgenossen zusammenarbeiten, die schon vorgeschrittener sind. In solchen Situationen treten die christlichen Organisationen in Funktion, dann kommen die Führer und trachten, „unchristliche Ideen“ fernzuhalten.

Aber nicht bloß der Geist der Aufsehnung gegen Unterdrückung und Ausbeutung ist unchristlich, weit mehr ist es das Zusammenarbeiten mit Arbeitern anderer Anschauungen in einer Organisation. Das ist entschieden das „unchristlichste“, denn es ist im schärfsten Widerspruch mit dem Grundgedanken, der zur Errichtung der christlichen Gewerkschaften führte: mit der Spaltung, mit der Verfeindung der Arbeiter untereinander wegen Dingen, die mit der Klassenstellung und mit dem Kampfe der Arbeiterschaft nichts zu tun haben. So wie alle separatistischen Organisationen, sind auch die christlichen nur zu dem, wenn auch nicht ausgesprochenen Zweck gegründet worden, der Klassenpolitik der Ausbeuter zu dienen. Was könnte es anderes bedeuten, als die Klassengegner zu stärken, wenn man Klagen erhebt, die christlichen Arbeiter würden in den freien Gewerkschaften wegen ihres Glaubens verhöhnt und verspottet! Was hat die Gewerkschaft mit dem religiösen Bekenntnis zu tun? Sie bekämpft jüdische und christliche Ausbeutung und sie strebt für jüdische und christliche Arbeiter bessere Bedingungen an. Die schwindelhafte Begründung der christlichen Gewerkschaften ist aus demselben Holze geschnitten, wie die der nationalen oder anderer separatistischer Gebilde. Die Wirklichkeit ist und bleibt: die Arbeiterschaft soll geschwächt werden.

Nun haben aber in Deutschland die christlichen Gewerkschaften den Zusammenschluß mit evangelischen Klassengenossen gesucht und gefunden. Neben der schwachen katholischen erstand eine verhältnismäßig stärkere christliche Bewegung, die aber schon seit langem den entscheidenden Mächten Roms zuwider war. Weder Rom noch die Bischöfe haben je ein Hehl daraus gemacht, daß ihnen die christlichen (katholisch-evangelischen) Organisationen nicht passen. Und die bekannte Enzyklika des Papstes Pius X. vom November 1912 hat diese Gegnerschaft scharf und klar zum Ausdruck gebracht. Die christlichen Gewerkschaften wurden für geduldet erklärt, und auch das nur unter gewissen Vorkehrungsmaßnahmen. Es war schweres Geschick, das gegen die christlichen Gewerkschaften aufgefahren war. Man las in der Enzyklika zum Beispiel folgendes: „Die soziale Frage und die mit ihr verknüpften Streitfragen über Charakter und Dauer der Arbeit, über die Lohnzahlung, über Arbeiterstreik sind nicht rein wirtschaftlicher Natur und somit nicht zu denen zu zählen, die mit Hintanhaltung der kirchlichen Obrigkeit beigelegt werden können.“ Und noch ärger war die Ermahnung der Bischöfe, „sorgfältig das Verhalten

der christlichen Gewerkschaften zu beobachten und darüber zu wachen, daß den Katholiken aus der Anteilnahme an ihnen kein Nachteil erwachse“. Das mußte den verführten Arbeitern die Augen öffnen: jetzt sahen sie, daß ihre vermeintlichen Gewerkschaftsorganisationen nichts sind und nichts sein sollen als Kreaturen Roms ohne eigenen Willen, ohne jedwede Freiheit des Entschlusses auch in rein wirtschaftlichen Fragen. Nur Roms Anschauungen durften maßgebend sein bei allen Entschlüssen. Natürlich war die Aufregung in den Reihen der Enttäuschten ungemein groß. Zu ihrer Beruhigung und zu weiterer Irreführung der ganzen Welt haben sich ihre Führer an die Bischöfe gewendet. Und richtig fand sich einer, Doktor Schulte aus Baderborn, der zu den schroffen Worten der päpstlichen Enzyklika eine wesentlich mildere Erläuterung ausgearbeitet und den übrigen Bischöfen zur Annahme vorgelegt hat. Die Bischöfe gaben ihr Einverständnis, auch der Kardinal Kopp aus Breslau. Auf Grund dieser Erläuterung traten dann die Christenführer vor den Essener Kongreß und prägten dort das Wort: „Die christlichen Gewerkschaften bleiben, was sie waren.“

Natürlich hat sich die Deffentlichkeit, die den Sachen etwas Verständnis und Zurechtweisung bringt, durch diese großtuerischen Worte nicht täuschen lassen. Man wußte, daß das weder wahr noch möglich ist, was in Essen verkantbar wurde. Die Kritik verstummte auch nicht. Statt sie aber durch Tatsachen zu entmuffeln, zogen es die Christenführer vor, sich vom Gericht ihre Unabhängigkeit bestätigen zu lassen. Die Kritiker, sozialdemokratische Redakteure, wurden verurteilt, weil ihnen der Wahrheitsbeweis der Abhängigkeit der Personen nicht gelang, und weil das Gericht wohl der Ueberzeugung war, daß die sozialistische Erläuterung der päpstlichen Enzyklika richtiger sein dürfte als die der Bischöfe, aber eine weitere Untersuchung darüber als nicht zu seinen Pflichten gehörig ablehnte. Der Ausgang des Prozesses wurde von den „Christen“ als ein Triumph aufgeföhrt und hinausposaunt. Und nun ist's wieder — anders.

Die Erläuterung der Enzyklika ist vom Kardinal Kopp fallen gelassen worden, eigentlich sogar widerrufen worden, weil ihre Milde, wie er in einem Brief an das Blatt „Arbeit und Wahrheit“ sagt, „an einer anderen kirchlichen Stelle nicht gebilligt werde“. Man ersieht daraus mit Leichtigkeit, daß die andere Stelle nur der Papst ist. Denn welche Stelle würde sonst noch vom Kardinal berücksichtigt werden? Also der Papst hat die milde Erläuterung seiner harten Worte verworfen. Rom will also von der Unabhängigkeit und Freiheit der christlichen Gewerkschaften nichts wissen, es will überhaupt keine christlichen Gewerkschaften, es will nur abhängige, bedeutungslose katholische Fachabteilungen, die eine treue Wiedergabe des Prinzips sind: die Arbeiterschaft ist so weit zu spalten, bis sie ohnmächtig wird. Was nützt also das schönste weltliche Urteil, wenn der Kardinal die von ihm früher ausgehissene Erläuterung zurückzieht und der Papst die Gewerkschaften neuerdings von seinem Mißtrauen in Kenntnis setzt? Was haben dann die Arbeiter in den christlichen Gewerkschaften noch zu suchen? Gar nichts. Für sie sind sie ja gar nicht gegründet worden. Die Arbeiter haben nur die Wahl zwischen Unterwerfung oder Revolte. Und beides dürfte der Anfang vom Ende, der Anfang der Katastrophe der christlichen Gewerkschaftsbewegung sein.

Ein widersinniges Strafsystem.

Von der österreichischen Nordwestbahn.

Von der k. k. Nordwestbahndirektion wurde gegen die Bahnwärter ein Strafsystem eingeführt, das ebenso den Gesetzen der Vernunft als auch den Geboten der Humanität widerspricht. Nach diesem System wird ein Bahnwärter, wenn gegen ihn Anzeigen wegen Nichtanwesenheit auf dem Posten, beziehungsweise Nichtschließen der Schranken während der Passierung eines Zuges erstattet werden, das erstemal mit 2 Kr., im Wiederholungsfall mit 6 Kr. und beim dritten Fall mit 10 Kr. bestraft. In weiteren Fällen wird gegen den Betroffenen die Disziplinaruntersuchung eingeleitet. Auslieferungswärter werden in einem solchen Fall vom Posten abgezogen. Bevor wir auf den antisozialen Sinn dieses Strafsystems eingehen, wollen wir erst einmal untersuchen, ob die Dienst- und Wohnungsverhältnisse der Bahnwärter wirklich so günstig sind, daß die Ahndung für Versehen mit so hohen Geldstrafen gerechtfertigt erscheinen.

Die Bahnwärter im Gebiet der k. k. Nordwestbahndirektion haben selbst auf Strecken mit sehr starkem Verkehr einen 18stündigen Dienst, auf welchen ein 12stündiges „Frei“ folgt. Die durchschnittliche Tagesleistung beträgt 14 Stunden 24 Minuten Dienst; die Leistung in einer Woche 100 Stunden 48 Minuten und in 30 Tagen bei Abrechnung des freien Tages (den übrigens die Ablöser noch gar nicht haben), 408 Stunden. Dabei muß noch bemerkt werden, daß die Hälfte dieser Dienstleistung auf die Nachtstunden von 6 Uhr abends bis 6 Uhr früh fällt.

Wenn gegen diese Dienstleistung die Arbeitszeit von industriellen Arbeitern in fortgeschrittenen Betrieben verglichen wird, so wird wohl die Behauptung daß das Dienstverhältnis der Bahnwärter einem Sklavenverhältnis ähnlich ist, nicht übertrieben sein. Nun könnte wohl eingewendet werden, daß der Dienst der Bahnwärter nicht so anstrengend ist und übrigens auch noch von Bauen unterbrochen wird.

Dieser Einwand wäre vielleicht noch vor 10 bis 15 Jahren gerechtfertigt gewesen, trifft aber heute nicht mehr zu. Besonders auf der Hauptlinie Wien-Tetschen, wo in einzelnen Teilstrecken täglich 40 bis 60 Züge und auch noch mehr verkehren, hier kann von einem leichten Dienst keine Rede mehr sein. Die geringfügigen Bauen, die zwischen den Verkehrszeiten der Züge liegen, müssen zu Nebenarbeiten, wie Streckenrevision, Leitungen schmieren, Schrauben anziehen, im Sommer Gras, im Winter Schnee wegpugen u. s. w., ausgenützt werden. Dabei sind aber die Turnusse für die Bahnwärter so ge-

stellt, daß dieselben erst die fünfte Nacht ganz frei haben.

Um den schwierigen Dienst der Bahnwärter beurteilen zu können, ist es notwendig, auch ihre Wohnungsverhältnisse zu untersuchen. Daß dieselben nicht günstig sind, dürfte wohl allgemein bekannt sein. Wir erinnern hier nur an den feinerzeitigen Ausspruch eines Regimentsarztes zu einem Bahnwärter der k. k. Staatsbahnen: „Na, lieber Freund, unsere Pferde haben es besser als ihre Kinder hier; die Ställe unserer Pferde sind besser als die Wohnung ihrer Kinder.“ Dieser Ausspruch des Regimentsarztes dürfte in vielen Fällen auch auf die Wohnungen der Bahnwärter der k. k. Nordwestbahndirektion zutreffen. In diesem Direktionsbezirk gibt es noch eine große Anzahl von Wächterhäusern, bei welchen sich weder ein Vorbau noch eine Dienststube befindet, obwohl auf die große Dringlichkeit des Baues der Dienststätten schon vor Jahren mit größter Sachlichkeit und Eifer in der Personalkommission hingewiesen worden ist. In der Sektion Tetschen sind schon seit zwei Jahren keine Dienststätten mehr gebaut worden, obwohl gerade in dieser Sektion auf einigen der schwierigsten Posten die Dienststätten fehlen.

Vor einiger Zeit wurden statt der Dienststätten Telephonhütten gebaut und neben die Fenster des Bahnwärterhauses gestellt, wodurch nicht nur die Wohnung verdunkelt und der Bahnwärter während seiner dienstfreien Zeit in seiner Ruhe gestört, sondern auch noch Geld verschwendet wird, weil doch die Dienststätten einmal gebaut werden müssen und dann die Telephonhütten überflüssig sind.

Auf jenen Posten wo die Dienststätten fehlen, steht dem Bahnwärter nur ein Zimmer und ein Kabinett zur alleinigen Benützung zur Verfügung. Das Zimmer hat einen Flächenraum von 15-75 Quadratmeter und das Kabinett einen Flächenraum von 6-58 Quadratmeter, so daß die Größe der ganzen Wohnung 22-33 Quadratmeter beträgt. Dabei befindet sich auch noch der Kasten des Glockenschlagwerkes im Zimmer. Daß unter solchen Umständen von einer Ruhe keine Rede sein kann, besonders dann nicht, wenn diese Wohnung auch noch eine Anzahl Kinder beherbergt, dürfte wohl jeder Mensch, mit Ausnahme jener Lethalen und geschlossenen Bürokraten einsehen, die den Bahnwärtern nach einem unvernünftigen System hohe Strafen diktiert.

Nun kommt bei dem eingangs erwähnten Strafsystem noch eines in Betracht. Gerade bei Annäherung eines Zuges an besonders stark frequentierten Straßenübersehbungen erhöht das Maschinenpersonal seine Aufmerksamkeit, so daß es als ausgeschlossen gilt, daß von diesem Personal nicht geschlossene Schranken übersehen werden. Mit Rücksicht auf die große Gefahr, die aus einem solchen Dienstversehen dem Publikum erwächst, wird in einem solchen Fall auch selten von Erstattung der Anzeige Abstand genommen. Daraus ergibt sich aber, daß jene Bahnwärter, welchen solche schwierige Posten zugewiesen sind, trotz der viel intensiveren Dienstleistung auch noch viel früher der Gefahr ausgesetzt sind, hohe Geldstrafen zu leisten als andere Kollegen auf leichteren Posten. Von einsichtigen Vorgesetzten ist längst schon erkannt worden, daß hohe Geldstrafen nicht nur den erhofften Zweck nicht erreichen, sondern auch eine un menschliche Härte gegen die unschuldige Familie des von der Strafe betroffenen Bediensteten sind. Durch diese Strafen wird nur zu oft das wenige Brot für hungernde Kinder noch geschnälert.

Als Beweis, daß Dienstversehen nicht immer durch den Leichtsinne der Bediensteten erfolgen, sondern sehr oft in den Verhältnissen liegen, mag der Umstand dienen, daß auch über die gewissenhaftesten Bediensteten schon Strafen verhängt worden sind. Es würde deshalb von der Verwaltung der Nordwestbahndirektion ehrenvoller sein, in erster Reihe die manchmal geradezu menschenunwürdigen Wohnungs- und Dienstverhältnisse der Bahnwärter einer Verbesserung zuzuführen, als dieses Personal mit einem widersinnigen Strafsystem zu drangsalieren.

Die Personalfreundlichkeit des Eisenbahnministers im Lichte der Tatsachen.

R. I. Eisenbahnministerium

Z. 47.142/6 b.

Wien, am 16. Dezember 1913.

Intimierungen von Arbeitern und Ernennung von Manipulantinnen zu Bahnoffiziantinnen mit 1. Jänner 1914.

An die k. k. Staatsbahndirektion in

Das mit dem hieramtlichen Erlaß vom 11. August 1913, Zahl 27/315, zeitweilig verfügte Verbot der Intimierung von Arbeitern wird hiemit aufgehoben und werden die Direktionen (Betriebsleitung) ermächtigt, Intimierungen in allen Verwendungskategorien der Unterbeamten und Diener nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen mit 1. Jänner, beziehungsweise im Laufe des Monats Jänner mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1914 vorzunehmen.

Arbeiter, welche gegenwärtig im Versuchs-, beziehungsweise Fahrtdienst bereits in Verwendung stehen und am 1. Jänner 1914 eine sechs- oder mehrjährige anrechenbare Gesamtdienstzeit aufzuweisen haben und allen diesfalls vorgeschriebenen Bedingungen vollkommen entsprechen, dürfen ohne Rücksicht auf die geltende Personalsnormierung per 1. Juli 1913 mit dem genannten Tag, beziehungsweise mit Rückwirkung auf dieses Datum zu Ausführsverschiebern, beziehungsweise Ausführskonduktoren ernannt werden.

Als anrechenbare Dienstzeit hat die Dienstzeit vom Zeitpunkt der Aufnahme in ein Altersversorgungsinstitut zu gelten.

In den übrigen Verwendungskategorien der Gruppen B und O der Diener dürfen gleichfalls nur Arbeiter mit einer sechs- oder mehrjährigen anrechenbaren Dienstzeit, jedoch nur im Rahmen der provisorischen Personalsnormierung per 1. Juli 1913 intimiert werden.

Ebenso dürfen auch in der Gruppe A der Diener sowie in den Ernennungen stehenden Unterbeamtenkategorien, soweit die für zertifizierte Unteroffiziere vorgenommenen Ausschreibungen erfolglos geblieben sind, Intimierungen nur im

Rahmen der bezogenen Personalnormierung vorgenommen werden.

Als selbstverständlich wird hierbei vorausgesetzt, daß nur in jeder Richtung geeignetes Arbeiterpersonal der Intimierung zugeführt wird.

Alle Intimierungen sind mit 1. Jänner, beziehungsweise im Laufe des Monats Jänner 1914 durchzuführen; weitere Intimierungen in den Monaten Februar bis einschließlich Juni dürfen bis auf weiteres nicht vorgenommen werden.

Bei diesem Anlaß werden der I. F. . . . die Bestimmungen der Prüfungsvorschrift zur strikten Darnachachtung in Erinnerung gebracht, welchen zufolge die Abnahme der Dienstprüfung erst nach Ablauf der in der Prüfungsvorschrift festgesetzten Ausbildungszeiten, die vom Tage der Wirksamkeit der Intimierung, im vorliegenden Fall also vom 1. Jänner 1914 an zu zählen sind, zulässig ist.

Ueber die mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1914 durchgeführten Intimierungen zu Aushilfskonduktoren, beziehungsweise Aushilfsbesatzführern sind nach den beiliegenden Mustern A und B verfaßte Verzeichnisse bis zum 5. Februar 1914 ohne Verzicht an das hiesamtliche Departement 6b vorzulegen.

Der I. F. Eisenbahnminister. Forster m. p.

Der vorstehende Erlaß des Eisenbahnministers zeigt mit plastischer Schärfe, wie unendlich groß die Liebe und das Wohlwollen des derzeitigen Eisenbahnministers zu den ihm unterstellten provisorischen Personal ist. Es ist eine der neuesten Liebenswürdigkeiten, die den derzeitigen Eisenbahnminister kennzeichnen.

Man muß wissen, daß es sich bei dieser Sache nicht etwa nur darum handelt, daß einige Menschen um unberechtigte Illusionen betrogen werden.

Schon im Jahre 1905, bei der ersten Lohnbewegung der Eisenbahner machte das Eisenbahnministerium das schriftliche Zugeständnis, daß die Dauer der Taglohn-

Im Jahre 1908 wurde die weitere Herabsetzung dieser Taglohndienstzeiten verlangt. Das Eisenbahnministerium erklärte am 14. Oktober 1908 schriftlich, daß eine Festsetzung von Maximalgrenzen für die Dauer der Taglohndienstzeit unzulässig sei.

I. F. Staatsbahnverwaltung hat sich bei der Uebernahme des Personals der neu verstaatlichten Bahnen verpflichtet, die bestehenden Begünstigungen aufrecht zu lassen und sie alle Zeit hindurch ebenfalls zu gewähren.

Des Schicksals Lücke fügte es, daß Herr v. Forster Eisenbahnminister wurde. Kaum warm geworden, läßt er seine Personalfreundlichkeit leuchten.

Nur so konnte der Personalfreund am Ministerseffel zu der Argumentation gelangen, daß die mit seinem neuen Erlaß verfügte erforderliche sechsjährige Taglohndienstzeit eine Wohlthat, eine Verbesserung für das Personal sei.

Diesem ministeriellen Spott sind natürlich, so wie immer, die deutschnationalen Reichsbünder sofort aufgefressen. Sie verteidigten die brutale Verfügung mit dem Hinweis, daß mit den sechs und sieben Jahren nur ein Maximum festgesetzt worden sei, gegen das ja nichts zu sagen sei.

Massentundgebung der Eisenbahner in Wien.

Die dringendsten Forderungen der Eisenbahner, die das Eisenbahnministerium zu erfüllen nicht gefunden ist, haben die Eisenbahner wieder am 17. d. M. zu einer ersten Kundgebung veranlaßt.

Abgeordneter Genosse Tomšič eröffnete namens der Koalition um 8 Uhr abends die Versammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Die Eisenbahnerforderungen im Parlament. 2. Anträge und Anfragen zu obigem Punkt.

Genosse Tomšič eröffnete nun den von ihm im Budgetauschuß eingebrachten Antrag von 5.600.000 Kr., die Maschinen der Christlichsozialen und Deutschnationalen hinsichtlich des Antrages der zweijährigen Vorrückungsfristen der Diener und das hinterhältige Wirken des Eisenbahnministers, der hinter dem Vorsitzenden des Budgetauschusses die Annahme dieses Antrages verhindern wollte.

tion, die am 16. November 1913 beim Wimberger gefaßt wurde, auch heute zu fassen und aufrechtzuerhalten. Diese Resolution lege die Forderungen der Eisenbahner fest, darunter die zweijährige Vorrückungsfrist der Diener, Festsetzung des Endgehaltes der Diener mit 2000 Kr., die Vorrückungsfristen der Arbeiter mit zwei und drei Jahren mit 20 S. und insbesondere jene der Oberbauarbeiter, denen das Eisenbahnministerium nur 10 S. geben will.

Abgeordneter Genosse Rudolf Müller erklärte eingangs seiner Ausführungen, daß den Eisenbahnern mit der Sistierung des Parlaments wohl alle Hoffnungen urplötzlich geraubt worden sind.

Die Auflösung des Parlaments ist nicht überraschend gekommen, steht doch an der Spitze der Wahlrechtsfeind. Und sind die bürgerlichen Parteien nicht seine Helfershelfer mit ihrer korrupten und käuflichen Presse?

Inland.

Fortwurfsteln oder energisch werden?

Graf Stürgkh steht jetzt vor einem Problem: er weiß offenbar nicht, was er soll, wenn nach Wiederaufnahme der parlamentarischen Tätigkeit die anfangs nächsten Monat erfolgen soll, das Haus wieder verlassen sollte.

„Man“, heißt es in dem Artikel weiter, „wird die Parteien berufen, ehe der Reichsrat zusammentritt, und ihnen das Programm vorlegen. Es lautet: Wehrgefeß, bosnische Bahnen und vor allem das Anleihegesetz.“

Das klingt sehr kategorisch und soweit es sich um den nächsten Arbeitsplan für das Abgeordnetenhaus handelt, auch gar nicht so unwahrscheinlich. Die Blöde Obstruktion der Tschechen hat es dem Ministerpräsidenten noch leichter gemacht, das Abgeordnetenhaus vor eine Zwangslage zu stellen.

zur Opposition zurückweichen und schließlich gar für beide Vorlagen stimmen. Bei der Wehrreform haben sie das getan. Auch sonst dürfte wohl bei allen bürgerlichen Parteien wenig Lust bestehen, es zu Neuwahlen kommen zu lassen, da die geleistete Arbeit wenig geeignet ist, freundliche Stimmung unter den Wählern zu erzeugen. Das wird man dem Herrn Stürgkh begreiflich machen, und so wird es wohl bleiben, wie es ist.

Der Streifbrecheragent als Mörder.

Weit ist es gekommen in diesem korrupten, verrotteten und hirnlos regierten Oesterreich. Bisher war man bloß daran gewöhnt, daß streikende Arbeiter polizeilich schikaniert und behelligt wurden, oder aber daß irgendein Vertrauensmann der Arbeiter, der einen Streifbrecher auf die Folgen seines unkollegialen Verhaltens aufmerksam machte, als Expresser von Gerichts wegen in das Gefängnis wanderte. Nun aber soll das anders werden. Die Streifbrecheragenten werden, wenn das Beispiel der Prager Polizeidirektion Nachahmung findet, kurzweg mit Brownings ausgerüstet, damit sie anständige und ehrenwerte Leute fortschießen können! Diese haarsträubende Schlußfolgerung muß nämlich aus dem entsetzlichen Vorfall gezogen werden, der sich vor wenigen Tagen in Teitschen ereignet hat. Man stelle sich vor: Der Streifbrecheragent Keiling aus Berlin, ein siebzehnmal, meist wegen gefährlichen Eigenumsdelikten abgestrafter Verbrecher, wird von den Scharfmachern nach Teitschen gelandt, um Streifbrecher für das Buchdruckergerber zu vermitteln. In Teitschen, im Hotel „Stadt Prag“, löst er dann im ganzen mit acht Jahren Gefängnis, ein Jahr und drei Monaten Zuchthaus und fünfzehn Jahren Ehrverlust vorbestrafter Zuchthäuser den Vertrauensmann der Buchdrucker mit dem Revolver nieder! Aber nicht etwa, wie die zur Verteidigung dieses neuesten Unternehmerrücklings aufgebotene deutschbürgerliche Schandpresse zu behaupten wagt, in der Notwehr, sondern ohne daß irgend der geringste Konflikt der schrecklichen Tat vorausgegangen war. Solinger, der ermordete Vertrauensmann der Buchdrucker, hatte bloß den Besuch gemacht, mit einem von Keiling angeworbenen Streifbrecher zu sprechen, worauf Keiling auf wenige Schritte Entfernung schoß. Und nun muß man fragen: Wie kommt die Prager Polizeidirektion dazu, an dieses verkommenen Subjekt, das beinahe sein halbes Leben als gemeingefährlicher Verbrecher im Gefängnis zugebracht hat, einen Waffenpaß auszustellen? Da der Waffenpaß von der Prager Polizeidirektion überdies erst am 14. Jänner 1914 ausgestellt ist, wird man wohl nicht in der Annahme fehl gehen, daß dies über ausdrücklichen Wunsch der Scharfmacher geschah, die in den abgestraften Strolch gerade den richtigen Mann sahen, der sich für das Schandgewerbe der Streifbrecherlieferung hergibt. Und die Prager Polizeidirektion hinwieder sah offenbar in dem entlassenen Zuchthäuser den richtigen Mann, dem man den Revolver in die Hand gibt, und ihn damit auf streikende Arbeiter losläßt. Nach dem heute noch geltenden Ministerialerlass vom 8. September 1887 dürfen „nur solche Personen mit Waffenpaß für Revolver unter eigener Verantwortung der Behörden betraut werden, von deren Vertrauenswürdigkeit und Unbedenklichkeit sich die Behörde die feste Ueberzeugung verschafft hat“. Die Vorsicht und Rigorosität, die man sonst bei der Erteilung von Waffenpaß in mehr als peinlicher Befolgung dieser Bestimmung walten läßt, sie mußte diesmal, weil es sich um die schmutzigen Profitinteressen halsstarriger Unternehmer handelte, beiseite gelassen werden, auch wenn Menschenleben auf dem Spiel standen. Und die Polizei in Teitschen, die sich weigerte, dem Zuchthäuserstrolch die Waffe abzunehmen, der vorher schon gedroht hatte, einen Totzuschuß zu geben, wußte sich eins mit ihrem Prager Vorgesetzten, als sie dem Mörder ruhig Zeit ließ, seine Tat zu vollenden. Ein braver Mann ist durch die Schurken-tat eines gedungenen Unternehmerrücklings seiner Familie entzogen, und die österreichische Schande um ein neues Kapitel vermehrt worden. Der Zuchthäuser und Mordmörder als Vertrauensmann und Schutzherr der Unternehmer und der Staatsgewalt! Fühlt die bürgerliche Gesellschaft noch immer nicht, daß ein „Rechtsstaat“, der solche Frechheit an seinem Gifto,um zeitigt, reif zum verdorren ist?

Der Papst und die Christlichsozialen.

Der Papst hat den Christlichsozialen und ihrem katholischen Volksbund ein Belobungs schreiben gewidmet. Dieser von Nery de Bal an den Erzbischof Bissl gerichtete Brief soll die Entscheidung fällen in dem Streit zwischen dem Volksbund und den „Unbedingt-Katholischen“, des von dem Kirchendirektor Anton Maus herausgegebenen „Katholischen Sonntagsblatt“. Das „Sonntagsblatt“ unterhält, wie bekannt, Beziehungen zu der „Berliner Richtung“ des Kardinals stopp, und wie viele die Zentrumsvereine anreißt, so glaubt das „Sonntagsblatt“ einen ähnlichen Gegensatz auch im österreichischen Merikatismus zu entdecken. Und nach der Audienz der Gräfin Chotek beim Papst gewann es den Anschein, als ob sich die Kurie auf die Seite der Unbedingten neige. Dann nahm Trautmanndorff, der Protektor des katholischen Volksbundes, beim Papst Audienz und alles löste sich in Wohlgefallen auf. Das erwähnte Schreiben Nery de Bal's geht ausdrücklich und mit unmissverständlichem Hinweis auf die Zentrumsvereine in dem Volksbund rühmend hervor, daß für ihn „die soziale Frage keine rein wirtschaftliche, sondern in erster Linie eine religiöse und sittliche Frage und in dieser Hinsicht der Autorität der Kirche unterworfen sei“. Die dem Lob des Papstes können wir uns anschließen; nie hat sich ein österreichischer Christlichsozialer ernsthaft mit sozialen Fragen befaßt, nie hat es eine Christlichsoziale Gewerkschaftsbewegung gegeben. Denn so viel Lärmung in der Arbeiterpolitik des Zentrums liegt, so viel Alerwissen-schaft in den Lehren der München-Clabacher Schule: turmhoch über allem Oesterreichischen steht das alles doch. In Oesterreich ist ein christlichsozialer Arbeiter entweder

ein Gelber, der einen Gefinnungsvorwand braucht, oder ein armer, gepreßter Stadtklave. Und wenn nun das eigentlich Religiöse den Christlichsozialen auch wurst ist, so haben sie es als Indifferente nur um so leichter, korrekte Nömlinge zu sein. Man soll die Wahrheit ehren, auch wenn es Christlichsoziale gilt, und die Wahrheit sagt: daß sie — da hat der Papst recht — waischechte Alerikale sind.

Die Arbeitslosigkeit. In Wien veranstalteten auf Veranlassung der sozialdemokratischen Partei 5000 Arbeitslose einen stillen Demonstrationenzug vom Schwarzenbergplatz bis zum Rathaus. Am Zug beteiligten sich auch zahlreiche Mitglieder des Reichsrats, des Landtags und der Gemeindevertretung. Die Zugänge zum Parlament und zum Rathaus waren von einem Polizeikordon abgesperrt. Die Kundgebung verlief vollkommen ruhig. — Mehrere tausend Arbeitslose versammelten sich am Sonntag in den Lokalitäten der Eisen- und Metallarbeiterorganisation in Budapest. Es erhoben sich stürmische Protestrufe gegen den Grafen Tisza. Der erste Redner gab ein erschreckendes Bild von der Arbeitslosigkeit; für 20 Arbeiterstellen hatten sich 12.000 Arbeiter gemeldet. Die Geduld der Arbeitslosen sei zu Ende, man müsse auf die Straße hinaus.

Nummerierung des Wagenparkes der Staatsbahnen. Die Vereinfachung des Staatsbahnbetriebes, wie sie durch die Verstaatlichung des Eisenbahnverkehrs ermöglicht worden ist, setzt auch Einheitlichkeit in der Bezeichnung der Güter- und Personenzüge voraus. Wie das „Eisenbahnblatt“ erfährt, ist denn auch schon die Nummerierung der Güter- und Personenzüge der Staatsbahnen, insgesamt mehr als 25.000 Wagen, im Zuge. Dies ist nur in den Werkstätten durchführbar und die Wagen können aus Dienstesrückichten in der Hauptsache nur gelegentlich der periodischen Wagenrevision in die Werkstätten gelangen. Bei Schnellzugwagen erfolgt die Werkstättenrevision nach jedesmaligen Durchlauf von 40.000 Kilometer oder spätestens, wie das bei den Personenzugwagen Regel ist, innerhalb sechs Monaten. Demgemäß dürfte die vollständige Durchführung der Nummerierung der Personen- und Güterwagen, für die überdies weit längere Revisionsfrieten bemessen sind, zwischen zwei und drei Jahren beanspruchen.

Ausland.

Südafrika.

Die Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahnen in Südafrika. Ueber die Arbeitsverhältnisse und die Entlohnung der Eisenbahner in Südafrika ist bisher nur wenig Wahres bekannt geworden und erst der Eisenbahnerstreik vermittelte einige Nachrichten, die aber gleichfalls keinen allzu deutlichen Einblick gewährten. Die südafrikanischen Staaten sind nämlich ausschließlich dem Kapital regiert und es kann daher von wirklichen Arbeiterrechten kaum die Rede sein; die Nachrichten aber erscheinen natürlich gleichfalls in dieser Beleuchtung.

Ganz außerordentlich schlecht sind trotz der enormen Prosperität der Eisenbahnen die Verhältnisse der Bediensteten daran. Ihre Löhne sind geradezu hundsmiserabel, ihr Dienst sehr streng und außerdem sind sie vollständig der Willkür ihres Vorgesetzten ausgeliefert. Den verflochtenen Streik verursachte ja ebenfalls nur die ungerechtfertigte Verringerung des Personalstandes der Eisenbahnen um 1700 Beschäftigte. Dabei berichtet die Eisenbahn- und Hafenverwaltung für das Jahr 1912 einen Reingewinn von 1.866.004 Pfund Sterling (1 Pfund Sterling = 24 Kronen) bei einer Gesamteinnahme von 12.247.027 Pfund Sterling. Die Einnahmen waren noch dazu gegen das Vorjahr um nicht weniger als 142.258 Pfund Sterling gestiegen, trotzdem die Frachtfäße für manche Sorten Güter im Interesse des Großkapitals wesentlich herabgesetzt worden waren. Es hat daher ausschließlich die vermehrte Arbeitsleistung der Bediensteten die erhöhten Einnahmen gebracht, was sich auch daraus ergibt daß seit 1909 der Frachttransport auf 4.000.000 Tonnen per Jahr gestiegen ist, oder um 40 Prozent.

Wie schlecht die Arbeitsverhältnisse der Bediensteten sein müssen, geht daraus hervor, daß eine sogenannte Beschwerdekommision (Grievances Commission), die erst im Vorjahr ernannt wurde, als es unter den Arbeitern bereits gährte, berichtete, daß 812 Einvernahmen von Bediensteten waren und nicht weniger als 201 Deputationen gehört wurden.

Infolge des industriellen Aufschwunges und der Erregung unter ihren Mitgliedern stellte im August 1913 die Organisation der Eisenbahner und Hafenarbeiter (Amalgamated Society of Railway Servants of South Africa) folgende Forderungen an die Regierung: Annahme aller Vorschläge der Beschwerdekommision zur Verbesserung der Dienstverhältnisse, Offizielle Anerkennung der vorerwähnten Organisation, Wiederherstellung der politischen Rechte. Die unmittelbare Einführung des Achtstundentages. Minimallohn für weiße Arbeiter täglich 5 Schilling, Abschaffung der Stückerarbeit, Bessere Bezahlung der Beamten. Weitere Forderungen gehen nach einer milderen Handhabung der Strafbestimmungen wegen Fehler im Dienst; es wird ferner eine gleichmäßige Vertretung in der Beschwerdekommision gefordert, die Einsetzung einer Untersuchungskommission u. s. w.

Die Antwort der Regierung war die Einsetzung einer solchen Kommission am 14. Oktober, die folgende Fragen zu untersuchen und darüber zu berichten hat: Einführung des Achtstundentages, Minimallohn von 8 Schilling (R. 9 60) täglich, Untersuchung der gegenwärtigen Löhne und der Lebensverhältnisse, Abschaffung der Stückerarbeit, Mildere Handhabung der Strafbestimmungen, Entschädigung für Ueberzeitarbeit (100 Prozent für Sonn- und Feiertagsarbeit) und Abschaffung der Ueberzeitarbeit.

Die Kommission hat natürlich noch nicht berichtet und wird voraussichtlich noch längere Zeit nicht berichten. Mittlerweile sind aber die Lohnverhältnisse der Eisenbahner unbehaltbar geworden, da die Lebensmittelpreise ungeheuerlich gestiegen sind. Schon im Mutterland Großbritannien ist das Leben im Verhältnis zu den Löhnen ein teures, die Lebenskosten in Südafrika stellen sich jedoch noch um 125 Prozent höher, das heißt, wenn die Lebenskosten in Großbritannien mit 1 Prozent angenommen werden, so schwanken sie in Südafrika zwischen 2 und 3, sie sind also um 125 Prozent höher. Ein ganz kleiner Auszug aus den Lohnverhältnissen der Eisenbahner in Südafrika zeigt, daß unter solchen Verhältnissen die Existenzverhältnisse derselben äußerst ungünstig sind. Es beziehen nämlich gegenwärtig weiße Arbeiter bei den Eisenbahnen:

1217	...	5	Schilling	—	Pence per Tag
389	...	4	"	6	"
979	...	4	"	—	"
691	...	4	"	6	"
117	...	3	"	—	"

2228 von diesen Arbeitern erhalten auch noch freies Quartier.

Dabei schätzte aber der Eisenbahnminister in einer Rede im Parlament im Juli 1913 die Arbeitsleistung der Eisenbahner ungeheuer hoch ein. Und trotzdem ließ man es zu einem Streik, zu zahllosen Verhaftungen und Drangsalierungen kommen, aber den Arbeitern ihre Hauptforderungen zu bewilligen, dazu langt weder der Wille noch die Einsicht der Herrschenden in den südafrikanischen Staaten.

Schweiz.

Anzufriedenheit unter den Eisenbahnern. Heller Aufbruch! Das ist wieder einmal die Signatur im Kreise der schweizerischen Eisenbahner. Im ganzen Land Protestversammlungen — heftige Anklagen gegen die Bahnverwaltung — Eingaben an die Parlamente und erregte Auseinandersetzungen in den Mitgliederversammlungen der Verbände — das sind die Kennzeichen dieser Bewegung. Und die Ursachen? Sie liegen seit genau zehn Jahren in der Luft: Die Regelung der Nacht dienstlichädigung und des Bekleidungs-sensens. Und nachdem man die Eisenbahner zehn volle Jahre damit hingehalten und immer wieder vertröstet hat, sind sie jetzt derart erbittert, daß die Arbeiterblätter auf neue die Instanzen mahnen, es nicht zur Katastrophe kommen zu lassen, denn die märchenhafte Geduld der Bahner könnte denn doch einmal ein gefährliches Ende nehmen...

Was die Eisenbahner fordern, ist so selbstverständlich und so bescheiden, daß man gar nicht versteht, weshalb die Verwaltung so beharrlich ihre „Rein!“ wiederholt: Sie wollen, ebenso wie die Postbeamten und anderen Kategorien, für die so oft wiederkehrende Nachtarbeit mit ihrer besonderen Schwere und Verantwortung eine kleine Entschädigung haben, ganze 40 Rappen (32 Pfennige, 88 Heller) per Stunde. Ja nicht einmal das. Sie wollen, daß diese Entschädigung im Höchstfall nur 2 Frs. (R. 1 60) betragen soll, wollen also nicht einmal alle Nachttunden bezahlt haben. Sinelemental der Nachtdienst immer weiter um sich greift und den Bahnen ja billig sein muß, was den Postkern z. seit langem recht ist.

Aber die Bundesbahnen wollen nicht. Und gerade die Direktoren sind am meisten dagegen, sie, die sich ihren Gehalt erst im vorigen Jahr „angesichts der Teuerung“ um je 8000 bis 5000 Frs. haben aufbessern lassen! Die Verwaltung ist nicht aus bösem Willen dagegen; aber sie hat sich verrednet damals, als der Bund die Bahnen verstaatlichte, im Jahre 1898, und für das Ausbleiben der erhofften größeren (noch größeren!) Gewinne soll nun das Personal büßen. Das ist zwar nicht schön, aber kapitalistisch. Und es erbittert die Bundesbahner doppelt, daß ihre Kollegen von der Gotthardbahn diese Zulage bereits von Anfang an haben und daß man sie ihnen unter allerlei Ausreden borenthält. Die Bahner vom Gotthard hatten sie nämlich bereits, als die Bahn verstaatlicht wurde, und man konnte sie ihnen nicht gut wieder nehmen.

Ein Arbeiter in einem Privatbetrieb wird es gar nicht begreifen, daß die Eisenbahner derart niedrige Forderungen aufstellen: ganze 32 Pfg. für die Nachttunde, die sonst überall mit 50 bis 100 Prozent Aufschlag bezahlt wird. Aber die Bahner berücksichtigen bereits, daß sie ja dieses und jenes haben, was den Arbeitern der Privatbetriebe fehlt: zum Beispiel die zwölf Freifahrtscheine für das Jahr, die billigen Beamtenbillets zu einem Fünftel des Fahrpreises u. s. w. Nichtsdestoweniger können sie aber die größeren Strapazen und höheren Vorauslagen des Nachtdienstes nicht aus ihrer eigenen Tasche bezahlen, zumal sie es sowieso knapp genug haben, um bei den standalös hohen Lebensmittelpreisen, ständig erhöht infolge der Fremdenindustrie z., einigermahen satt zu werden. Wozu noch kommt, daß infolge der Vermehrung der Strecken und Züge, Erweiterung des Eisenbahnnetzes u. s. w. und der trotzdem erfolgten Reduzierung des Personals ihre Arbeitslast und Verantwortung ganz kolossal gestiegen sind.

Und was hat nun die Verwaltung getan? Nachdem sie die Bahner zehn Jahre hat warten lassen — fast so lange, wie Jakob um Lea und Nahel gefreit hat — erklärt sie sich mit Mühe und Not bereit, nicht ganz die Hälfte der geforderten 40 Cts. zu bewilligen. Also 20 Cts., und auch nicht einmal für die sämtlichen Nachttunden, sondern nur für die Zeit zwischen 11 und 4 Uhr! Kein Wunder daher, daß sich überall Stimmen geltend machen, diese lächerlichen Prostanen zurückzuweisen und auf dieses Trinkgeld zu verzichten. Und daß man in den Kreisen der temperamentvollen Franzosen und Italiener in der Schweiz (Westschweiz und Tessin) sich ganz offen mit der Frage des ernstlichen Widerstandes beschäftigt.

Die Erbitterung wird genährt durch die Art, wie die Verwaltung die Wünsche der Eisenbahner in Bezug auf das Bekleidungsreglement ablehnt. Nicht nur, daß sie sich zu feinerlei Verbesserungen der Bekleidung bequemt, nein, sie geht sogar daran, den Güterzugsarbeitern und anderen schlecht gestellten Kategorien die leidlich guten Hülfe durch weit schlechtere zu ersetzen — um zu sparen! Einzig für die in ganz rauhen Gelirgsgegenden stationierten Weichen- und Bahnwärterpersonalisten will man etwas tun, alle anderen sollen sich die Kleidung, die sie brauchen, selber bezahlen! Was nun geschieht — die Folge wird es lehren! Argus.

Deutsches Reich.

Aus der „Christlichen Arbeiterinternationale“. Eine hübsche Schilderung des Daseinszweckes der christlichen oder Zentrumsvereine, zu der jeder Kommentar überflüssig ist, enthielt kürzlich der „Aischeneuther Volksbote“, ein Zentrumsorgan in der bayerischen Oberpfalz, das wie folgt schrieb:

„Gründung von christlichen Gewerkschaften. Obwohl die Herren Sozialdemokraten immer meinen, die Fabrikherren von Plantenhammer hätten die Absicht, Gewerkschaften bloß zu sprengen, ist es jetzt ersichtlich, daß diese Herren sogar selbst für und nicht gegen die Gewerkschaften sind. Der Herr Direktor von Plantenhammer hilft sogar selbst dazu, eine christliche Gewerkschaft zu gründen. 170 Arbeiter und Arbeiterinnen sind es bereits, welche sich dieser Gewerkschaft angeschlossen haben. Auch manchen Mitarbeiter der roten Partei wird es dazu treiben, sich der christlichen Gewerkschaft anzuschließen, wenn er nicht haben will, für immer aus der Porzellanfabrik Plantenhammer ausgeperrt zu bleiben. Hoffentlich wird das Streikpostenfischen jetzt bald aufhören. Es kann kein unbefannter Mensch mehr auf die Straße gehen, ohne bei den Streikposten den Verdacht zu erregen, ein Arbeitswilliger zu sein. Die ver-

schlichen Blide und höhnischen Bemerkungen könnten sich die Sozi ersparen. Wenn das Beispiel des Herrn Direktors von Planckenhauer auch bei anderen Unternehmungen Nachahmung findet, dann wird es bald nicht mehr schwer sein, den Soziis wirksam entgegenzutreten.“

Eisenbahnwesen in Sachsen. Die sächsische Regierung hat dem Landtag den Entwurf eines Eisenbahngesetzes vorgelegt, das am 1. Jänner 1915 in Kraft treten soll. Dieses Gesetz gilt für alle Eisenbahnen, deren Fahrzeuge auf oder an Schienen oder an Seilen mit elementarer Kraft fortbewegt werden. Es bezieht sich also auf alle Voll- und Nebendampfbahnen, elektrische Straßen-, Drahtseil- und Schwebebahnen. Das Gesetz wird vornehmlich Anwendung finden auf die Straßenbahnen, da die eigentlichen Eisenbahnen in Sachsen durchwegs Staatsbahnen sind und für sie ja in erster Linie die reichsrechtliche Regelung der Verhältnisse in Frage kommt. — Sachsen hat entsprechend der großen Dichtigkeit der Bevölkerung und der enormen industriellen Entwicklung auch ein sehr dichtes Eisenbahnnetz. Dabei ist noch zu beachten, daß der größte Teil des Landes stark gebirgig ist, für den Eisenbahnbau und -verkehr Schwierigkeiten bestehen, die andere Länder des Reiches nicht oder nicht in dem Maße kennen, und die Industrie bis weit in das Gebirge hinaus reicht. An vier Stellen überschreiten vollspurige Bahnen mit stottem Personen- und Güterverkehr den Gebirgskamm und stellen so direkte Verbindungen mit Böhmen und Bayern her. Die höchste Bahn — Kleinbahn — endet in Oberriesental, 800 Meter hoch, am Fuße des Fichtelberges (1213 Meter). Der Winterportverkehr in dieser hoch gelegenen Gegend ist enorm! Ebenso in Geising-Altendorf, wohin ebenfalls eine Kleinbahn fährt. Seit Jahren schwebt ein Projekt, nach dem der Keilberg untertunnelt, und auf diese Weise eine schnellere Verbindung zwischen Karlbad und Chemnitz-Leipzig sowie dem Norden hergestellt werden soll. Zurzeit geht dieser Verkehr viel weiter westlich über Johanngeorgstadt. Da zwei Regierungen, die sächsische und die bayerische, hineinzureden haben, dürfte sobald aus dem Projekt noch nichts werden. In Sachsen ist man besonders darauf bedacht, so wenig wie möglich „Konkurrenzlinien“ entstehen zu lassen, eben weil der Staat selbst Besitzer der Eisenbahnen ist. Dieser Standpunkt bringt eine gewisse Schwerfälligkeit und allzu große Vorsicht in die sächsische Eisenbahnpolitik, die dem weiteren Ausbau des Bahnnetzes im allgemeinen hinderlich ist. Das macht sich auch bei der Errichtung privater Kleinbahnen oder Außenstrassenbahnen bemerkbar. Wenn der Staat solche Bahnen nicht selbst baut, dann macht er häufig große Schwierigkeiten, wenn sie von anderer Seite gebaut werden sollen. Auch den Gemeinden gegenüber, die ja mehr oder weniger dabei in Betracht kommen.

Einige Zahlen dürften für die Beurteilung der sächsischen Eisenbahnen wichtig und interessant sein. Nach der amtlichen Statistik betrug Ende 1913 die Länge der Staatsbahnen insgesamt 3372 Kilometer, an den Linien befinden sich 947 Personenbahnstellen und Haltestellen. Im Jahre 1912 wurden 120.162.204 Personen und 41.717.799 Tonnen Güter befördert. Der Löwenanteil der beförderten Personen entfällt mit rund 47 und 46 Prozent auf die dritte und vierte Wagenklasse. Da seitdem die vierte Klasse in den Zügen stark vermehrt worden ist — Sonn- und Festtags sowie auf Kleinbahnen war sie früher überhaupt nicht eingestellt — machte sich in neuerer Zeit eine starke Abwanderung nach der vierten Klasse, aber auch eine starke Steigerung des Verkehrs bemerkbar.

Der vorige Finanzminister (dem in Sachsen das Eisenbahnwesen untersteht) wies die selbstverständliche Forderung nach vierter Klasse an Sonntagen mit dem unglaublich klingenden Argument ab, daß damit nur die Keilschlucht der großstädtischen Bevölkerung gefördert würde! Der Mann fand es nicht in der Ordnung, wenn der in muffiger Stadt- und Fabrikluft lebende Arbeiter wohlfeile Gelegenheit habe, am Festtag hinaus in Berge und Wälder fliehen zu können. Und noch heute ist die sächsische Staatsbahnverwaltung viel weniger als andere entgegenkommend gegenüber Vereinen und Gesellschaften bei Bestellung von Sonderzügen und dergleichen.

Das Anlagekapital der sächsischen Staatseisenbahnen ist für 1912 auf rund 1170 Millionen Mark angegeben. Die Eisenbahnrente ist wegen der bereits erwähnten Gelände- und damit zusammenhängenden sonstigen Schwierigkeiten niedriger als in Preußen. Sie war vor einigen Jahren bis auf etwa 3 1/2 Prozent herunter, ist aber 1912 wieder auf ungefähr 5 1/2 Prozent gestiegen. Die Zahl der beschäftigten Personen betrug am 1. November 1913 51.305, worunter sich 30.879 Arbeiter befanden.

Frankreich.

Gewerkschaften und Postil. Der Vorstand des französischen Eisenbahnerverbandes veröffentlicht, zugleich im Namen eines Komitees der gemäßigten Eisenbahner, einen Aufruf an die übrigen Gewerkschaften, der die Diskussion über die politische Betätigung der Gewerkschaften erneut aufrollen dürfte. Anlässlich des Generalstreiks der Eisenbahner im Herbst 1910, der mit einem vollständigen Bruch endete, trotzdem direkte Aktion und Sabotage in großem Umfang zur Anwendung gekommen waren, blieben Tausende von Arbeitern als Gemäßigter auf der Strecke. Der energischen Intervention der Sozialisten in der Kammer gelang es, die Wiedereinstellung der meisten Gemäßigten der Staatsbahn durchzusetzen und die Regierung zu dem Versprechen zu bewegen, in gleichem Sinne ihren Einfluß auch bei den Privatgesellschaften geltend zu machen. Alle derartigen Versuche jedoch waren erfolglos, wahrscheinlich, weil die Gesellschaften sehr wohl wissen, daß die bürgerliche Mehrheit des Parlaments vor schärferen Maßnahmen, und besonders vor der von den Eisenbahnern geforderten Verstaatlichung, zurückweicht. Aus diesem Grund fordert der Eisenbahnerverband alle übrigen Gewerkschaften durch Zirkular auf, sich an der Vergeltungstapagne der Eisenbahner zu beteiligen und ohne Rücksicht auf ihre sonstige politische oder antipolitische Stellungnahme bei den nächsten Wahlen gegen jeden Kandidaten zu stimmen, der sich nicht verpflichtet, die Forderungen der Eisenbahner zu vertreten oder der sich durch seine bisherige parlamentarische Tätigkeit als Gegner ihrer Interessen entpuppt hat.

Gelesene Nummern des „Eisenbahner“ wirkt man nicht weg, sondern gibt sie an Gegner und Indifferente weiter.

Kleine Nachrichten aus der Eisenbahner-internationale.

Die italienischen Eisenbahner befinden sich in einer Lohnbewegung. Am 31. Jänner 1914 haben die Vertreter der einzelnen Eisenbahnkategorien ein Memorandum an die Generaldirektion eingereicht, in dem die alten, bisher unerledigt gebliebenen Forderungen enthalten sind. Es wird verlangt: 1. Revision des Reglements für das Personal. 2. Gewährung des wöchentlichen Ruhetages. 3. Besserung der Löhne, der Dienstzeit und der Ruhepensen. 4. Regelung der Lage der Dienstältesten. 5. Reformierung der Malariaentschädigung. 6. Regelung der Aufnahmebedingungen für ehemalige Soldaten. 7. Besserung und Regelung der Behandlung bei Urlaubserteilung und bei der Gewährung von Fahrkarten. 8. Errichtung von Fachschulen. Für die Erledigung dieser Forderungen wurde kein Termin gesetzt. Das Memorandum enthält aber noch andere Forderungen, deren sofortige Erledigung eine unablässige Notwendigkeit ist, um dem Personal eine ausreichende Ernährung zu sichern und es aus der moralischen Niedergedrücktheit emporzuheben. Es wird daher die Generaldirektion ersucht, die folgenden Punkte des Memorandums bis zum 15. April d. J. zu akzeptieren: 1. Minimallohn für das untere Personal von der 16. Stufe an mit 8 Lire; stufenweise Erhöhung für die höheren Kategorien bis zur 9. Stufe; die laut Gesetz vom 13. April 1911 festgesetzte Zulage soll in den Lohn miteinbezogen werden. 2. Gleichstellung sämtlicher Kategorien bezüglich der Behandlung. 3. Abschaffung der willkürlichen Lohnklassifizierung und der Lohnhöhen. 4. Nacht-dienstzulage in der Höhe von 1 Lire per Nacht an sämtliche Kategorien, die Nachtdienst leisten; die Nachtstunden sollen nach dem Gesetz über die Nachtarbeit berechnet werden. 5. Revision der Verordnung Nr. 477 vom 7. November 1902 nach dem dem Memorandum beiliegenden Muster (Vorschritten über die Dienstzeit des Fahr- und Bahnhofspersonals). 6. Besserung der Bestimmungen über die Pensionierung (auf Grund des dem Memorandum beiliegenden Musters). 7. Einbeziehung des Traktierpersonals in die Dienstpragmatik.

Auch die Unterbeamten und Arbeiter der rumänischen Eisenbahnen fordern eine Gehaltserhöhung und noch andere Verbesserungen.

Auf der Midland Railway (England) trat eine bessere Bezahlung der verschiedenen Dienststufen eines Tages ein, da vordem eine Unterbrechung nicht mitangerechnet wurde; jetzt wird der volle Tag berechnet.

Die Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen of Great Britain, welche bisher immer ihre eigener Wege ging, hat sich bereit erklärt, den Forderungen der National Union of Railwaymen auf Schaffung eines neuen Schiedsverfahrens am Ende dieses Jahres beizutreten.

Die Organisation der Eisenbahner in Spanien ist nach einem offiziellen Bericht der Union General de Trabajadores von 80.100 Mitglieder am 1. Jänner 1913 auf 46.200 am 1. Jänner 1914, also um 33.900 Mitglieder zurückgegangen.

Das Verleumdungsreglement und die Nachdienstentschädigung für die Eisenbahner der Schweiz sind in der Sitzung des Verwaltungsrates am 6. und 7. Februar behandelt worden, jedoch in einer Weise, die überall unter den Eisenbahnern auf Widerspruch stößt, da man ihren Wünschen nicht entgegengekommen ist.

Der Verband der Lokomotivführer und Heizer von Belgien hat, dem Druck der Eisenbahnverwaltung nachgebend, beschlossen, das Verbandsorgan „De Tribune — La Tribune“, dessen Gründer und Redakteur der gemäßigteste Kamerad Renier ist, eingehen zu lassen. Kamerad Renier will das Blatt weiter veröffentlichen und den Kampf gegen die Unterdrückungsmaßnahmen der Regierung nun erst recht aufnehmen.

Aus dem Gerichtssaal.

Prerau. (Bezirksgericht.) Am 21. August 1913 gegen Mitternacht wurde gelegentlich einer Verschiebung ein Speisewagen, in dem sich zwei Personen befanden, abgerollt. Infolge ungenügender Funktion der Bremsen rannen die zwei Wagen an den Resthof an, wodurch eine im Speisewagen befindliche Person verletzt wurde. Die Staatsanwaltschaft erhob gegen den Verschiebung leitenden Oberverschieber S. und den beaufsichtigenden Platzmeister G. die Anklage nach § 432. In fortgesetzter Verhandlung erklärte der vorgeladene Erverte, daß zur strittigen Zeit die Arbeiten sich außerordentlich gehäuft und das Geleise VII, von dem die zwei Wagen abgerollt wurden, wegen eines einfahrenden Zuges halbseitig geräumt werden mußten. Der Verteidiger des Platzmeisters G., Dr. Ambros, erklärte, daß bei einem Eisenbahner der Tatbestand einer nachlässigen Handlung oder Unterlassung ganz anders gedeutet werden müsse, als bei sonstigen Personen. Das Interesse des Dienstes überginge zumeist den Inhalt Wortlaut der Instruktionen. Es widerspreche der allgemeinen Moral, den Eisenbahner zu strafen, wenn man sieht, daß er wirklich dienstfertig arbeite. Ein strafbarer Tatbestand sei nur dann vorhanden, wenn durch ein Handeln oder die Instruktion die drohende Gefahr einer Person- oder Sachbeschädigung entweder offenbar oder doch auffallend offenkundig ist.

Am gleichen Sinne plädierte für S. Herr Dr. Moubidel. Der Richter akzeptierte vollinhaltlich den Standpunkt der Verteidiger und sprach beide Angeklagte frei.

Freispruch eines Schrankenwärters. Karl Lahner, Wodkianabwiler bei der L. L. Staatsbahnen, verließ den Posten als Wächter bei dem Schranken bei der Uebersehung der Diebinger Haupttrasse durch die Verbindungsbahn. Am 10. Mai 1913 hatte Lahner das Signal zur Schließung des Schrankens erhalten und begann den Schranken herabzulassen. Als der Schranken schon fast bis zur Hälfte herabgelassen war, näherte sich ein vom Aufscher Eder gelenktes Fuhrwerk. Trotz der Zurufe Lahners lenkte Eder seine Pferde gegen den Endteil des Schrankens. Die Pferde stießen den Schranken mit den Köpfen in die Höhe und Eder fuhr in den Bahnlörper ein. Beim Passieren des zweiten Balkens auf der St. Veiter-Seite, wurde Eder jedoch von dem niedergehenden Balken getroffen und erlitt leichte Verletzungen.

Wegen dieses Voralles wurde gegen Lahner Anklage nach § 432 St. G. erhoben. Die Anklage legte Lahner zur Last, daß er erst durch Neben des Schrankens Eder in den Bahnlkörper eingelassen, und dann durch zu frühes Senken beim Passieren des zweiten Balkens die Verletzung Eders herbeigeführt habe. Der Angeklagte verantwortete sich dahin, er habe nicht Eder in der Bahnlkörper einlassen, sondern dieser habe sich den Eintritt erzwungen. Er, Lahner, habe als der Aufscher die Pferde in den Bahnlkörper trieb, sofort zu drehen aufgehört und erst wieder zu drehen begonnen, als Eder seiner Meinung nach bereits ungefährdet auch den zweiten Balken passiert habe. Neben Eder habe er, Lahner, von seinem Standpunkt aus, gar keinen Ueberblick über den zweiten Balken, an dem sich Eder verletzt habe.

Das Bezirksgericht verurteilte Lahner wegen dieses Voralles zu 24 Stunden Arrest, wobei das Urteil allerdings aussprach, daß tatsächlich Lahner von seinem Standpunkt aus einen behinderten Ueberblick über den zweiten Balken, an dem Eder verletzt hat, habe. Da aber Lahner wußte, daß Eder in den Bahnlkörper eingefahren sei, hätte er sich vor vollständiger Schließung des Schrankens irgendwie überzeugen müssen, daß Eder den zweiten Balken bereits passiert habe.

Gegen dieses Urteil brachte Lahner durch Dr. Anton Braß Berufung beim Landesgericht ein. In der Berufungsverhandlung führte nun Dr. Braß aus, daß das Urteil der Verantwortung Lahners nicht gerecht werde. Eder sei trotz Warnung in den Bahnlkörper eingefahren und habe auf eigene Gefahr gehandelt. Es sei durch nichts erwiesen, daß Lahner überhaupt weiter gedreht habe, bevor der Aufscher auch den zweiten Balken passiert habe und könne sich die Verletzung beim Passieren des zweiten Balkens sehr gut dadurch erklären, daß die Straße unter dem zweiten Balken im höheren Niveau liegt, als unter dem ersten. Aber selbst, wenn angenommen werden sollte, daß Lahner weiter gedreht habe, ohne sich erst durch Verlassen des Postens davon zu überzeugen, ob Eder bereits vollständig passiert habe, so liege auch hierin kein Verschulden. Lahner habe das Signal zum Schließen des Balkens erhalten. Das Passieren des Zuges stand unmittelbar bevor und Lahner hatte keine Zeit, seinen ungünstig gelegenen Beobachtungsposten zu verlassen, um nachzusehen, ob der Aufscher, der freiwillig trotz Warnung in den Bahnlkörper eingefahren sei, bereits passiert habe. Lahner mußte vollständig schließen, um nicht durch Offenlassen des Schrankens größeres Unglück hervorzurufen und sei daher auch aus Gründen dieser Zwangslage freizusprechen. Das Berufungsgericht schloß sich diesen Ausführungen des Verteidigers an, hob das Urteil des Bezirksgerichtes Sichtung auf, und sprach Lahner von der Anklage vollständig frei.

Entschädigung für Nervenkrankheit. Der Oberkondukteur Johann Aigner in Linz wurde, nachdem er vier Unfälle erlitten hatte, am 1. April 1913 mit einer Pension von monatlich Kr. 97.63 in den Ruhestand versetzt. Am 27. Juni 1902 hatte er als Gepäckschaffner beim Ausladen einer schweren Kiste eine starke Quetschung der beiderseitigen Großhaken erlitten. Am 1. Jänner 1905 war er von einem Waggontrittsteg ausgeglitten; er erlitt heftige Schmerzen in der linken Hand und Schulter. Am 4. Juli 1908 war er während der Fahrt beim Uebergang zwischen zwei Waggons abgestürzt; er erlitt eine Verwundung am Kopf und einen Herdenstich. Am 30. Jänner 1910 war er bei dem zweiten maligen Versuch, auf einen fahrenden Wagen aufzuspringen, auf den Kopf gestürzt; er zog sich wieder einen Herdenstich zu. Da die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt ihm lediglich die Heilverfahrenrente für den ersten Unfall durch drei Monate und für den vierten Unfall durch fünf Monate zuerkannt hatte, begehrte er nach seiner Pensionierung eine entsprechende Rente, weil er an einem Nervenleiden erkrankt sei, doch lehnte die Anstalt jede Entschädigung für die Unfälle ab. Er überreichte daher durch Dr. Leopold Kay eine Klage bei dem Schiedsgericht, über welche am 11. Februar d. J. die Verhandlung unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap stattfand. Bei der Verhandlung wurden vom Vorsitzenden die Aussagen der über die Unfälle des Klägers einvernommenen zeitlebenden Zeugen und Ärzte verlesen, worauf die Sachverständigen Professor Dr. v. Steyskal und Doyent Dr. Albrecht ihr Gutachten abgaben. Die Sachverständigen erklärten, daß die nervöse Erkrankung des Klägers durch keinen der erwähnten Unfälle herbeigeführt worden sein konnte. Auf Verfragen des Vorsitzenden gab jedoch Professor Dr. v. Steyskal zu, daß der letzte Unfall, der mit einer sechsmonatigen Krankheitsdauer verbunden sei, möglicherweise ein bereits vorhandenes nervöses Leiden verschlimmert haben mochte. Ueber Verfragen des Klagenanwaltes gab der Sachverständige Dr. Albrecht an, daß diese Verschlimmerung eine beträchtliche sein dürfte. Der Klagenanwalt führte hierauf aus, daß aller Wahrscheinlichkeit nach das nervöse Leiden des Klägers durch die Unfälle herbeigeführt wurde, und berief sich auf die Zeugenaussage des behandelnden Arztes Dr. Erhardt, welcher angab, daß der Kläger ihm vor dem Jahre 1910 den Eindruck eines vollkommen gesunden Menschen machte. Nachdem der Anklagsvertreter Dr. Lanzer die Abweisung der Klage beantragt hatte, zog sich der Gerichtshof zur Beratung zurück und verurteilte den Vorsitzenden sonach das Urteil, mit welchem die Anstalt schuldig erkannt wurde, dem Kläger eine Nachzahlung von Kr. 107.40 für die Zeit seit 5. Oktober 1913 bis 4. März 1914 und von da ab eine 50prozentige Rente von monatlich Kr. 63.20 zu bezahlen.

Streiflichter.

Zur Tätigkeit des Arbeiterausschusses der Stbbahn. Einem allgemeinen Wunsch entsprechend, bringen wir nachstehend einen Auszug aus jenen Direktionsverfügungen, welche auf Grund von Anträgen in der Arbeiter-Ausschuss-Sitzung (Sektionen der Werkstätten und Heizhäuser) vom 7. Mai 1913 getroffen wurden. (Siehe Erlasse J. 8434/Z und 8160/4.

1. Rohrzieher, welche ein Lehrzeugnis als Schmiede besitzen, werden ab 1. Jänner 1914 in die Arbeiterkategorie 3 eingereiht und erhalten den Namen „Kesselschmiedhelfer“. Die zuzulassende Lohnhöhung um 20 S. darf nicht als Vorrückung angerechnet werden.
2. Gelernte Schmiede, die als Federhämmerhelfer und gelernte Kesselschmiede und Schmiede, die als Kesselschmiedehelfer fungieren, werden nach dem Probejahr in die Kategorie 2, und zwar die ersteren als Schmiede, die letzteren als Kesselschmiede eingereiht. Weil gelernte Kesselschmiede nur ganz vereinzelt vorkommen, findet sich die Maschinenleitung bestimmt, diese Verfügung zu erweitern.
3. Jene Glaser, Anstreicher und Maurer, welche Professionsisten und dies mit einem Lehrbrief nachzuweisen in der Lage sind, können vom 1. Jänner 1914 in die Kategorie 2 überseht werden. Die damit verbundene Lohnhöhung von 20 S. hat nicht als Lohnvorrückung zu gelten.
4. Sofern die Bezahlung einer Verschubzulage an die Verschieber in den Werkstätten nicht schon ohnehin bestanden hat, wird eine solche von 40 und 60 S. ab 1. Jänner 1914 zur Anwendung kommen.
5. Die Ausprobierung von Schutzanzügen (Regenmäntel für Arbeiter, die im Freien arbeiten) wird in die Wege geleitet.
6. Ebenso wird Gelegenheit durch Aufnahme in das Präliminare genommen, die Errichtung von Schutzbäumen auf jenen Plätzen (Geleisen), wo ständig Arbeiten im Freien durchgeführt werden, vorzunehmen.
7. Es wird beabsichtigt, etwas betreffs der Oberheizergehilfen zur Verbesserung ihrer Erwerbsverhältnisse zu unternehmen.

8. Bezüglich der Instandhaltung und Beleuchtung der Kohlenlagerplätze sind bereits Maßnahmen getroffen, daß etwa vorhandenen Unfallschäden abgeholfen wird.

Andere Punkte der Tagesordnung der am 7. Mai 1913 stattgefundenen Arbeiterauschusssitzung haben mit den Erlässen 3. 7282/4, 5434/4, 6213/4, 5435/4 und 6147/4 ihre Erledigung gefunden.

Von der Kaschau-Oberberger Bahn. Seit dem Jahre 1907, wo die letzte Regulierung der Löhne und Quartiergehälter bei der Kaschau-Oberberger Bahn stattgefunden (wobei die Mehrzahl der Bediensteten leer ausging), wurde für das Personal gar nichts gemacht. Als im Jahre 1911 für die Staatsbediensteten durch das Parlament wesentliche Verbesserungen erreicht wurden, da haben sich die Bediensteten der Kaschau-Oberberger Bahn durch die zunehmende Teuerung gezwungen gefühlt, auch an die Direktion heranzutreten und die Gleichstellung der Bezüge und Gehältern mit denen der Staatsbahner zu verlangen.

Dies war freilich den Herren Oberbeamten von der Betriebsleitung nicht angenehm. Mühten sie doch befürchten, daß die Zeiten aufhören werden, wo nicht Dienstfähigkeit und Dienstkenntnis entscheidend waren, sondern ausschließlich die Protektion maßgebend war. Daß die Verhältnisse bei der Bahn himmelschreiende und für die Dauer unhaltbare waren, das ging diesen Herren wenig an. Bittschriften, Gesuche und alle unternommenen Schritte hätten früher nichts genützt. Bedienstete mit sechs- bis achtjährigem Probitorium waren nichts Seltenes, und man sieht heute noch Bedienstete, die eine 25jährige Dienstzeit hinter sich haben und einen Gehalt von 1100 Kr. beziehen. Es braucht auch gar nicht zu wundern, wenn man sich vergegenwärtigt, daß den Bediensteten nur eine Möglichkeit gegeben ward, und zwar „auf dienstlichen Weg“ ihre Gesuche zu überreichen. Auf dem langen Weg bis nach Budapest kam es aber sehr oft vor, daß so ein Gesuch schon unterwegs spurlos verschwunden ist. Die Herren Oberbeamten, die mit ihren Bezügen zufriedengestellt und bei der Generaldirektion volles Vertrauen gewonnen haben, waren für das Personal unzugänglich. Nur derjenige war in Gnaden, der zum Denunziator und Verräter an seinen Kollegen wurde. Die Zeiten ändern sich, aber die Charaktere haben sich wenig geändert. Trotzdem wir jetzt in Teufeln eine eigene Direktion besitzen, so sind doch noch Beamte da, die in Personalfragen eine große Rolle spielen und von dem früheren System nicht gern ablassen möchten. Bei einem Eisenbahnbetrieb ist die Betriebssicherheit ein sehr wichtiges Kapitel. Je größer die Sicherheit, desto gefahrloser geht die Dienstabwicklung vor sich. Je geringer die Betriebssicherheit, um so langsamer die Dienstverrichtung und um so größer die Gefahr für die Unfälle verschiedener Art. Zur Betriebssicherheit gehören nicht nur gute Lokomotiven und Wagen und ein kompakter Geleisebau, sondern in allererster Linie tüchtiges und gesundes Personal und gute Verständigungs-mittel. Ueber die letzteren werden wir in einer der nächsten Nummern schreiben, heute wollen wir uns damit begnügen, indem wir einiges über den Betrieb und Verkehr bringen. Im Winter, wo der Lastenverkehr stärker und der Fahrdienst durch die Witterung beeinträchtigt wird, erscheint es oft unmöglich, auf einem eingleisigen Bahnkörper den Verkehr zu bewältigen. Es kam in der letzten Zeit so weit, daß in Oberberg bis zu 1600 Waggon Brutto standen und dadurch alles ins Stocken geraten ist. Was macht hier die Direktion? In erster Linie werden die Manipulanten scharf und neue Zugspartien gemacht. Als Bremser wurden nicht nur Magazin-sondern Bahnhalterungsarbeiter herangezogen. Wir hätten weiter nichts dagegen, wenn die zum Bremsendienst Zuge-teilten mit der entsprechenden Montur ausgerüstet wären, aber leider hatten die Leute weder Pelz noch Hosen ausge-facht und es ist ein Skandal zuzuschauen, wie hier gegen diese armen Teufel gesündigt wird.

Hier gilt das Motto: „Du sollst schweigen und ge-hörchen, denn ich bin dein Herr und sollst keinen anderen Herrn neben mir haben.“ Und wehe einem Bediensteten, mag derselbe provisorisch oder definitiv angestellt sein, der sich diesem Motto nicht fügen wollte. Ist er ein definitiver Be-diensteter, dann wird der schon so oft erprobte Weg der Ver-sehung begangen, und der Herr Klein verstand es vorzüglich, indem er fragte: „Wo wollen Sie denn Dienstaachen, vielleicht in Bystritz oder Mosty?“ Und der Be-treffende wußte schon, daß er zu schweigen habe. War er provisorisch, dann war das Spiel noch viel leichter. Wozu ist denn der § 43 der Instruktion da, welcher besagt, „daß den provisorisch Angestellten wann immer und ohne Angabe einer Ursache gekündigt werden kann?“ Und so wurde ein jeder, mag derselbe Beamter, Unterbeamter oder Diener sein, nach der „ungarischen Methode“ behandelt und wurden auch immer Ungarn bevor-zugt, weil sie eben ein demütigeres Menschenmaterial sind. Ueber die Bevorzugung der Ungarn werden wir später ein-mal schreiben.

Doch ein Beispiel der praktischen Arbeit wollen wir heute unseren Lesern gönnen. In der Station Teßchen war ein provisorischer Rangiermeisteranwärter. Dieser Mensch, welcher uns von zuverlässigen Personen als ein tüchtiger, braver und nützlichere Arbeiter geschildert wird, war bei dem Versuchsleiter seiner Partie nicht gut „angeschrieben“, und zwar deshalb nicht, weil er keinen Schnaps zahlen wollte, wie es die anderen tun. Und so geschah es, daß in dem Nachtdienst, als der betreffende Angestellte sich seinen Kaffee wärmen ging, ihm der Versuchsleiter bei dem diensthabenden Beamten verschwätzte, was zur Folge hatte, daß er am anderen Morgen zum Rapport befohlen, woselbst ein längeres Protokoll mit ihm aufgenommen und er „iner Tag später gekündigt wurde. Wir wollen über die Kündigung selbst keine weiteren Worte verlieren, denn ein jeder Angestellte kennt ja diese Vorgangsweise zur Genüge, doch auf eines müssen wir hinweisen: Der betreffende Rangiermeisteranwärter hat durch eine Quetschung zwischen den Wagenpuffern vor zirka einem Jahr einen Unfall erlitten, und als er noch nicht vollkommen geheilt gewesen, wurde er des öfteren verständig, er möge nur in den Dienst kommen, man wird ihm einen letzten-rein Dienst zuweisen und anderes mehr. Selbstverständ-lich sind das nur leere Versprechungen geblieben. Als jedoch infolge des anstrengenden Dienstes die Schmerzen immer größer wurden und der Mann am 22. Jänner d. J. einen Krankenschein verlangte, da wollte ihm der Herr Sekretär keinen ausstellen. Als ihm endlich doch ein solcher ausgestellt wurde, ließ der Herr Klein folgenden Vermerk auf den Schein machen: „W. ist am 15. Jänner gekündigt worden und tritt ab 1. Februar l. J. außer Stand und Gehältern.“ Um aber ganz sicher zu gehen, wurde der Bahnarzt Herr Dr. Reichert von Herrn Klein telefonisch angerufen. Da aber der Herr Doktor gerade eine Frau mit einem Kind (welches ziemlich laut weinte) unter-suchte und das Telefon mehrmals geläutet, ging der be-treffende Eisenbahner ans Telefon, um zu sagen, daß der Herr Dr. Reichert augenblicklich verhindert sei, und siehe da: auf der anderen Seite ruft der Herr Klein folgendes: „Wenn zu Ihnen ein gewisser Wantulof kommt, dann melden Sie ihn gesund, denn der-jelbe ist ein Simulant.“ Der Herr Doktor ging, als das Telefon nochmals läutete, zum Apparat und hat mit Klein gesprochen, welchem er mitteilte, daß der Be-treffende noch nicht bagewesen ist und daß er sich danach richten wird.

Der Herr Bahnarzt hat auch in diesem Sinne ge-handelt, und als der W. zur Untersuchung kam, erklärte ihm der Herr Reichert, „daß er vollkommen arbeitsfähig sei.“ W. ist nun bei zwei Privatärzten gewesen, unter anderem bei Herrn Primarius Dr. S. Hinterstößer, welcher in seinem Gutachten schreibt:

„W. erlitt eine Quetschung des linken Ellenbogens zwischen Eisenbahnwagenpuffer. Befund: Linker Ellenbogen druckempfindlich, aktive Beweglichkeit etwas eingeschränkt; Vorderarm Muskulatur links schwächer, Umfang 2 Zentimeter geringer als rechts. Der Mann ist nur zu leichter Dienst-leistung geeignet.“

Dr. Hinterstößer. Mit diesem Dokument wollen wir nur der Offenlich-keit zeigen, wie es in Kaschau, welche von solchen Ausarbeiter-vertretern wie die Herren Steffel, Wojnar, Lamič, Hermann, Chudoba und Genossen verwaltet werden, ausschaut.

Auch die Herren Beamten scheinen das Krankenlassen-gesetz gar nicht zu kennen, sonst mühten sie wissen, daß den Mitgliedern der Kasse das Recht zusteht, auch nach sechs Wochen, insoweit sie keine andere Beschäftigung haben, ihre Ansprüche an die Kasse geltend zu machen. Des weiteren wollen wir den Herren beraten, daß im Falle W. die Kasse keinen roten Heller zu zahlen hatte, da es sich um eine Folgekrankheit des vor einem Jahre erlittenen Unfalls handelte.

Sehr interessant ist die Vorgangsweise des Herrn Bahn-arztes. Es sind uns schon des öfteren Klagen vorgebracht worden, daß sich der Bahnarzt von Herrn Klein beeinflussen läßt; daß es schon so weit gekommen ist, hätten wir doch nicht geglaubt. Hier kann nur eins helfen, und zwar, daß in die Kasse wirkliche Arbeitervertreter kommen. Jetzt begreifen wir, warum die Herren alle Sebel in Bewegung gesetzt haben, um bei der Wahl „ihre Leute“ hineinzubekommen. Eisenbahner! Wie lange noch werdet ihr euch das bieten lassen?

Eine Jubiläumsfeier. Aus Anlaß des 50. Geburtstages des Genossen Rudolf Müller veranstalteten die Landsträher Organisationen Mittwochs abends eine Feier, zu der die Ver-trauensmänner des Bezirkes, die Leitung der Eisenbahner-organisation und die Körperschaften der Partei geladen waren. Nachdem Genosse Kahl die Festteilnehmer begrüßt hatte, hielt Abgeordneter Winarsky an den Jubilar eine Ansprache, in der er hervorhob, daß Rudolf Müller seit einem Vierteljahr-hundert im Bezirk fast unausgesetzt tätig gewesen und daß er einer der Gründer der Eisenbahnerbewegung ist, was auch seine Maßregelung zur Folge hatte. Namens des Parteivorstandes und des Klubs der sozialdemokratischen Abgeordneten sprach Bernerstorfer, namens des Zentralvorstandes der Eisenbahner Schwab, namens der Beamten der Eisenbahner-organisation Duschek und namens der Abgangsbahner, aus deren Kreis Rudolf Müller hervorgegangen ist und für die er zuerst gewirkt hat. Bursja Nach Ueberreichung der Erinne-rungsgebäude dankte Abgeordneter Müller und forderte die Vertrauensmänner zu immer neuem Kampf für die Partei auf. Den Abend füllten noch Vorträge des Arbeiter-Sängerbundes Landstraße unter Leitung des Chormeisters Schried, ein Konzert der Kapelle Schoof sowie erste und weitere Vorträge der Herren Valduin und Kapeller aus. Das Festgebicht hatte Gustav Slezow verfaßt.

Sammlungen für I. I. Staatsbahnbedienstete! Für die Gießer der Werkstätte Simmering der I. I. St. E. G. mußte eine Sammlung eingeleitet werden! Beschämender kann die Not einer Kategorie der Werkstättenarbeiter der I. I. Staats-bahnen wirklich nicht mehr gezeigt werden! Die Gießer in der Werkstätte Simmering hatten früher halbwegs annehmbare Affordverbienste. Seit der Uebernahme in den Staatsbetrieb aber stehen sie in einem immerwährenden Kampf gegen Afford-preisreduzierungen und bei der letzten Schlussrechnung haben sie so niedrige Beträge — die Summen schwanken zwischen kaum 1 Kr. und höchstens 8 bis 10 Kr. — erhalten, daß sie in der Tat dem Hunger entgegensehen. So wurde denn in einer Sitzung der Vertrauensmänner der Beschluß gefaßt, für die Gießer unter allen Werkstättenarbeitern Simmerings zu sammeln! Wenn auch diese Sammlung nur unter den Kollegen erfolgt, so verdient sie doch, öffentlich besprochen zu werden. Ist es doch ein öffentlicher Skandal, daß für Staatsarbeiter die Mit-tätigkeit ihrer Kollegen angerufen werden muß! Und die Teil-nahme der Öffentlichkeit ist um so notwendiger, da die Staats-bahnverwaltung die Öffentlichkeit irreführt, indem sie eine Gegenüberstellung des Tagelöhnes und des Verdienstes in den verschiedenen Werkstätten öffentlich, in der der Öffentlich-keit dargelegt werden soll, daß der Arbeiter der Affordwerk-stätten gleich um einige Kronen täglich mehr verdiene als in den übrigen Werkstätten! Nach der Verstaatlichung haben die Arbeiter überhaupt ihre Kräfte mehr anspannen müssen als früher. Aber wenn die Arbeiter nach den Abrechnungen immer wieder nur mit 10 bis 15 Kr. nach Hause gehen müssen, dann ist es mit ihrer Spannkraft bald vorbei! Körperliche Schwä-chung, rohe Behandlung, Affordpreisreduzierungen, Aufhebung großer, nicht bezahlter Regiearbeiten führen zu immer nied-rigeren Verdiensten. Und dann kommt die Werkstättenleitung und behauptet, die Arbeiterkraft über passive Resistenz! Und während die Arbeiterkraft nach und nach kraftlos zerlegt, er-höhen sich die Lantienmen der hohen Herren und wird auf an-deren Seiten sinnlos das Geld vergeudet! Der Vorstoß aus der Simmeringer Werkstätte muß der Öffentlichkeit zeigen, wie die I. I. Staatsbahnverwaltung wirtschaftet!

Mährisch-Odrau, Montanbahn. Die Zugbegleiter der Montanbahn wurden am 5. Februar d. J. mit einem Dienst-auftrag überrascht, mittels welchem angeordnet wird, daß in jeder Zugspartie zwei Mann mit „Krautchen“ auszurüsten sind, welche die alten, von den Vorstationen nicht entfernten Stations-, Uebergangs-, Datum- und Nichtbezirksbezeichnungen zu entfernen haben. Mit diesem Dienstauftrag hat Herr v. Hölzl bewiesen, daß er den vielseitigen Dienst eines Zug-begleiters auf der Montanbahn nicht genau kennt. Auch dürfte der Herr die diesbezüglichen Instruktionen und Erlässe, welche die Entfernung der alten Bezeichnung in jenen Stationen, wo die Güterwagen entladen werden, anordnen, vergessen zu haben. Da wir vermuten, daß die I. I. Nordbahndirektion von dem neuesten Dienst-auftrag des Bahndirektors Mährisch-Odrau nach keine Kenntnis erhalten hat, so verweisen wir auf dieses Erlass und ersuchen gleichzeitig, die I. I. Nordbahndirektion möge die Reinigung der Güterwagen jenen Organen zuweisen, die laut Instruktion dazu berufen sind.

Die Zustände im Heizhaus Wien Nordbahn. Im Heizhaus Wien Nordbahn, im Reich des Herrn Oberstaatsbahnrates Pollak, herrschen greuliche Zustände. Ist schon der ständige Mord in das Heizhaus erschreckend über den sich bietenden starren Schmutz — in hygienischer Hinsicht ein Verbrechen an der Gesundheit der Arbeiter — so kann ein eingehendes Befassen mit den Verhältnissen jeden Menschen in helle Verzweiflung bringen. Die Behandlung der Arbeiter findet zusammenfassend in den Absichten diverser Borgefester gegenüber den Arbeitern, wie: Gauner, Schuft, Dieb, Verbrecher, ihren

höchsten Ausdruck, denn über die Drohung: „Sie bedienen eine Oherzeige“ ist man bis zur Zeit selbst noch nicht ge-gangen. Aber wenn es auf den I. I. Staatsbahnen unter dem Regime Fortset so weit kommen sollte, daß die Eisenbahner ge-schlagen werden, so wird das im Heizhaus Wien Nordbahn wohl zuerst geschehen.

Man behauptet, daß der Herr Oberstaatsbahnrat sehr schmer krank und daß dies die Ursache an den Zuständen im Heizhaus sei. Er wäre sehr launenhaft und nervös und sein Jähorn wäre oft so schrecklich, daß man einen Ausbruch von Tollmut befürchte. Die Bediensteten, die in Herrn Pollak lieber einen Kranken als einen schlechten Menschen sehen, meinen, es wäre für Herrn Pollak von Vorteil, ein Sanatorium aufzu-suchen. Ob dies so ist, wissen wir nicht. Eigentümlich aber ist es, daß das Treiben des Herrn Pollak in das derzeit herrschende System bei den I. I. Staatsbahnen so vorzüglich hineinpaßt. Eigentümlich ist es, daß Herr Pollak so viele Kreaturen als Helfershelfer findet, die ihn nicht nur wirksam unterstützen, sondern ihn auch manchmal übersteifen. Und diese Kreaturen sind nicht krank. Es sind auch alle jene höheren und höchsten Organe nicht krank, die das System der Vergewaltigung bei den I. I. Staatsbahnen zum Prinzip erhoben haben.

Aus den Amtsblättern.

I. I. Nordbahndirektion.

Wien, am 30. Jänner 1914.

Erlaß Nr. 126.

An alle Organe.

Allgemeine Administrationsänderungen. Inhalt: Ausmaß des Erholungsurlaubes nach einer Dienstzeit von zehn Jahren, beziehungsweise 20 Jahren. Der I. I. Nordbahndirektion ist nachstehender Erlaß des I. I. Eisenbahnministeriums vom 21. Jänner 1914, Zahl 47.221/4 ex 1913 im Gegenstand zugekommen. Dem Bericht einer Staatsbahndirektion wurde entnommen, daß die Staatsbahndirektion die Bestimmungen des § 59 der Dienstordnung bei Festsetzung des Urlaubsausmaßes für jene Bediensteten, welche im betreffenden Jahr das achte beziehungsweise das zwanzigste Dienstjahr vollenden, verschieden praktizieren.

Um einerseits einen einheitlichen und andererseits einen den Bediensteten günstigen Vorgang herbeizuführen, wird ver-fügt, daß das erhöhte Urlaubsausmaß in jenem Kalenderjahr auszuverleihen ist, in welchem der betreffende Bedienstete das zehnte beziehungsweise zwanzigste Dienstjahr vollendet, ohne Rücksicht darauf, ob die laut Dienstordnung vorgeschriebene Dienstzeit im Zeitpunkt der Urlaubserteilung oder der Ur-laubsausnützung bereits erreicht ist oder nicht.

Für den I. I. Eisenbahnminister: Rudelm. p.

I. I. Nordbahndirektion.

Wien, am 4. Februar 1914.

Erlaß Nr. 129.

An alle Dienststellen.

Inhalt: Zurückweisung von Gesuchen um Rich-tigstellung der Einreichung.

Im Nachhang zu dem Erlaß der I. I. Nordbahndirektion vom 4. November 1913, D. Z. 78.341 ex 1913, Erlaß Nr. 722, werden die Dienststellen beauftragt, Gesuche von Unterbeamten und Dienern, mit welchen die Abänderung oder die Richtigestellung der Einreichung überhaupt angestrebt wird, nicht mehr vorzulegen, sondern a limbo abzuweisen.

Hiefür war die Erwägung maßgebend, daß den Be-diensteten die Modalitäten ihrer Einreichung seinerzeit nachweis-lich bekanntgegeben wurden und jeder einzelne mittelst Re-verbes ad D. Z. 18.961—V ex 1908 die ihm für seine Ein-reichung in den Personalstatus der I. I. österreichischen Staatsbahnen angebotenen Bedingungen angenommen und seiner Einreichung zugestimmt hat und daß überdies die Einreichung der Unterbeamten und Diener im Amtsblatt XLIV, Stück ex 1908 verlautbart wurde, den Bediensteten somit ein Zeitraum von nahezu sechs Jahren zur Verfügung stand, innerhalb dessen reichlich Gelegenheit geboten war, einschlägige Reklama-tionen vorzubringen.

Es werden daher Gesuche, welche die Abänderung, be-ziehungsweise Richtigestellung der Einreichung zum Gegenstand haben, von nun ab nicht mehr in Behandlung genommen.

Der I. I. Direktor: Vanhans.

Korrespondenzen.

Wriegen. (Südtirol.) Am 23. Jänner l. J. verunglückt in der hiesigen Station ein Oberbauarbeiter, indem er beim Verladen einer Herzschiene sich eine Hand einklemmte und dadurch eine ziemlich erhebliche Verletzung erlitt. Der Arbeiter wurde zum diensthabenden Beamten geführt. Doch dieser konnte dem Ver-letzten einen Notverband deshalb nicht anlegen, weil kein Verbandmaterial vorhanden war und weil der dort be-findliche Rettungskoffer laut strengem Auftrag des Herrn Stationsvorstandes nicht geöffnet werden darf. In der ganzen Station Wriegen sowie bei der Bahnerhaltungssektion ist kein Verbandmaterial vorhanden, und der wahrscheinlich zur Verletzung dort befindliche Rettungskoffer darf nicht geöffnet werden. Laut Angabe des Herrn Beamten soll das Verband-material im Rettungskoffer nur für verletzte Passagiere bestimmt sein. Also für die Arbeiter ist in keiner Weise vor-gesorgt. Der bedauernswerte Arbeiter, der um 1/5 Uhr nachmittags die Verletzung erlitt, konnte erst um 7 Uhr abends nach Franzens-feste fahren, wo er beim dortigen Bahnarzt Herrn Dr. Kader verbanden wurde und der schlechten Zugverbindung wegen erst um 12 Uhr nachts nach Hause kam. Die Arbeiter der Station Wriegen wünschen ganz ernstlich, daß für solche Fälle besser vor-gesorgt wird, denn das bisherige Verbandstoff wird wohl nicht so viel kosten. Uebrigens gibt dies ohnehin nicht die Verwaltung, sondern die Krankenkasse her, und sehen die Arbeiter nicht ein, daß sie, der Schlamperie der Herren Vorstände wegen, sich der Gefahr eines Verblutens oder einer Blutvergiftung bei einer eventuellen Verletzung aussetzen müssen.

Grund-Bahnärztliche. Wie weit die Protektions-wirtschaft auf den Staatsbahnen geht, sollen nachfolgende Zeilen beweisen. Als es einigen maßgebenden Personen im Jahre 1912 gelang, den menschenfreundlichen und humanen Bahnarzt Herrn Dr. Kerec von Gmünd, den Bahndienst zu vereteln, um einen Dr. Kerner, ein Protektionskind und Verwandter des derzeitigen Chefarztes Herrn Föblich, Platz zu machen, ging ein Sturm der Entrüstung durch die Reihen der Bediensteten. Insbesondere jener, die das Unglück haben, in seinem ihm zu-gewiesenen Rayon zu wohnen, nachdem dieselben in Erfahrung gebracht haben, daß Herr Kerner bei drei Kranke nasser seine muntervolle Tätigkeit ausübt und sie sich ihm gegenüber quasi als Versuchslaninchen opfern sollten. Erkrankt ein Mitglied der Kasse oder dessen Angehörigen, und dieser immer selbst ver-schnupfte Herr Kerner kommt dann zu dem Patienten, um dann

durch den Stationsassistenten bei den Lohnauszahlungen in Abzug gebracht. Tatsächlich werden zum Fahrten junge Leute verwendet, die nur deshalb bevorzugt werden, weil sie „Reichsbändler“ sind. Zumeist sind es Leute, die vom Fahrten feinen blauen Dunst haben.

Im Herbst vorigen Jahres, als der gewesene Vertrauensmann seine Stelle als solcher niederlegen mußte, wurde eine Neuwahl vorgenommen, bei welcher Kollege Böniß als gewählt erschien. Der Herr Vorstand hat aber, angeblich weil die ehrenwerten Kollegen gegen diese Wahl protestierten, Böniß nicht als Vertrauensmann anerkannt. Gegenwärtig stehen die Lastzugbegleiter ohne Vertrauensmann da, wo die Zeit der neuen Turnuserteilung herannaht, weil der Herr Vorstand keine zweite Wahl ausschreiben will. Wir hätten noch vieles zu besprechen (so die Verteilung der Nachtsremunerationen und anderes), hoffen aber, daß sich die Zustände bessern werden. Wenn nicht, dann wären wir gezwungen, mit stärkerem Material aufzufahren.

Mittel-Friedel. Bezugnehmend auf den am 1. Februar 1914 im „Eisenbahner“ unter „Friedel“ (Streifung in der Ladestelle Loukow) erschienenen Korrespondenz geben wir Nachstehendes zur Aufklärung: Wie bereits erwähnt, wurden die beiden Zugbegleiter der Station Hitzig a. S., der Bahnmeister, der Ladestellenwärter in Loukow, der Bahnrichter und die Zugmannschaft des Zuges 2275 bestraft. Ob auch der Herr Streckenvorstand in Kremier, der der Hauptschuldige war, bestraft wurde, ist uns nicht bekannt. Der diensthabende Zugbegleiter hat am Vortag des Vorfalls den Bahnmeister, als dieser ihm von der beabsichtigten Manipulation in Loukow Mitteilung machte, denselben auf das Verbot aufmerksam gemacht. Wenn auch dem Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal vorgehalten wird, ein in der Stellung auf „Halt“ befindliches Signal überfahren zu haben, so muß bemerkt werden, daß die Warnsignale vor Loukow einzügig und allein den Zweck haben, in der Ladestelle zu manipulierende Züge zu decken. Nachdem vor Zug 2275 kein Zug in gleicher Richtung die Strecke passiert, das Personal des Zuges auch von keiner Manipulation in Loukow verständigt war, weil der den Zug expedierende Zugbegleiter von dem Vorgang auf der Strecke keine Ahnung hatte, so ist es ja begreiflich, daß die Lokomotiv- und Zugmannschaft des Zuges 2275 dem Signal nicht die nötige Aufmerksamkeit schenkte, nachdem ja dieses Signal immer auf „Frei“ steht. Erst das auf „Halt“ stehende Signal des Zugweldepostens in Loukow hat der Lokomotivführer bemerkt, doch war die Distanz zwischen Zug und der in der Kreuzung stehenden Wagenpartie zu kurz, um den Zug rechtzeitig zum Halten zu bringen. Wenn aber alle diese Fälle aus dem Protokoll der k. k. Nordbahndirektion bekannt sind, warum werden Organe bestraft, welche ihren Dienstobliegenheiten korrekt nachkommen.

Des Ganzen ungeachtet, haben Organe der A. G. S. (über welchen Auftrag ist uns derzeit noch unbekannt) am 16. September 1913 wieder eine derartige Manipulation vorgenommen, welche auch angezeigt, bis jetzt aber gar nicht erhoben wurde. Wir fragen daher eine k. k. Nordbahndirektion an, ob sie vielleicht diese Angelegenheit in den Papierkorb geworfen hat? Möglich ist es ja, da auch hier wieder ein Oberbeamter beteiligt ist.

Lept-Petřian. Ein humaner Bahnmeister ist Herr Zinsmeister von Lept-Petřian. Würden alle Vorgesetzten so mit ihren Untergebenen umgehen, wie dieser Herr, so könnte der Teufel Eisenbahner sein.

Würde sich die k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen mehr um ihre Bediensteten kümmern, so möchte auch manches zutage kommen, welches die Unfähigkeit dieses Vorgesetzten zutage fördern müßte. So wird den Wächtern aufgetragen, dreimal wöchentlich das Geleise zu messen, vor und nach Zügen sowie vor und nach der Revision mit Arbeitern auf der Strecke zu arbeiten. Macht der Wächter diese Arbeiten, so kann er sicher sein, daß wenn Zinsmeister auf der Strecke einen hochstehenden Schienenanker oder gar eine Ladere Säpfaue findet, dies angezeigt wird. Würde der Herr Sektionsvorstand ebenso schnell mit Strafen bei der Hand sein, wie der Bahnmeister, so könnte es allen Wächtern dieser Strecke passieren, daß sie nur die Hälfte ihres Monatslohnes erhalten, das andere wäre in Strafgebern draufgegangen.

Sollte dieser Herr wirklich darauf verfaßten haben, wie es ihm auf seinem früheren Dienstposten in Elbogen und Rader sam erging? Oder will sich der Herr jetzt hier rächen? Es ist wirklich keine Kunst, als Vorgesetzter arme Arbeiter und Wächter, welche schon durch lange Jahre in den Provisionsfonds einzahlen, durch Sekkaturen aus dem Dienst zu treiben. Seine Unfähigkeit beweist dieser Herr am besten dadurch, als er die Oberbauarbeit wochenlang täglich 7 bis 8 Kilometer regulieren ließ, am anderen Tag dieselbe Strecke und so fort, bis es selbst dem Bahnrichter zu bunt wurde. Wir raten diesem Herrn, in die Fußstapfen seines Vorgängers zu treten, denn dieser Herr war wenigstens gerecht, wenn auch streng. Sollten diese Zeiten nicht genügen, so werden wir unnachlässig alles berufensich; wer dann die Folgen zu tragen hat, dürfte Ihnen, Herr Zinsmeister, nicht gleichgültig sein. Oder wollen Sie, daß die Vorfälle von Elbogen und Rader sam sich wiederholen?

Hannsdorf. (Unglücksfall.) Am 5. Februar, um 7 Uhr früh, wurde Genosse Josef Lindenthal in der Station Hannsdorf von einer Verschußlosomotive niedergestoßen und circa 20 Meter bis zum Sperrbaum des Industriegeleises geschleift. Dort blieb er mit schweren Verletzungen liegen. Trotz sofortiger ärztlicher Hilfe starb Lindenthal nach kurzer Zeit. Genosse Lindenthal war 64 Jahre alt und ein allgemein geachteter Kollege. Sein Leidenbegräbnis fand unter zahlreicher Beteiligung der Bediensteten und der Bevölkerung statt. Wir sprechen im Namen der trauernden Hinterbliebenen allen jenen, die sich am Leidenbegräbnis beteiligt haben, den besten Dank aus. Möge dem Dahingeschiedenen die Erde leicht sein.

Braunau a. Inn. Am 28. Jänner trat der Vorstand des k. k. Bahnbetriebsamtes Simbad, Herr Oberinspektor Panik in den Ruhestand. Es ist wahrhaftig kein Wort zu viel, wenn man Herrn Panik ein Vorbild aller jener Dienstvorstände nennt, denen die schwere Aufgabe obliegt, vereint mit ihrem Personal den in seinen Einzelheiten so eigenartigen Eisenbahndienst nicht nur einzig und allein im Interesse der Staatsbahndirektion, sondern auch im Interesse und zur Zufriedenheit des unterstellten Personals zu leiten. Widmeten schon im Jahr 1901 die organisierten Eisenbahner von Bodenbach Herrn Panik anlässlich seiner Verabschiedung nach Simbad im „Eisenbahner“ einen warmen Nachruf als lobende Anerkennung eines menschlich-irrendlichen Vorgesetzten, so hat auch das Personal des k. k. Bahnbetriebsamtes Simbad sowie alle übrigen Bediensteten, die mit Herrn Panik in dienstliche Berührung kamen, in ihm einen humanen und gerechten Vorgesetzten kennen gelernt, dessen vorzügliche Charaktereigenschaften jeder vernünftig denkende Bedienstete und Arbeiter zu würdigen wußte. Besonders wohlwollend wirkten seine sachlichen Beurteilungen, sein ruhiges und dennoch entschiedenes Zurückweichen bei Verfehlungen im Dienst, wobei er nie so weit ging, den in Frage stehenden Bediensteten mit Geldbußen zu bestrafen. Von der Erkenntnis dieser Tatsachen ausgehend, überreichte das Personal am 28. Jänner dem scheidenden Herrn Oberinspektor und seiner Frau zwei Erinnerungsgeschenke, die sie unter rührenden Freudentränen und dankenden Abschiedsworten entgegennahmen. Nur selten tritt auf den k. k. Staatsbahnen die Er-

scheinung zutage, daß das Band zwischen einem Dienstvorstand einer größeren Dienststelle und seinem unterstellten Personal so eng verknüpft ist, wie es hier der Fall war. Und das ist es, was uns den Herrn Panik noch lange in Erinnerung halten wird.

Rapfenberg. (Protestversammlung gegen den Betriebsleiter Matusek.) In Rapfenberg fand am 31. Jänner eine massenhafte besuchte Volksversammlung statt. Auf der Tagesordnung war außer dem Bericht des Abgeordneten Genossen Dr. Schacherl über Regierung, Parlament, Krise und Militärforderungen auf besonderes Verlangen der Arbeiter ein zweiter Punkt gesetzt worden: Die Zustände auf der Landesbahn. Nach dem mit großem Beifall aufgenommenen Referat des Abgeordneten besprach Genosse Koller die Zustände auf der Landesbahn, die Sekkaturen, die Denunziantenzüchterei, die Maßregelungen, welche so viele durch den unfähigen Betriebsleiter Matusek erlitten, die Unsicherheit für Menschen und Eigentum, den Tod des Genossen Köd durch die Schuld des Betriebsleiters, die Erpressung von Unterschriften durch seine dienstuntauglichen Kreaturen für eine Vertrauenskundgebung und die Entlassung von zwei Arbeitern, die sich eine Unterschrift für eine Reinswaschungserklärung nicht abpressen ließen! Stürmische Protestrufe lösten diese Mitteilungen aus und eine fürchterliche Erbitterung gegen Matusek und das Landesbahnamt machte sich bemerkbar. Die Massen wollten eine Demonstration vor der Wohnung des Betriebsleiters veranstalten und es bedurfte des energischen Zutretens der Vertrauensmänner wie des Abgeordneten Genossen Dr. Schacherl, diesmal von Demonstrationen abzustehen, weil abgewartet werden muß, ob die Entfernung des Matusek durch das Landesbahnamt und die Generaldirektion der Südbahn erfolgt oder nicht. Die Versammlung beschloß, an diese zwei Körperschaften Telegramme abzusenden, in denen der Protest und die Erbitterung mitgeteilt und die Entfernung Matuseks verlangt wurde. Abgeordneter Genosse Dr. Schacherl erklärte, daß die Zustände der Landesbahn im steirischen Landtag in rücksichtsloser Weise aufgedeckt werden.

Jnnsbrunn. (A. I. Staatsbahn.) Westlich der Landeshauptstadt Jnnsbrunn befindet sich eine Betriebsanlage der k. k. Staatsbahn. Man nennt diese Betriebsanlage „Westbahnhof“. Der Beleuchtung nach verdient dieser „Bahnhof“ seinen Namen nicht, denn in dieser Beziehung schaut es auf diesem „Westbahnhof“ schlechter aus, als im nächstbesten Ort auf der Strecke. Um die Schädlichkeit und geradezu sträfliche Ungleichgültigkeit der Staatsbahndirektion recht vor Augen zu führen, sei erwähnt, daß der „Westbahnhof“ die Hauptangarstation und Hauptumladestation ist. Es befinden sich dort weiter: die Betriebsanlage der Mittenwaldbahn, eine Zugförderungsanlage, eine Signalwerkstätte, der Lagerplatz für Heizöl, ein f. w. Und dieser Bahnhof wird heute noch mit Petroleumlampen „beleuchtet“. Wer zählt die Flüsse und Verunreinigungen der Bediensteten, wenn sie sich in der Dunkelheit an den verschiedenen Hindernissen die Straße und schlagen? Wer konnte den Spott erkennen, der schon über die moderne Staatsbahn wegen dieser Schlampererei ergossen wurde? Es sind am Westbahnhof schon oft Unfälle nur wegen des Mangels jeglicher Beleuchtung vorgekommen und es ist nur dem Diensteifer der Bediensteten und deren selbstlosen Hingabe an den Dienst zuzuschreiben, wenn nicht jede vorgekommene Verletzung eine Krankmeldung und Unfallanzeige zur Folge hätte. Wenn dieser Skandal nicht bald aus der Welt geschafft wird, so werden sich bald die Folgen zeigen.

Dziebitz. (Todesfall.) Dieser Tage starb unser Genosse Ferdinand Prosser, Lokomotivführer, an der Prostatierkrankheit im 32. Lebensjahre. Der Verbliebene war Obmannstellvertreter der hiesigen Ortsgruppe des Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich und ein treuer und eifriger Agitator unter dem Lokomotivpersonal. An seiner Waise trauern außer den Genossen und Kollegen die Frau und ein Kind. Ehre seinem Andenken!

Marchegg. (Unglücksfall.) Am 2. Februar stürzte im Heizhaus in Gänserndorf der Lokomotivführer Anton Wutschel von seiner Maschine und verlegte sich daran, daß er auf dem Transport nach Marchegg verfiel. Am 4. Februar fand auf dem Ortsfriedhof in Marchegg unter zahlreicher Beteiligung des Personals und der einheimischen Bevölkerung das Begräbnis statt. Wutschel war ein allgemein geachteter Kollege, der auch vor drei Jahren als Vertreter des dritten Wahlkörpers in den Gemeinderat gewählt wurde. Anton Wutschel stand im 56. Lebensjahr und hinterläßt eine Witwe mit vier Kindern.

Schärding. In letzter Zeit mehrten sich die Fälle, daß die Bediensteten der Station Schärding sich über die rohe Behandlung von Seiten der dort amtierenden Vorgesetzten beschwerten. Schimpfnamen, wie „blöde Gesichter“, „Geizhals“, „Wagge“ u. s. w., sind nichts seltenes. Die Sekkaturen und Belästigungen einzelner Vorgesetzten sind derart, daß sich die Bediensteten stets beklagen. So schnell wie möglich, das Verkehrsbüro zu verlassen, um nicht einige Proben der „Schär-bänder Bildung“ anzuhören. Es ist gewiß bedauerlich, wenn sich Vorgesetzte in einer so rohen Weise gegen die Untergebenen verhalten, daß diese Schutz in der Öffentlichkeit suchen müssen. Da nun eine derartige Handlungsweise nicht scharf genug verurteilt werden kann und auch dem allgemeinen dienstlichen Interesse niemals Vorleil bringen kann, so ersuchen wir die k. k. Staatsbahndirektion in Pils, die Herren in der Station Schärding auf das Ungehörige und Anstruktionswidrige ihrer Handlungen aufmerksam zu machen.

Staab. (Unglücksfall.) Am 28. Jänner wurde in der Station Staab der Stationsdiener Hoffer beim Ueber-schreiten der Geleise vom Zug 220 niedergestoßen und über-fahren. Hoffer wurde sofort mit selbem Zuge in das Bezirks-trankenhaus nach Mittelbach gebracht, wo er nach zwei Tagen den schweren Verletzungen erlag. Der Verstorbene hinterläßt eine schwer geprüfte Frau mit fünf noch unversorgten Kindern. Am 2. Februar fand das Leichenbegräbnis unter zahlreicher Beteiligung statt. Im Namen der Hinterbliebenen sprechen wir allen Teilnehmern den herzlichsten Dank aus.

Tarvis. (Abschiedsfeier.) Vor kurzem fand hier zu Ehren des in den Ruhestand versetzten Inspektors Herrn Willingsdorfer eine Abschiedsfeier statt, die von sämtlichen Bediensteten besucht wurde. Herr Inspektor Willingsdorfer hat sich während seiner achtjährigen Tätigkeit in Tarvis die Anhänglichkeit und Hochachtung aller Bediensteten in so reichem Maße erworben, daß diese Herrn Willingsdorfer nur ungerne als Vorgesetzten verlieren. Der aufrichtigste Wunsch aller Bediensteten ist es, daß es Herrn Willingsdorfer vergönnt sein möge, noch recht viele ruhige und glückliche Jahre im trauten Familienkreis erleben zu können.

Versammlungsberichte.

Eine Bahnerhaltungsarbeiterbewegung in der Provinz. Am 8. d. M. tagte in Mittelbach eine gut besuchte Konferenz der Vertrauensmänner der Bahnerhaltungsarbeiter der Staatsbahngesellschaft, zu der auch eine Anzahl Vertrauensmänner der Marchegger- und Bruckerlinie er-

schienen. Seitens der Zentrale war Genosse Swoboda am-wesend. Nach Abschließung der die gegenwärtige Situation der Bahnerhaltungsarbeiter, ihre Lohnausbesserung und Lohn-vorrückung behandelnden Referate und nach Anhörung ver-schiedener Berichte, insbesondere des Berichtes über eine Vor-sprache einer Arbeiterschauschußdeputation beim Direktor Sveda, der gegenüber dieser eine ganz eigenümliche Haltung einnahm, entspann sich eine sehr erregte Debatte, die ihre Grundlag in der probierenden Zurücksetzung der Bahnerhaltungsarbeiter in der neuen Bestimmung der Lohnvorrückung hatte. Die Ver-fügung zu einer solchen, die Arbeiter direkt zur Verzweiflung treibenden Bestimmung zeigt, mit welcher Brutalität der Unternehmer Staat seine auf den Hungeretat gefetzten Be-diensteten drangsaliert. Zum Schluß wurde die Zentrale auf-gefordert, in der nächsten Zeit eine Versammlung der Bahn-erhaltungsarbeiter nach Mittelbach einzuberufen, die zu dem Verhalten der Staatsbahndirektion, die Lebenshaltung der Arbeiter so sehr tangierenden Fragen in entschiedener und energischer Weise Stellung nehmen soll. — An der Konferenz nahmen auch einige Vertrauensmänner als Gäste teil.

Wien-Hauptzollamt. Eine sehr erregte Versammlung der Magazinsarbeiter fand am 18. d. M. in Lindners Gasthaus statt, welche folgende Resolution einstimmig beschloß:

„Die heute am 16. Februar versammelten Magazins-arbeiter der Station Hauptzollamt erklären, daß der ihnen genommene freie und bezahlte Tag im Monat feinerzeit von Dien-este wegen gewährt worden ist. Die Arbeiter haben den freien Tag offiziell angestrebt und haben ihn durch die Gewährung auch erworben. Bei den dies-bezüglichen Verhandlungen ist ihnen der Vorstand, der ihnen den freien Tag zubilligte und den sie als Vertreter der Direktion ansahen, vollständig maßgebend gewesen. Wohin würde es führen, wenn die Arbeiter erst immer die Kom-petenz feststellen müßten, wer zu Verhandlungen mit den Arbeitern berechtigt ist?

Die Versammelten protestieren daher gegen die un-gerechtfertigte Wegnahme ihres gebahnten freien und be-zahlten Tages.

Die Versammelten beharren darauf, daß ihnen der schon einmal erworbene freie und bezahlte Tag im Monat wieder zugestimmt werde und fordern die Zentrale auf, alles daranzusetzen, daß sie zu ihrem Rechte kommen.“

Wars-Thumau. Die Bahnerhaltungsarbeiter der Orts-gruppe Siegmundshergberg hielten am 2. d. M. in Gars-Thumau eine gut besuchte Versammlung ab, in der Genosse Swoboda von der Zentrale über die Aufstellung der 15 Mil-lionen Kronen und über die Durchführung jener Maßnahmen sprach, die die Arbeiter gegenwärtig betreffen. Die Versamm-lung beschloß folgende Resolution:

„Die Bahnerhaltungsarbeiter der Kamptalbahnen pro-testieren entschieden dagegen, daß sie alle drei Jahre nur um 10 S. vorrücken sollen, und verlangen entschieden die Vor-rückungen mit 20 S.“

Mittelbach. Am 7. d. M. fand hier eine gut besuchte Ver-sammlung der Landesbahner statt, zu der von der Zentrale Genosse Swoboda als Referent entsendet wurde. Genosse Swoboda sprach über „Nutzen und Zweck der Organi-sation“, über welches Thema sich eine interessante Debatte entspann.

Die Landesbahner, die sich in Mittelbach eine hübsche Bahnhalle gegründet und zu ihrem Obmann Genossen Franz Binder, Lokomotivführer, gewählt haben, sehen zu ihrer Freude, daß die Mitgliederzahl von Tag zu Tag steigt.

Aus den Organisationen.

Graz II. (A. I. Staatsbahn, Versammlungs-bericht.) Bei der Generalversammlung wurden folgende Genossen als Funktionäre gewählt: Heinrich Marik, Ob-mann, Anton Pirch und Karl Weiß, Stellvertreter; Jo-hann Zach, Kassier, Franz Dieb und Ludwig Yamacher, Stellvertreter; Franz Leidenberger, Schriftführer, Jo-ann Grazer und Peter Freisleben, Stellvertreter; Anton Saito, Simon Konrad, Josef Grill, Biblio-thekar; Alois Süpan, Franz Moit, Josef Mareš, Kontrolle; Hans Rescheneder, Franz Waichinger, Anton Walter, Peter Kornhofer, Hubert Kreutl, An-dreas Schöffmann, Michael Wolf, Alois Neubauer, Rudolf Yamacher, Josef Schuster, Ausschußmitglieder. Zuschriften sind zu richten an Obmann Heinrich Marik, Oberkondukteur in Ruhestand, in Eggen-berg, Rosseggergasse 65. Zuschriften in Geldangelegen-heiten sind an Kassier Johann Zach, Kondukteur, Graz, Burggasse 38 zu richten.

Obertraun. (Versammlungsbericht.) Am 8. Februar fand die Generalversammlung statt. Gewählt wurden: Ludwig Eggenreiter, Stationsleiter, Josef Pern-kopf, Stellvertreter; Josef Hinterer, Nr. 72, Kassier, Josef Gamsjeger, Stellvertreter; Leopold Pernkopf, Nr. 34, Schrift-führer, Leopold Hinterer, Stellvertreter; Tobias Limberger, Kontrolleur, Josef Binder, Stellvertreter. Zuschriften sind zu richten an Ludwig Eggenreiter, Obertraun Nr. 60.

Nimburg. (Versammlungsbericht.) Bei der konstituierten Versammlung wurden nachstehende Funktionäre in den Ortsgruppenauschuß gewählt: Obmann: Jakob Buzka, Werkstättenmeister in Nimburg, Kolonie 386, an welchen sämtliche Sendungen und Zuschriften zu richten sind; Stellvertreter: Emil Fiel, Oberkondukteur; Schriftführer: Alois Cerny, Plakmeister; Kassier: Josef Vitel, Wagen-auffeher, Nimburg, Habagasse Nr. 902; Bibliothekar: Leopold Prohazka, Maschinist in der Werkstätte Nimburg. Biblio-theksbücher werden jeden Sonntag im Vereinslokal (Gasthaus des Herrn Kolmann, auf der Terrasse), ausgeliehen. Zur Einfassung der Beiträge sind nachstehende Vertrauens-männer ermächtigt: Genosse Kahle im Heizhaus; die Ge-nossen Kaderábel und Kaspar im Magazin; Genosse Franz Pözivil in der Station; Genosse J. Vitel in Ko-stomlat; Genosse Herzog in Poděbrad; Wenzel Cerný in Nimburg, St. G. G.; die Genossen Seifert, Velebil, Salamánek für die Strecke Nimburg-Dobrowitz; für die Zugbegleiter J. Sobotta in Křineč und Josef Sal-mann. Die geehrten Mitglieder werden ersucht, ihre Beiträge nur den obgenannten Vertrauensmännern oder dem Kassier selbst abzuführen und hierbei ihr Mitgliedsbuch vorzuweisen, andernfalls sie für die richtige Verrechnung der Beiträge selbst verantwortlich sind.

Tetřchen an der Elbe. (Versammlungsbericht.) In der am 10. Februar 1914 stattgefundenen Konstituierung des Ausschusses wurden folgende Genossen gewählt: Al-mert Fieber, Obmann; Gustav Hammer schmidt, Schrift-führer; Franz Tvrđy, Kassier; Richard Sperl, Biblio-thekar. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Ge-nossen Klemens Fieber, Alstabi 112 und in Geld-angelegenheiten an Genossen Franz Tvrđy, Tetřchen, Kamnitzerstraße 566 zu richten.

Gänserndorf. (Vereinsnotiz.) Die Bibliotheksaus-gabe findet jeden Sonntag von 9 bis 11 Uhr vormittags im Vereinslokal (Kratodmills Gasthaus) statt. Die Mitglieder werden ersucht, die Bibliothek fleißiger zu benutzen.

Schwarzach i. P. (Versammlungsbericht.) Am 8. Februar fand die guibefuchte Generalversammlung statt. Bei der Neuwahl wurden die früheren Funktionäre zumeist wiedergewählt. Als Referent war Genosse Somitsch gekommen. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Alois Brandstätter, Oberverschieber in Schwarzach-St. Veit, in Kasienangelegenheiten an Franz Niepl, Blocksignaldiener zu richten.

Benzing. (Versammlungsbericht.) Montag den 9. Februar, 2 Uhr nachmittags, fand beim weißen Mähl eine guibefuchte Blocksignaldiener- und Wächterversammlung statt, in welcher Genosse Sommerfeld als Hauptvertrauensmann dieser Kategorie, seinen Tätigkeitsbericht erstattete. Der Bericht wurde unter Zustimmung und mit Beifall zur Kenntnis genommen und Genossen Sommerfeld das Vertrauen votiert. Zum zweiten Punkt wurde die Vertrauensmännerwahl vorgenommen und folgende Genossen in die Vertrauensmännerleitung gewählt: Genosse Sommerfeld, Obmann, die Genossen Schoderböck und Süß, Stellvertreter; Genosse Gittenberger, Schriftführer, die Genossen Hanslit und Lukasitz, Stellvertreter. Alle Zuschriften in Vertrauensmännerangelegenheiten, soweit sie nicht die Zentrale betreffen, sind an Genossen Josef Sommerfeld, Wien XIII, Burggasse 6, zu richten.

Rosenbach. (Versammlungsbericht.) Bei der am 31. Jänner abgehaltenen Jahresversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Nihinger, Obmann, Franz Kren, Stellvertreter; Simon Krum, Kassier, Anton Plahnitz, Stellvertreter; Johann Liedl, Schriftführer, Josef Martin, Stellvertreter; Jakob Kaschnig, Augustin Hartmann, Kontrolle; Michael Lokotelle, Bibliothekar; Johann Lausch, Max Otowitz und Fritz Hafner, Ausschussmitglieder. Die Monatsversammlungen finden jeden zweiten Samstag im Monat statt. Bibliotheksbücher werden nur am Donnerstag und Sonntags von 12 bis 1 Uhr mittags und von 6 bis 7 Uhr abends ausgefolgt, respektive retourgenommen. Alle Zuschriften sind an Franz Nihinger, Bahnwärter 30 in Rosenbach, zu richten.

Salzburg II. (Versammlungsbericht.) Bei der am Samstag den 7. Februar stattgefundenen Generalversammlung der Lokalbahn Salzburg wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Karl Rih, Obmann, Robert Kirchschläger, Stellvertreter; Max Schoß, Schriftführer, Schwarz, Stellvertreter; Franz Surrer, Kassier, Huber, Stellvertreter; Trenkl und Braunböck, Kontrolle; Stifter, Wicha, Sollereder, Knosp und Plank, Ausschussmitglieder. Ferners als Subkassiere: Weiermann und Kronabetter.

Nach der Neuwahl hielt Genosse Somitsch aus Wien ein ausgezeichnetes Referat über die Taktik der freien Gewerkschaften und die Taktik der Gegner bei Bewegungen und wurden seine Ausführungen mit lebhaftem Beifall belohnt. Auch wurde beschlossen, an jedem ersten Samstag im Monat im Vereinslokal in Hgling eine Monatsversammlung mit Vortrag abzuhalten und werden die Mitglieder ersucht, dieselben fleißig zu besuchen. Die Bekanntgabe der Monatsversammlungen erfolgt stets in der Rubrik „Organisationsnachrichten“ in der „Salzburger Wacht“ und wollen die Mitglieder dieser Rubrik ihr Augenmerk schenken.

Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Genossen Karl Rih, Zugführer in Hgling, Hauptstraße Nr. 3, Salzburg.

Mährisch-Odrau-Oberfurt. (Versammlungsbericht.) Am 9. Februar fand hier im Hotel „zur Eiche“ eine massenhaft besuchte Versammlung statt, in welcher Genosse Wächler über: „Die Forderungen der Eisenbahner und das Parlament“ referierte.

Tarvis. (Versammlungsbericht.) Bei der am 8. Februar stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Philipp Tiefenbacher, Obmann, Josef Wadam, Stellvertreter; Josef Polli, Schriftführer, Martin Karnel, Stellvertreter; Franz Ziaunig, Kassier, Johann Schüttelkopf, Stellvertreter; Matthias Corbic, Leopold Dollinger, Revisoren; Markus Anderwald, Sidor Hajsch, Josef Pitamnik und Josef Schmidt, Ausschussmitglieder.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Philipp Tiefenbacher, Wagenschreiber, Grünwald Nr. 9, Tarvis II. In Kasienangelegenheiten an Franz Ziaunig, Blocksignaldiener, Tarvis II.

Neu-Aigen. (Versammlungsbericht.) In der Generalversammlung der Zählstelle Neu-Aigen am 2. Februar wurde der alte Ausschuss einstimmig wiedergewählt. Zum Schluss wurden folgende Vertrauensmänner gewählt: Johann Ruzer, für die Verschieber; Anton Rothbauer, für die Blocksignaldiener und Wächter; Johann Nigler, für die Bahnerhaltungsarbeiter; Karl Eder, für die Stationsarbeiter. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Ferdinand Pölzinger, Wächter, Nr. 30 a, Neu-Aigen.

Speyerdorf. (Versammlungsbericht.) Am 4. Februar fand die Generalversammlung statt. Gewählt wurden folgende Genossen: Franz Hanslit, Obmann, Josef Stangl, Stellvertreter; Albert Oppeter, Schriftführer, Franz Mauber, Stellvertreter; Ferdinand Lawitzka, Kassier, Johann Baumgarten, Stellvertreter; Johann Pialek, Subkassier; Rudolf Lauser, Bibliothekar, Johann Grill, Stellvertreter; Rupert Rajer, Kontrolleur, Anton Kunz, Stellvertreter; Leopold Brandl, Rudolf Schmidl, Ausschussmitglieder. Genosse Köhl brachte ein vorzügliches Referat über Sozialismus und Kommunalpolitik, welches mit großer Begeisterung der Versammlungsteilnehmer aufgenommen wurde.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Franz Hanslit, ferners Geldangelegenheiten an Genossen Ferdinand Lawitzka zu richten.

Wien-Benzing. (Versammlungsbericht.) Bei der am 16. Februar stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Josef Sommerfeld, Obmann, Josef Schnobrich und Josef Schoderböck, Stellvertreter; Johann Lukabauer, Kassier, Franz Kronawetter und Josef Süß, Stellvertreter; Franz Gittenberger, Schriftführer, Ernst Freisinger und Wilhelm Unterhan, Stellvertreter; Franz Roh, Bibliothekar, Josef Lukasitz und Anton Sametner, Stellvertreter; Anton Gilhofer, Johann Blumauer, Karl Schöber, Leopold Riedlmeyer, Johann Reichl, Georg Wöb, Ausschussmitglieder; Josef Seemann und Alois Hinterberger, Revisoren; Johann Greisinger und Dürauer, Subkassiere. Zuschriften sind zu richten an Josef Sommerfeld, XIII, Sadingerstraße 48, Tür 1; in Geldangelegenheiten an Johann Lukabauer, XIII, Sadingerstraße 41.

Tüppels. (Versammlungsbericht.) Bei der am 1. Februar abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Anton Wohlrab, Zahlstellenleiter, Anton Kempf, Stellvertreter; Josef Dragler, Kassier; Anton Misof, Schriftführer; Johann Kraus, Subkassier für Schlaggenwald; Walbert Köhler, Subkassier für Tepl; Wenzel Urban, Oskar Bächer, Kontrolle; Wenzel Urban, Vertrauensmann für die Wächter; Anton Eckert und Oskar Bächer, Vertrauensmänner für die Oberbauarbeiter. Genosse Kraus aus Hailenau erstattete das Referat über Zweck und Nutzen der Organisation.

Alle Zuschriften sind zu richten an Anton Wohlrab in Gsell Nr. 37, in Geldangelegenheiten an Josef Dragler, B. G. 24, Gsell, Post Schlaggenwald.

Göding. (Versammlungsbericht.) Bei der am 2. Februar d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Jakob Bezudek, Obmann, Georg Müller, Stellvertreter; Johann Pawella, Schriftführer; Ludwig Manf, Kassier; Georg Lindmayer, Karl Holbein, Eduard Nhlík, Johann Pfänger und Rudolf Wapzicka, Ausschussmitglieder; Franz Wraz, Matthias Bahn und Johann Schier, Revisoren. Korrespondenzen in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Jakob Bezudek, Kaiser Josefstraße 3, in Kasienangelegenheiten an den Kassier Ludwig Manf, Königin Konstanziastraße 67 in Göding, zu richten. Den Mitgliedern wird bekanntgegeben, daß die Monatsversammlungen jeden ersten Sonntag im Monat um 7 Uhr abends stattfinden, wo Einschreibungen und Beitragsleistungen entgegengenommen werden. Ferner werden die Mitglieder aufgefordert, an den Vereinsabenden teilzunehmen, da nur durch Zusammenwirken der Mitglieder die Ortsgruppe gedeihen kann.

Die Ausschussmitglieder werden ersucht, jeden ersten Sonntag nach dem 15. eines jeden Monats um 7 Uhr abends zur Ausschussung sich einzufinden.

Profnitz. (Versammlungsbericht.) Bei der am 31. Jänner 1914 im Vereinslokal tagenden Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Sponer, Obmann, Josef Niegler, Stellvertreter; Josef Dollábal, Schriftführer, Emil Müller, Stellvertreter; Rudolf Jenisch, Kassier; Franz Rih, Kassier für die Nordbahn; Alois Kobsa, Drobil, Rezwaj, Binzenz Sponer, Alois Nabrátik, Ausschussmitglieder; Valouset und Hermann, Kontrolle; Subkassiere: Karl Niegler für die Strecke KzSa, Fiedler für die Station Mährisch-Trübau; Valouset für die Gewerkschaftskommission. Sämtliche Genossen werden ersucht, die Ausschussungen, respektive Versammlungen zahlreich zu besuchen, da oft wichtige Angelegenheiten wegen Beschlussunfähigkeit nicht verhandelt werden.

Canale. (Versammlungsbericht.) Die Zahlstelle hielt am 1. Februar die Generalversammlung ab. Gewählt wurden folgende Genossen: Florian Lepuschik, Zahlstellenleiter; Stephan Legisa, Kassier; Matthias Zwölf, Schriftführer; Matthias Wadam, Kontrolleur; Sidor Gerbic und Josef Paravan, Ausschussmitglieder. Zuschriften sind zu richten an Florian Lepuschik, Weichensteller in Canale.

Dornbirn. Die Zahlstelle hielt am 8. Februar die Generalversammlung ab. Gewählt wurden folgende Genossen: Josef Penterling, Zahlstellenleiter, Peter von der Thannen, Stellvertreter; Johann Heine, Kassier; Ferdinand Tschabrunn, Schriftführer; Anton Tammerl und Daniel Albrich, Revisoren; Alois Thaler, Subkassier. Zuschriften sind an Josef Penterling, Weichensteller, Posten 26, in Dornbirn, zu senden; Geldangelegenheiten an Johann Heine, Kondukteur der elektrischen Bahn Dornbirn, Lustenauerstraße 27.

Favoriten IV. (Versammlungsbericht.) Bei der am 3. Februar abgehaltenen Ausschussung wurden folgende Genossen als Subkassiere aufgestellt: Hanke für die Halle, Freiberger für Magleinsdorf, Richter und Weill, für die Heizhauslokomotivführer, Schnetter und Wilotti für die Heizhauslokomotivbeheuer, Kreuzer für die Heizhausarbeiter. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Freitag im Monat im Arbeiterheim X, Zimmer Nr. 6, statt. Sämtliche Zuschriften sind an Josef Pörtl in Wien, XI, Lagenburgerstraße 15, I/9, zu richten.

Görlau. (Versammlungsbericht.) Die Generalversammlung wurde am 1. Februar abgehalten. Gewählt wurden: Wenzel Ehrlich, Zahlstellenleiter; Johann Künel, Kassier; Anton Schmiedl jun., Schriftführer; Johann Hünel, Bibliothekar; Alois Zintera und Josef Dienert, Kontrolle; Anton Schmiedl sen., Josef Stumpf und Karl Groh, Ausschussmitglieder. Zuschriften sind an Wenzel Ehrlich, Stredenwächter in Komotau, Maunshütte 64, zu adressieren. Die Mitglieder werden ersucht, die Monatsbeiträge stets am Anfang des Monats zu zahlen, damit stets bis längstens 10. im Monat mit der Zentrale in Wien abgerechnet werden kann.

Jöchl. (Versammlungsbericht.) Am 2. Februar 1914 fand im Vereinslokal die Generalversammlung statt, bei welcher folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt wurden: Adolf Hanke, Obmann, Josef Wuhler, Stellvertreter; Johann Gruber, Schriftführer, Wolfgang Voldl, Stellvertreter; Rudolf Hinterer, Kassier, Josef Wimmer, Stellvertreter; Josef Bruaner und Josef Brudenberger Kontrolle; Josef Wimmer, Bibliothekar. Die Monatsversammlungen werden jeden ersten Samstag im Monat im Vereinslokal (Kienbergers Gasthof) abgehalten, von welchen sämtliche Mitglieder durch schriftliche Einladung verständigt werden. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Adolf Hanke, Bad Jöchl, Kettenbachwaldstraße 12, und jene, welche Geldangelegenheiten betreffen, an den Kassier Rudolf Wuhler, Bad Jöchl, Kettenbachwaldstraße 9, zu adressieren.

Knittelfeld. (Vereinsnotiz.) Die Vereinsabende mit Vortrag werden jeden Dienstag nach dem 8. im Monat abgehalten. Die Vereinsabende für das Lokomotivpersonal finden jeden Dienstag nach dem 15. im Monat statt. Die ersten Vereinsabende beginnen um 1/8 Uhr abends, während die des Lokomotivpersonals jedesmal um 1/7 Uhr beginnen. Vereinslokal ist: Wien XIII, Sadingerstraße 55. Vollzähliges Erscheinen erwünscht.

Knittelfeld. (Vereinsnotiz.) Den Mitgliedern und Kollegen von Knittelfeld und Umgebung diene zur Kenntnis, daß Ferdinand Hindreiter, Schmieß in der Werkstätte, wegen Schädigung allgemeiner Interessen aus der Organisation ausgeschlossen ist. Der wahre Charakter Hindreiters hat sich durch seinen Beitritt zu den Selben gezeigt. Jeder anständige Kollege wird wissen, was er im eventuellen Verkehr mit solchen Leuten zu tun und lassen hat.

Gmünd. (Versammlungsbericht.) Bei der letzten stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Johann Reunteufel, Obmann, Leopold Gaag und Franz Fusch, Stellvertreter. Lambert Ableidinger jun., Schriftführer, Leopold Dienstl und Ignaz Salmenzlager, Stellvertreter; Johann Reither, Kassier, Jakob Fialla und Adolf Krann, Stellvertreter; Wenzel Gartus, Bibliothekar, Georg Todt und Ignaz Klopff, Stellvertreter; Heinrich Satter, Franz Wagner, Johann Wirner, Kontrolle; als Zahlstellenleiter für Dietmanns: Leopold Dienstl, wohnhaft Dietmanns Nr. 5; als Zahlstellenleiter für Furbach: Florian Träschl, wohnhaft Furbach Nr. 23; als Zahlstellenleiter für Gragen-Weichenbach: Franz Marouschel, Wächter in Naghs bei Gragen. Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Johann Reunteufel, Gmünd I, Rastergasse 114, in Geldangelegenheiten an den Kassier Johann Reither, Unter-Weizlands Nr. 74 zu richten. Ferner werden die Mitglieder aufmerksam gemacht, daß die Einzahlungen jeden ersten Samstag nach dem 1. und 15. des laufenden Monats von 6 Uhr abends an, stattfinden.

Wöbling. (Versammlungsbericht.) Bei der am 4. Februar abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Fieß, Zahlstellenleiter, Lambert Mareš, Stellvertreter; Johann Tusch, Kassier; Ludwig Wilhelm, Schriftführer, Josef Kraft, Stellvertreter; Georg Chorherr und Karl Prohman, Revisoren; Wairinger, Wildner, Lechner, Reil, Müller, G. Lampl, Unger, Godowitz, Hofner, Kriz, P. Lampl,

Marek und Gsfler, Ausschussmitglieder. Die Vereinsabende finden jeden ersten Mittwoch im Monat im Arbeiterheim statt. Zuschriften sind an Josef Fieß in Wöbling zu adressieren. **Mährisch-Odrau-Oberfurt.** Am 20. Jänner fand die diesjährige Generalversammlung statt, welche sehr gut besucht war. Aus den Berichten der Funktionäre ging die erfreuliche Tatsache über die ersprießliche Tätigkeit des Ortsgruppenausschusses und das Anwachsen der Mitgliederzahl hervor. Genosse Duzek aus Wien referierte über die parlamentarischen Vorgänge der letzten Zeit.

Friedek. Die diesjährige Generalversammlung, welche am 19. Jänner im Hotel Deutscher bei gutem Besuch stattfand, brachte den Beweis, daß es hier in Friedek, trotz der Bemühungen der Nationalen, wenn auch langsam, so doch stetig vorwärtsgeht. Nach den Berichten der Funktionäre und Neuwahl des Ausschusses referierte Genosse Duzek aus Wien über die letzten Vorgänge auf den österreichischen Staatsbahnen.

Kraflu. (Zehnjähriges Gründungsfest der Ortsgruppe.) Im Saal des „Hotel Europejski“ fand am 2. d. M. das Fest der Gründung der Ortsgruppe Kraflu statt. Im festlich geschmückten Saal fanden sich nicht nur zahlreiche Mitglieder mit ihren Frauen, sondern auch Deputationen von Bruderorganisationen, sowie Vertreter der Partei, Abgeordneter Genosse Daszynski, Dr. Marek und Dr. Kobrowski, von der Gewerkschaftskommission Genosse Jaroszewski und des Vereines „Volksumiversität“, der Zentrale und Ortsgruppen Oswieczim, Trzebinia, Szczakowa, Podgorze und Neu-Sandec. Aus Rzeszow ist ein Telegramm eingelaufen. Nachdem Genosse Gogolowski das Fest mit einer Ansprache eröffnet hatte, brachte der Arbeiter-Gesangsverein den „Sozialistenmarsch“ zum Vortrag. Sodann bestieg Genosse Duzek aus Wien die Tribüne, um in längerer Rede der Vergangenheit und jener Männer zu gedenken, die sich um den Ausbau der Eisenbahnerorganisation im allgemeinen und um das Aufblühen der Ortsgruppe Kraflu im besonderen verdient gemacht haben. Er schloß seine mit großem Beifall aufgenommene Rede mit der Aufforderung, auch im künftigen Dezennium tatkräftig an dem Ausbau der Organisation zu arbeiten. Genosse Kaczanowski besprach die Tätigkeit der Organisation in den letzten zehn Jahren, wies auf die erzielten Erfolge hin und ermahnte die Anwesenden, für den Ausbau der Organisation einzutreten. Genosse Jaroszewski sprach in Vertretung der Gewerkschaftskommission, Genossin Dr. Balziga namens der „Volksumiversität“. Genosse Daszynski, mit stürmischem Beifall begrüßt, erinnerte in längerer Rede an die Kämpfe, welche besonders in Galizien gegen die Eisenbahngewaltigen und Behörden auszukämpfen waren, wie schwer es in früheren Jahren war, sich an der Organisationsarbeit zu beteiligen, wies auf die gewaltige Aufklärungsarbeit, welche die Organisation unter den Eisenbahnern Galiziens bewältigen mußte, sowie auf die Erfolge, welche durch die Organisation erlangt worden sind, hin. Auch die Vorgänge der letzten Jahre im Parlament besprach er und gedachte des Anteils, welchen die parlamentarische Fraktion an der Durchführung der Wünsche der Eisenbahner genommen. In flammenden Worten forderte Daszynski die Eisenbahner auf, treu zur Organisation zu stehen.

Im weiteren Verlauf des Festes brachte die Tochter des Genossen Slowczynski einige Piecen am Klavier zum Vortrag und die Warschauer Konservatorin Fräulein Lustgarten, von Fräulein Kenedy am Klavier begleitet, sang einige Volkslieder. Genosse Strojek sprach einen Prolog; und der Arbeiter-Gesangsverein sang einige Chöre. Mit dem „Lied der Arbeit“ schloß die schöne Feier.

Siegmundshergberg. Am 8. Februar fand im Gasthaus der Frau Weiz eine gut besuchte öffentliche Vereinsversammlung statt, in welcher Genosse Duzek aus Wien über die parlamentarischen Vorgänge der letzten Zeit das Referat erstattete.

Jolan. Am 16. Februar fand in des Lokaltäten der Ortsgruppe in Warls Gasthaus die diesjährige Generalversammlung statt, in welcher Genosse Duzek als Vertreter der Zentrale fungierte und über die letzten Vorgänge auf den Staatsbahnen sprach.

Leub. (Versammlungsbericht.) Montag den 2. Februar fand die Generalversammlung statt. Es wurden folgende Genossen gewählt: Johann Gmeiner, Obmann, Jakob Egger, Stellvertreter; Josef Winkler, Kassier, Rupert Gruber, Stellvertreter; Josef Balhofer, Schriftführer, Josef Voithofer, Stellvertreter; Josef Voithofer, Schriftführer, Vogensperger, Bibliothekar; Matthias Reiter, Franz Reisinger, Kontrolle; Josef Voithofer, Simon Edlinger, Josef Wörndl, Stredenassiere.

Alle Zuschriften sind an Johann Gmeiner, Vorarbeiter, Personalhaus, in Geldangelegenheiten an Josef Winkler, Weichensteller, Personalhaus, zu richten.

Meran. (Versammlungsbericht.) Bei der am 2. Februar stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Alois Friß, Obmann, Matthias Maier, Stellvertreter; Piliat, Schriftführer, Stanzl, Stellvertreter; Josef Huber, Kassier, Schrofennegger, Stellvertreter; Dorner und Ruffin, Revisoren; Godes, Nachrin, Schwarz, Thuh und Veinhart, Ausschüsse. Als Subkassiere wurden aufgestellt: Heizhaus: Johann Heide; Werkstätte: Schiefermair; Verkehr und Bahnerhaltung: Rems; für Hanna: Markl. Zum Schluß der Versammlung brachte Genosse Friß ein kurzes Referat über „Bildung und Idealismus“, welches mit Beifall aufgenommen wurde.

Alle Zuschriften sind zu richten an Alois Friß, Lokomotivführer, Franz Ferdinandsplatz 28, Meran, Untermais.

Weiters diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Monatsversammlungen so wie bisher jeden ersten Samstag im Monat stattfinden; als Neueinführung wurde ein Diszussionsabend für das Lokomotivpersonal beschlossen, welcher allmonatlich am 18. um 8 Uhr abends im „Englischen Hof“ stattfindet.

Verchiedenes.

Die „gottgewollte“ Weltordnung.

25.000 Kr. für einen neuen Kerwentigel.

Die amerikanische Milliardärin Mrs. Gourand verpricht in einem Preisauschreiben demjenigen eine Summe von 5000 Dollar (25.000 Kr.), der für sie den besten Kerwentigel ausdenken kann. Nach den bürgerlichen Blättern ist Mrs. Gourand ein Weib, dem nichts Menschliches mehr neu ist. Alles was es bei den einzelnen Völkern der Erde an Vergnügen und sinnlichen Ausschweifungen gibt, die Milliardärin Gourand hat es durchgemacht. Selbst die Genüsse der genussüchtigen Römer des verfallenen römischen Kaiserreiches hat sie übertroffen. Zu den verurteilten Gegenden von Newyork, in orientalischen Harems hat Mrs. Gourand Feste gefeiert. Die unerhörteste Pracht, ihr, der Milliardärin, ist es nichts Neues. Sie will aber etwas ihr noch fremdes haben und so veröffentlicht sie eine Preisauschreibung: 5000 Dollar demjenigen, der etwas erfährt, was ihr neuen Genuß bietet. Not ist in der Welt, in welcher Mrs. Gourand lebt, ein unbekannter Begriff. Und doch ist die Welt der Reichen auch die Welt der Armen. Und doch

mag oft an der Mauer ihres Palastes ein verzweifelter Mensch, den Arbeitslosigkeit, Hunger und Not tief hinabgestoßen hat, gelehrt haben. Ja, sie ist wirklich „göttlich“, diese Weltordnung!

Auf der einen Seite Reichtum in Heberflutz, Ausschweifung und Laster, um das Geld loszuwerden, auf der anderen Seite Elend und Verbrechen, weil es an dem zum Leben notwendigen mangelt. Und während hier eine verzweifelte Mutter sich und den Kindern den gewaltigen Tod gibt, um dem Hungertod zu entrinnen, dort ein braver Arbeiter und Familienvater unter den Schlägen der Arbeitslosigkeit zusammenbricht, während sich Kerker und Waisenhäuser füllen und sich in den Asylen der Großstädte die Ausgestoßenen dieser Gesellschaft zusammenbrängen, prassen und schwelgen die vom Geld überhäufeten. Die Preisauschreibung des amerikanischen Milliardenweibes zeigt, wie tief die menschliche Gesellschaft in den Sumpf der Verkommenheit gesunken ist. Und Menschen werden sich finden, Menschen mit Kopf und Hirn, „Ebenbilder“ Gottes, die der Mrs. Gouraud ihre Vorschläge machen werden, obwohl sie wegen dieser Verhöhnung der Armut vor das Gericht gestellt werden sollte. Bei der Jagd nach dem Geld wird die Menschheit zertreten, über Moral und Sitte, über die Leichen Hundertausender geht der Weg zum Mammon. Kinder und Weiber ringen um Hilfe flehend die Hände und grinsend antworten ihnen das Verderben. Ein Unmensch, der im Golde wühlt, der zwingt alles vor ihm auf die Knie.

Soll man grüßen?

Ein Erlebnis im Eisenbahnabteil.

Ich sah zuerst im Abteil. Dann stieg ein Herr mit einem Zylinder ein.

„Ich will sehen, ob der grüßt“, dachte ich. Nein, er grüßte nicht.

Dann kam ein Geschäftsreisender herein, sah uns mit einem leeren Blick an und grüßte nicht.

Ein Leutnant in Zivildienst war der nächste. Man sah es an der Haltung. Ein Gruß? Fiel ihm nicht ein.

Dann kam eine halbe Stunde Schweigen, nichts als Schweigen. Das Schweigen stieg aus unseren Augen fäulnisnebelnd in die Höhe. Das Schweigen hing in biden Wolken an der Decke. Das Schweigen schlug sich an die kalten Fenster-scheiben und rann in jähem Tropfen auf flebrigen Geleisen.

Auf einmal kam ein Gespräch zustande. Es betraf das Grüßen: Soll man grüßen, wenn man in ein Abteil tritt?

Alle waren einig: Nein, man grüßt nicht.

„Es wäre Beleidigung“, sagte der Herr, dessen Zylinder steht im Reg oben schaukelte.

„Es gehört sich nicht“, sagte der Leutnant in Zivildienst.

„Man grüßt nur Leute, die man kennt“, sagte der Reisende.

Man dann sahen sie alle auf mich.

„Und Ihre Meinung?“ fragte der Reisende.

Da stieg ein Mädchen ein. Es sah frisch und fröhlich aus, sah uns unbefangen an und sagte: „Guten Tag“.

Worauf der Zylinderherr, der Leutnant, der Geschäftsreisende und ich freundlich nickten und aus einem Munde sagten: „Guten Tag“.

Fritz Müller.

abgaben! Auch im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 betrug die Durchschnittszahl der aus jedem Gewehr von den Deutschen in der Zeit von August 1870 bis Februar 1871 abgegebenen Schüsse nur 56. Noch deutlicher tritt die Verschleuderung von Werten im modernen Krieg in der Erscheinung, wenn man die Höchstzahlen der per Mann abgeschossenen Patronen vergleicht. Während bei der Verteidigung des Kirchhofs von Beaune-la-Rolande am 28. November 1870 Teile der Infanterie-Regimenter Nr. 16 und 57 etwas über 200 Patronen per Mann versenkten, kamen auf das russische Infanterieregiment Nr. 133 in der Schlacht am Schabo am 14. Oktober 1904 400 Schuß auf den einzelnen Soldaten! Auf Grund dieser Erfahrungen auf dem Mandchurischen Krieg wird als Mindestmaß für den modernen Krieg ein täglicher Verbrauch von 250 Patronen per Mann an Schusspatronen angenommen. Krasser noch wirkt die Ausmauerung eines modernen Weltkriegs, wenn wir auch noch den Verbrauch von Artilleriemunition in Betracht ziehen. Im Russisch-Japanischen Krieg gelangten zum erstenmal Schnellfeuerkanonen zur Anwendung. In der Schlacht bei Tschichang traten sie zuerst in Aktion, wo jede von ihnen 283 Schuß abgab! Bei Mützen brannte dagegen jedes Geschütz 480 Schüsse ab, während im Befreiungskrieg von jeder Kanone stets unter 70, 1870/71 nie mehr als 200 Schüsse abgegeben wurden. Welche Folgerungen ergeben sich nun aus dieser technischen Verbollkommnung der Waffentechnik? Für die Kriegsschwärmer des „Militär-Wochenblattes“ die Forderung, die natürlich auf Kosten der Steuerzahler verwirklicht werden soll nämlich: schon in Friedenszeiten vorzorgend vorzusarbeiten, damit im kommenden Krieg die Munition nicht ausgeht. Gegenüber dieser Forderung will die zweite Lehre, die das „Militär-Wochenblatt“ zieht, die Erziehung zur Sparsamkeit im Munitionsverbrauch, wenig besagen. Sie ist nur platonisch zu nehmen, zumal wenn man die Macht bedenkt, welche dem Rüstungskapital bei uns gegeben! Ganz anders sind die Konsequenzen, welche die Arbeiterschaft aus den mitgeteilten Zahlen zu ziehen hat, die wieder einmal den Wahnsinn eines modernen Krieges vor Augen führen.

Literatur.

„Der Kampf“. Sozialdemokratische Monatschrift. Soeben ist vom Jahrgang VII. (1. Februar 1914) Heft 5, erschienen mit folgenden Beiträgen: Karl Renner: Steuerkämpfe und Steuerreform; Martin Kapoldi (Zunnsbruck): Tirol und Trentino; Max Adler: Fichtes Idee der Nationalerziehung; Otto Jenßen (Dresden): Geburtenbeschränkung und Klassenkampf; Julius Deutsch: Zum Kampf der Buchdrucker; Hans Steiner: Christlichsozialer Arbeiterlohnförmige; Ernst Ladebauer: Sozialdemokratie und Privatkapitalismus; Erwin Fernried: Emil Kofenow; Bücherchau: Parlamentarismus. — Geschichte des Sozialismus. — Christliche Gewerkschaften. Das Jahresabonnement kostet 6 Kr. Redaktion und Verwaltung Wien V/1, Rechte Wienzeile 97.

Die Märzfestchrift. Ein Galgen ragt empor, Flinten schießen, die Gegenrevolution ist am Werk! Dies zeigt uns das prächtige Titelbild der heurigen Märzfestchrift, das der junge Wiener Maler Charles Gall gezeichnet hat. Wie die Arbeiterbewegung trotz alledem siegreich aufsteigt und ihre Feinde überwindet, schildern die Beiträge, die in der heurigen Märzfestschrift enthalten sind. „Nimmer wieder!“ beginnt der kräftige Märzspruch, den Josef Luitpold beigezeichnet hat. Mit die Sozialdemokratie für die Friedlichkeit oder für die Gewalttätigkeit? Diese Frage beleuchtet Ernst Reder in einem Artikel voll satirischer Schärfe „Die Revolution“. Ein Erlebnis von Karl Marx im Jahre 1848, seine Ausweisung aus Belgien, seine und seiner Frau Verhaftung, erzählt von Njasanoff. Er bringt auch einen ausführlichen Brief von Marx zur Veröffentlichung, der seit seinem ersten Erscheinen am 8. März 1848 nicht mehr gedruckt worden ist. Aus den allerersten Anfängen der österreichischen Arbeiterbewegung in den fünfziger Jahren, erzählt Julius Deutsch interessante Geschichten in dem Artikel „Nach der Revolution“. Jakob Neumann spricht von den Tagen vor und nach dem Hochverratsprozess, von der Zeit der Verhängung des Ausnahmestandes. Der junge Proletarietdichter Max Barthel hat ein wuchtiges Gedicht „Wir bauen stille...“ beigezeichnet. In dem Text der Festchrift sind sechs Karikaturen aus der in der Revolutionszeit stark verbreiteten politisch-satirischen Zeitschrift „Leuchttugeln“ eingestreut. Die treffenden Witze und der ätzende Spott werden heute noch alle Leser veranlassen. Die Festchrift bringt auch ein schönes Porträt von Andreas Scheu, dem ersten großen Vorkämpfer der österreichischen Arbeiterbewegung, der jüngst seinen siebzigsten Geburtstag gefeiert hat. Als Kuriosität enthält die Märzfestchrift eine prächtig ausgeführte Abbildung des unlängst erschienenen Graubodenmalers Franz Schummeiers. Das Bild wird allen, denen das Andenken Franz Schummeiers teuer ist, eine willkommene Gabe sein.

Die Märzfestchrift kostet 20 S. Wo dieselbe ausnahmsweise bei unseren Partei- oder „Glücklicher“-Korrespondenten nicht zu haben sein sollte, da empfiehlt sich die Einsendung von 25 S. (25 Pf.) in Briefmarken an die Wiener Volksbuchhandlung Agnes Brand u. Komp., Wier VI, Gumpendorferstraße 18, worauf sofortige Franko-Einsendung derselben erfolgt.

Versammlungsanzeigen.

- In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:
- Ritzbüchel. Am 22. Februar um 2 Uhr nachmittags im Vereinslokal Generalversammlung.
 - Böhlarn. Am 25. Februar um 2 Uhr nachmittags in Auer's Gasthaus im Krummhubbaum Wälderverammlung.
 - Mährisch-Schönberg. Am 27. Februar um 6 Uhr abends im Vereinslokal „Arbeiterheim“.
 - Kelbitz. Am 28. Februar um 1/8 Uhr abends im Gasthaus Rose in Lebis Generalversammlung.
 - Perzogenburg. Am 1. März um 1 Uhr nachmittags in Sophas Restauration Generalversammlung.
 - Loositz. Am 1. März um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur Traube“ Generalversammlung.
 - Hiersdorf. Am 1. März um 8 Uhr nachmittags in Oswalds Restauration Generalversammlung.
 - Saaz. Am 1. März um 2 Uhr nachmittags in Preislers Gasthaus Generalversammlung. Mitgliedsbücher sind mitzubringen.
 - Gannsdorf. Am 1. März um 8 Uhr nachmittags bei Weith in Geppersdorf.
 - Reichenberg. Am 1. März um 2 Uhr nachmittags im Vereinslokal Generalversammlung.
 - Dug. Am 1. März im Gasthaus „zur Post“ Generalversammlung.
 - Luditz. Am 1. März um 11 Uhr vormittags in Nürnbergers Gasthaus Generalversammlung.
 - Wisternitz. Am 1. März um 1/2 Uhr abends in der Bahnhofrestauration Generalversammlung.
 - Kreibitz. Am 1. März um 1/8 Uhr nachmittags in Schirnböck's Gasthaus in Bördern Generalversammlung.
 - Böhlarn. Am 1. März in Baumgartners Gasthaus Generalversammlung.
 - Karlsbad. Am 7. März um 8 Uhr abends im Hotel „Wiener Hof“ Generalversammlung. Mitgliedsbücher sind mitzubringen.

- Mährisch-Neudorf. Am 8. März um 2 Uhr nachmittags im Gasthaus Laborsky Generalversammlung.
- Annathal-Rothau. Am 8. März in Schmuckers Gasthaus um 2 Uhr nachmittags Generalversammlung.
- Staubing. Am 8. März um 3 Uhr nachmittags im Restaurant „Nordbahn“ Generalversammlung.
- Brüg. Am 8. März um 8 Uhr abends im Café „Zentral“ Generalversammlung.
- Rudig. Am 8. März um 4 Uhr nachmittags im Gasthaus „Morgenstern“ Generalversammlung.
- Göbda. Am 10. März um 7 Uhr abends im Vereinslokal Generalversammlung.
- Mödling. Am 12. März um 8 Uhr abends im Hotel Riedl Festversammlung.
- St. Pölten. Am 15. März um 1/2 Uhr nachmittags in Reiningers Gasthaus, Wienerstraße 45, Generalversammlung.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 10. Jänner bis 20. Februar 1. Z. eingelaufen: Brandstatter (Zunnsbruck) 50 Kr.

Sprechsaal.

Südbahnbekleidete, Konsumenten der Lebensmittelmagazine der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien, Meidling, Marburg, Innsbruck und Bogen.

Werte Kollegen und Genossen!

Demnächst werden die Wahlen für das Aufsichtskomitee des Lebensmittelmagazins der k. k. priv. Südbahngesellschaft ausgeschrieben und es obliegt uns, zu der Wahl zu rufen.

Die Wichtigkeit dieser Wahl erst zu betonen, halten wir nicht für notwendig, haben doch die Lebensmittelmagazine der Südbahn eine wichtige Aufgabe bei der Approvisionierung der Südbahnbekleideten und Arbeiter zu erfüllen, und können daher den für die Bediensteten errichteten Wohlfahrtsvereinigungen zugesetzt werden.

Nachdem es nun den gemeinschaftlichen Bemühungen der Organisation im Verein mit der Personalkommission und dem Arbeiterausschuss gelungen ist, durch Abänderung der Bestimmungen für das Lebensmittelmagazin eine ständige Personalerziehung zu erwirken, so ist es die Pflicht der Konsumenten, in das neuzuwählende Aufsichtskomitee nur solche Männer zu entsenden, von denen man die Ueberzeugung hat, daß sie erfahrene und gewissenhafte Männer sind, welche unerschrocken und energisch die Interessen der Konsumenten zu wahren gewillt sind.

Und solche Männer empfehlen wir auch auf Grund eines in einer Vertrauensmännerkonferenz der Südbahner einstimmig gefaßten Beschlusses, laut welchem eine sorgfältige Auswahl getroffen wurde.

Die Kandidaten, welche wir auch zur Wahl empfehlen sind:

- Für die Wahlgruppe B, Unterbeamte (rote Stimmzettel):
 - Als Mitglied des Aufsichtskomitees: Greiner Anton, Wagenmeister, Maßleinsdorf.
 - Als Ersatzmann: Prinz Ferdinand, Magazinmeister, Materialmagazin Wien.
 - Für die Wahlgruppe C, Diener (blaue Stimmzettel):
 - Als Mitglied des Aufsichtskomitees: Engert Heinrich, Kondukteur-Zugsführer, Wien.
 - Als Ersatzmann: Bilothy Camillo, Heizer, Heighaus Wien.
 - In der Wahlgruppe D, Arbeiter (gelbe Stimmzettel):
 - Als Mitglied des Aufsichtskomitees: Kneweseth Heinrich, Schlosser, Werftstätte Wien.
 - Als Ersatzmann: Loth Franz, Magazinarbeiter, Silgutmagazin Wien.
- Alles übrige über den Wahlmodus, Verteilung und Abgabe der Stimmzettel, ist aus dem Flugblatt, welches zur Wahl herausgegeben wurde, zu ersehen und eruchen wir die dort enthaltenen Bestimmungen genau zu beachten.
- Und nun, Kollegen und Genossen, zur Wahl! Niemand fehle, jedermann entfalte die intensivste Agitation von Mann zu Mann. Wir sind überzeugt, daß, wie immer, auch bei dieser Wahl die Südbahner zeigen werden, daß sie überzeugte, disziplinierte und zielbewusste Männer sind.
- Mit Parteigrüß
- Die Exekutive der organisierten Südbahnbekleideten.

Die drahtlose Telegraphie im fahrenden Eisenbahngüterzug. In den letzten beiden Monaten des verflossenen Jahres haben auf der amerikanischen Rockawanna-Eisenbahn wichtige Versuche über die Verwendung drahtloser Telegraphie in fahrenden Eisenbahngüterzügen stattgefunden. Nach einem Bericht des „Scientific American“ ist es gelungen, durch drahtlose Telegraphie die Verbindung des fahrenden Eisenbahngüterzuges mit Bahnhöfen dauernd aufrecht zu erhalten. Die Eisenbahngesellschaft verwendete bei den Versuchen Anlagen für drahtlose Telegraphie (nach dem Marconi-System) auf den beiden Bahnhöfen Scranton in Pennsylvania und Binghamton in New-York. Beide Sendestellen verfügen über eine Reichweite von fast 600 Kilometer; ihr Abstand beträgt rund 100 Kilometer; Die Sendestellen auf den Bahnhöfen haben ziemlich hohe Masten; Sender und Empfänger, die auf den Wagen des fahrenden Zuges aufgemacht sind, erheben sich nur 40 Zentimeter über das Dach. Sie bestehen aus Rechtecken, die aus schwerem Kupferdraht hergestellt sind; sie ruhen auf isolierenden Porzellanuntersätzen und arbeiten mit einer Spannung von 8000 bis 9000 Volt. Vier solcher Drahtrechtecke sind hintereinander verbunden, und die Erdableitung wird durch die Schienen hergestellt. Bei den Versuchen konnte ein Zug, der mit 85 Kilometer zwischen den beiden Bahnhöfen fuhr, dauernd Telegramme austauschen, indem der Telegraphist in dem Zug jedesmal die nähere Sendestelle auf den Bahnhöfen anrief, die, wenn es nötig war, die Meldung an die entferntere weitergab.

Alkohol und Selbstmord. Nach den Veröffentlichungen der Statistischen Korrespondenz über die Selbstmorde in Preußen im Jahre 1910 haben in diesem Jahre in Preußen 8179 Personen (6184 Männer und 2015 Frauen) durch Selbstmord geendet. Ueber die Beweggründe zum Selbstmord gibt folgende Uebersicht nähere Auskunft. Es starben von 100 Selbstmördern infolge von:

	1907		1908		1909		1910	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
Weißeskrankheit	218	364	215	370	210	371	218	393
Trauer und Kummer	104	71	119	91	126	73	123	77
Körperliches Leiden	102	84	98	92	97	99	100	93
Neue, Scham und Gewissensbisse	75	53	72	54	81	57	75	52
Nerventränktheit	33	30	33	29	41	29	43	74
Alkoholismus	121	21	118	13	107	15	101	15
Lebensüberdruß im allgemeinen	63	43	62	33	57	35	62	40
Leidenschaften	27	69	24	57	29	81	31	65
Arger und Streit	17	16	22	19	16	15	15	17
Weißeschwäche	10	16	09	13	08	17	10	13
Anderer und unbet.	05	03	06	01	06	01	04	02
Beweggründen	220	170	221	178	222	156	219	159

Bei den Männern spielt der Alkoholismus also eine bedeutende Rolle als Selbstmordmotiv, wird er doch in mehr als 10 Prozent der Fälle als direkte Ursache angegeben. Wenn man aber überdies bedenkt, wie oft der Alkohol als alleinige oder unterstützende Ursache bei Entstehung der Geistes- und Nervenkrankheiten, von körperlichen Leiden, von Neue, Arger und Streit, also den wichtigsten Beweggründen des Selbstmordes, anzuschulden ist, muß man zur begründeten Annahme kommen, daß der Alkohol viel öfters Selbstmordursache ist, als sich dies statistisch erfassen läßt.

Der Munitionsverbrauch im modernen Krieg! Nicht nur die Zahlen der im modernen Krieg aufgetretenen Massen und der Opfer an Menschenleben wachsen ins Ungeheure, auch das von den Soldaten verbrauchte Material wird immer größer. Das „Militär-Wochenblatt“ veröffentlicht jetzt Zahlen über den Munitionsverbrauch im Russisch-Japanischen Krieg, wonach zum Beispiel in der Schlacht bei Danyang auf russischer Seite durchschnittlich 170 Infanteriepatronen verschossen wurden, am Schabo 195 und bei Mützen 186, während 1812 noch in der Schlacht bei Leipzig die Preußen per Mann nur 20 Schuß

Mütter, die ihre Kinder lieb haben, geben ihnen zur Kräftigung gute Milch mit Kathreiners Kneipp-Malzkaffee.

Kathreiner wird nach dem berühmten Kathreiner-Verfahren aus bestem Malz hergestellt und ist seit 23 Jahren das ärztlich anerkannte Stärkungsgetränk.

Man verlange beim Einkauf stets ausdrücklich den echten Kathreiner in geschlossenen Paketen mit Bild Platter Kneipp.

Eisenbahnbedienstete und Arbeiter!

Demnächst finden im Sinne des § 9 des Statuts der Berufsvereinigungen...

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner tritt auch diesmal an euch, geehrte Kollegen und Genossen...

Für die L. L. priv. Südbahngesellschaft.

Als Delegierten:

Heinrich Jwentl, Lokomotivführer, Brud an der Mur.

Als Ersatzmann:

Robert Scherbaum, Zugrevisor, Wien.

Für die L. L. priv. Buschthaler Eisenbahn.

Als Delegierten:

Josef Goller, Lokomotivführer, Prag-Subna.

Als Ersatzmann:

Wenzel Trula, Werkstättenarbeiter, Komotau.

Für die L. L. priv. Raasdauer-Oberberger Eisenbahn.

Als Delegierten:

Josef Fiala, Verkehrsunterbeamter, Kontau.

Als Ersatzmann:

Johann Projba, Expedient, Oberberg L.

Für die L. L. priv. Ausfig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Als Delegierten:

Eduard Salme, Lokomotivführer, Ausfig an der Ebe.

Als Ersatzmann:

Josef Kona, Verschubhelfer, Duz.

Für die Friedländer Bezirksbahnen.

Als Delegierten:

Karl Seeliger, Stationsleiter, Painsdorf in Böhmen.

Als Ersatzmann:

Stanislav Ralm, Ranglist, Friedland in Böhmen.

Für die L. L. priv. Stauding-Stramberger-Lokalbahn.

Als Delegierten:

Emil Teget, Lokomotivführer, Stauding.

Als Ersatzmann:

Franz Kutac, Kondukteur, Stauding.

Für die L. L. priv. Eisenbahn Wien-Uspang.

Als Delegierten:

Wenzel Ruzek, Werkstättenarbeiter, Wien.

Als Ersatzmann:

Josef Fandler, Stationsmeister, Willendorf.

Für die Gaisbergbahn-Gesellschaft.

Als Delegierten:

Alois Ober, Lokomotivführer, Parsch.

Als Ersatzmann:

Josef Mandenschwandner, Werkführer, Parsch.

Für die Lokalbahn Innsbruck-Flak.

Als Delegierten:

Ferdinand Rindmann, Kondukteur, Innsbruck L.-B.

Als Ersatzmann:

Ludwig Eder, Ladierer, Innsbruck L.-B.

Für die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

Als Delegierten:

Robert Kirchschläger, Motorführer, Salzburg.

Als Ersatzmann:

Rupert Solterer, Oberkondukteur, Salzburg.

Für die Salzammergut-Lokalbahn L.-G.

Als Delegierten:

Karl Ritz, Kondukteur, Salzburg.

Als Ersatzmann:

Josef Kochbichler, Lokomotivführer, Bad Ischl.

Für die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahn.

Als Delegierten:

Franz Moser, Zugführer, Kapleinsdorf.

Als Ersatzmann:

Franz Weisner, Kondukteur, Kapleinsdorf.

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

An das Wächterpersonal der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Ihnen Kollegen, die zu der demnächst stattfindenden Personalkommissions-Sitzung...

Offene Anfragen.

An die L. L. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Bediensteten der Station Vilschafshofen, welche das Brennholz von der Bahnverwaltung beziehen...

An die L. L. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Die Magazinarbeiter im Gütermagazin der L. L. O. N. W. B. in Reichenberg werden seit Monaten durch die Nicht-einstellung von fünf Substituten...

An die L. L. Direktion der Böhmisches Nordbahn.

Die Bahnwärter der Strecke Wensen-Böhmisches-Kamnitz-Höhenmühl...

An die L. L. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen in Wien.

Ist der L. L. Generalinspektion bekannt, daß das Zugbegleitungspersonal der Raasdauer-Oberberger Eisenbahn...

Durch die ungeschickliche Heberankrengung des Fahrpersonals ist die Betriebssicherheit sehr gefährdet...

An die L. L. Nordbahndirektion Wien.

In der Station Lundenburg ist im vorigen Jahr der vierte Mann zur Bedienung ankommender Lokomotiven weggenommen worden...

Die Lokomotivbeizer ersuchen die L. L. Nordbahndirektion, den vierten Mann in Lundenburg wieder beizustellen.

Die Lokomotivbeizer der L. L. Nordbahn in Wien.

An die L. L. Staatsbahndirektion in Linz.

Die Oberbauarbeiter der Station Enns haben im November 1913 ein gestempeltes und von der Stadtgemeinde Enns an der Donau...

Briefkasten der Redaktion.

N. Wollen Sie sich an ein Reisebüro wenden, dort werden derartige Fragen beantwortet. - 30. 669. Sie haben keinen Anspruch auf einen Härteausgleich...

Insertate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion...

Erstes amerik. Schuhversandhaus. 3 Kronen per Paar. Leo Edel, Wien I, Fleischmarkt 15.

Bei alten, schmerzhaften Tuberkulose. (Ohnen Köhler, etc.) hat sich Apotheker Sell's Pulver...

OLLA-GUMMI. beste existierende Marke für Herren und Damen. Gräßlich hohe Preise werden ab für Herren u. Damenstoffe.

500 Kronen! Jahre Jähren, wenn Ihre Olla-Gummi...

Bettfedern. Fertige gefüllte Betten. Billige Bettfedern und Daunern.

Fertig gefüllte Betten. ans dichtgedrehten roten, blauen, gelben oder weissen Inlett...

MÖBEL. Wiens beste u. billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen allbekannte und langjährig bestehende Fünfhauser Möbelniederlage.

Billige Bettfedern! 1 kg grau, aus, ge-füllte 2 kg 40...

