

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 8.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernem
Dass Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
O. Hermann.

Nr. 1

Wien, den 1. Jänner 1914.

22. Jahrg.

Neues Jahr.

Nun schweigst ihr Tage feindlich harter Mähen
Vor dieser Nacht erhaben stillem Glanz.
Mag stolze Ahnung jeden Traum durchglühen
Und Farbenlust von einem Siegeskranz
Für alle Kämpfer, die mit reinen Händen
Das Schwert geführt in dornigen Geländen,
Wegfroher Größe heldentreue Schar.
Wirf ab, o Herz, was an dir zeitlich war.
Hinab ins Meer des Gestern sinkt der Schemen
Erlittner Qualen. Nichtig wird dein Grämen,
Zu spotthaft klein für die gewalt'ge Zeit.
Was Menschengestalt den Jahren abgerungen,
Trägt kühn uns aus des Lebens Niederungen
Sandkorn auf Sandkorn, Bau der Ewigkeit!

Nun strahle, Zukunft, in der Kerker Grauen,
Vergoide jeden Wehstuhl, jeden Schacht!
Den Kampfes müden laß Erfüllung schauen,
Dem Dulder sprich ein gläubiges: „Vollbracht!“
Schärf uns're Waffen für den Kampf der Stunde,
An der so mancher schwache Sinn zerbricht.
O wehe kühl um jede Todeswunde!
Die trüben Augen helle durch dein Licht.

Des Jahres letzter Ton ist leis zerronnen.
Wir grüßen stark, was noch im Dunkel ringt.
Es ist ein Lied von neuen Sommerjahren,
Was tröstlich aus der Sterne Reigen klingt.

Otto Krille.

Der Lohn für treue Dienste.

25. Dezember 1913.

Offiziell wird berichtet: „Das soeben erschienene Amtsblatt des Eisenbahnministeriums verlautbart eine überhöchste Entscheidung, wonach der Kaiser gestattet hat, für die Leistungen anlässlich der Krise den österreichischen Staatsbahnen wegen der musterhaften Vorbereitung und Durchführung der unter schwierigen Verhältnissen bewältigten umfangreichen Truppentransporte sowie dem an diesen Arbeiten beteiligten Personal die Allerhöchste belobende Anerkennung bekanntzugeben.“

Es ist für die Eisenbahner eine Zeit harter, schwerer Arbeit und bitterer Enttäuschungen dahingegangen. Das Personal erlebte viel Bitteres und nichts Erfreuliches. Schwere Sorgen um die Erhaltung der minimalen Rechte, tägliche, stündliche Kämpfe um einige Heller Verbesserungen, das war neben schwerer Fron das tägliche Ergebnis im Leben der Sklaven des geblügelten Ades. Von den schweren Sorgen um die Verbeisung der dringendsten Bedürfnisse zum Lebensunterhalt, vom Suchen nach Nebenverdienst, vom zerstörten Familienglück, von Schulden und Krankheit, von Unfall und Gerichtsfall gar nicht zu reden. Eine so unangenehme Zeit mit so viel Bitterkeiten war wohl, wir übertreiben nicht, schon lange nicht mehr da. Es war auch in früheren Zeiten hart, auch unerträglich. Aber bestehende Rechte wurden geachtet, brutale, knifflige Verletzungen von einmal zuerkannten Begünstigungen wurden nicht vollzogen. Man gab nichts, man nahm aber auch nichts weg. Das ist nun anders geworden.

Die Rechte, die der Eisenbahner in der Dienstordnung im § 40 gewährleistet hat, wurden gerade in jüngster Zeit vielfach schroff verletzt. Der Bremser, der Heizer, der Verschlepper und alle die anderen, die auf Grund mündlicher und schriftlicher Zugeständnisse darauf hofften, nach zwei- bis dreijähriger Taglohnzeit definitiv angestellt zu werden, mußten erfahren, daß aus den zwei und drei Jahren nunmehr sechs, sieben

und zehn Jahre Provisorium geworden sind. Die vielen Kondukteure, die seit Jahren in tadelloser Weise Zugführerdienst versahen, ihre Prüfung mit Erfolg abgelegt und sehnlich auf ihre Ernennung zum Unterbeamten warteten, sie alle mußten zur Kenntnis nehmen, daß es mit ihrer Ernennung nichts sei, denn die Normierung sei nach der Neuverstellung überkomplett. Und die Kondukteure und die Lokomotivführeranwärter, die auf den staatlichen Lokalbahnen ihrer Ernennung harreten, sie mußten auf die Hauptbahnen wandern, ihre Hoffnungen sind auf lange Zeit unerfüllbar und die Kollegen der Hauptbahnen werden zugleich ein Jahr zurückgeworfen, das alles, weil die fürsorglichen Väter im Eisenbahnministerium finden, daß der Arbeiter mit Kr. 1.80 Taglohn bei den staatlichen Lokalbahnen billiger kommt, als der definitiv Bedienstete. Die Tausende von Wächtern, die seit dem Bestehen der österreichischen Bahnen um halbwegs menschenwürdige Arbeitszeiten rangen und auch teilweise Erfolge erzielten, sie mußten es fühlen, daß Verschlechterungen auch in dieser Richtung noch möglich sind.

Den mörderischen Turnus, den österreichische Richter in ungezählten Fällen zur Grundlage von Freisprüchen benützten, den müssen alle die Laufende heute wieder leisten. Nicht anders erging es einem großen Teil des übrigen in Turnusdienst versehenen Personals. Die Nebengebühren des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals wurden verringert, die Teuerung aber schreitet fort.

Bei den neuerstaatlichten Bahnen, insbesondere bei der Nordwestbahn, wurde einmal jeder Manipulant und jeder Magazinsaufseher zum Lohn für treue Dienste bei Erreichung der 1200 Kr. zum Unterbeamten gemacht. Der Staat garantierte dem übernommenen Personal die Einhaltung dieser Begünstigung. Seit 1912 wird sie nicht eingehalten. Niemand wird ernannt, obwohl die Bediensteten unzähligemale um ihr Recht gebeten haben. Die nötige Anzahl der Posten wird einfach nicht normiert, und so ist die Grundlage vorhanden, niemanden zu ernennen. Und ab 1. Mai 1914 sollen alle Dienstturnusse bedeutend verschlechtert, und auch jetzt soll noch manche andere Verschlechterungsmaßnahme durchgeführt werden. Seit 16. Dezember 1911 warten sie alle, daß ihnen endlich die zweijährige Borrückungsfrist, der Härteausgleich, die Nachdienstzulage, die Lohnerhöhung zuteil werde. Aber nichts von alledem. Immer nur das hohle, und empörende Wort, daß die Frage der Verbesserungen studiert wird. Kein offenes, klares Wort, wann endlich die Verbesserungen kommen. Keine offizielle Mitteilung, ob das Studium schon beendet ist. Keine Rechenschaft über die verausgabten Summen. Immer nur Worte, Worte und wieder Worte.

Diese Gedanken, diese Stimmung besetzen hener jeden Eisenbahner. In einer Zeit, wo den Bediensteten statt gegeben, genommen oder gegeben und gleichzeitig genommen wird, da ist es schon an der Zeit, endlich zu sagen, daß man es beim Studium der Verbesserungen nicht bewenden lassen darf, sondern daß auch die ersehnten Verbesserungen kommen und die Verschlechterungen aufgehoben werden. Ein einziges Wort darüber, daß eine solche Tat folgen wird, es hätte Tausenden Freude und Glück gebracht.

Aber so vernünftig-flug können unsere weisen Herren im Eisenbahnministerium nicht sein. Sie sind in ihrer „unendlichen Fürsorge“ für alles blind und taub, was das Personal bewegt. Sie kennen zwar alle die Schmerzen der Eisenbahner zur Genüge, sie hören sie ja alle Tage in jeder nur denkbaren Art. Sie tun auch so, als ob sie sie lindern wollten. Gar mancher Heiner nimmt sich in Gegenwart einer jammernden Deputation sein Sacktuch und wischt sich die Tränen aus den Augen. Aber wirklich helfen wollen sie nicht, obwohl sie helfen könnten, und zwar ohne besondere Anstrengung. Aber die Hungrigen sollen weiter schreien. So führte die Einsichtslosigkeit der Staatsbahnverwal-

tung dazu, daß den Eisenbahner neuerlich vor Augen geführt wurde, wie es mit dem Lohn für ihre treuen Dienste, die sie mit Hintansetzung aller Persönlichkeit im Interesse der Gesamtheit geleistet haben, bestellt ist.

Die Verwendung der fünfzehn Millionen Kronen.

Von Reichsratsabgeordneten Rudolf Müller.

Es ist genug des grausamen Spiels, das das Eisenbahnministerium mit seinem Personal seit dem denkwürdigen Beschluß des Staatsangestelltenausschusses vom 16. Dezember 1911 treibt. Damals wurde bekanntlich einstimmig in den zwei beteiligten Ausschüssen und seinen Unterabteilungen (Staatsangestellten- und Budgetausschuß) sowie im Plenum des Hauses beschlossen, teilweise den vielfach geäußerten Wünschen des Personals zu entsprechen und hierfür den Betrag von 38 Millionen Kronen auszuwerfen. Ursprünglich wurden vom Abgeordneten Tomschil und Genossen 69, vom Abgeordneten Kemeter 65 und von den Abgeordneten Bursival, Knirsch, Zamorsti und Nybat 62 Millionen Kronen als erforderlicher Gesamtaufwand für die Eisenbahner verlangt. Die erste Summe hätte ausgereicht, die schweren Wunden, die dem Personal durch die allgemeine Teuerung und hundert andere Ursachen geschlagen wurden, teilweise zu heilen, um auf eine Reihe von Jahren Ruhe und Vertrauen in das Personal zu bringen.

Die Majorität des Hauses und leider auch die schon genannten zwei Ausschüsse, waren für die Fortsetzung des ewigen Fickwerkes und kürzten, mit Rücksicht auf die prekäre Finanzlage und in Erwägung, daß man der Bevölkerung eine neue Belastung nicht aufhalsen kann, den Betrag auf 38 Millionen Kronen. Der Regierung war jedoch auch dieser bedeutend eingeschränkte Betrag noch immer zu hoch und sie erklärte kurzweg, nur 21 Millionen für diesen Zweck ausgeben zu können. Die bürgerlichen Mameluden nahmen die staatsfremde Ohrfeige in gebührender Demut entgegen, denn sie ahnten, daß diese nicht die letzte war. Der Eisenbahnminister hat dann noch im offenen Hause eine Erklärung verzapft, die nach Opium roch und in rosigem Licht sein Wohlwollen dem Personal gegenüber glitzern ließ. Dann setzte der Staatsangestelltenausschuß einen Unterausschuß ein, der in Gemeinschaft mit der Regierung die Aufteilung des in Verwendung kommenden Betrages besorgen sollte. Das war so ungefähr vor zwei Jahren. Gleich nach Abschluß dieser Aktion wurde der Eisenbahnminister Ritter v. Forster im Eisenbahnausschuß von den Refaktien gemessenden Industriellen als der Mann der starken Hand ausgerufen und ihm Dank und volles Vertrauen ausgedrückt. Das war der zweite Schlag, den der Staatsangestelltenausschuß und das Plenum des Hauses für die Mißachtung seiner Beschlüsse von diesem Bürokraten bekam. Auch dieser wurde mit geziemenden Erdröten huldvoll angenommen. Die läufliche, zu jeder Schandtat fähige bürgerliche Presse lobte den Minister über den grünen Klee, daß er nicht die großen Bonifikationen der diversen Kartellisten einschränkte, sondern das Sparen beim Personal durchsetzte.

So ausgerüstet schritt Herr v. Forster an die Aufteilung der bewilligten Gelder. Festgenurzelt in der Erde stand der Herr Minister vor den verzweifelten Bediensteten und gleich einem Taschenspieler vollzog er seine schwarzen Künste. Mit viel Geschrei steckte er dem einen 10 Heller Lohnzulage in die rechte Tasche und nahm ihm aus der linken die 10 S. Tunnelzulage. Dem andern schob er großmütig 10 S. Lohnerhöhung zu und nahm ihm unversehens die 10 S. Kohlenarbeiterzulage. Dies ging in Grazie fort. Bei jeder Kategorie und bei jedem Bediensteten, der das Glück hatte, einen Aufstieg zu machen, übte er in diesem Sinne seine sozialpolitischen Kniffe. Das einzig Reale in seiner Beförderung war, daß der Oberinspektor den Titel Staatsbahnrat erhielt und der Inspektor irgendein anderes „Nab“ am Wagen des Herrn v. Forster wurde.

Als aber die Bediensteten am letzten des Monats in die Taschen griffen und wahrnahmen, daß zwar in der rechten Seite zehn Heller liegen, dafür aber in der linken fehlten, schüttelten sie anfänglich bedenklich die Köpfe über die sonderbare Wandlung der Dinge. Als sie aber erfuhren, daß der Taschenspieler den Mandarinen am Franzenstring vorzumachen suchte, daß dieses Künsterstück ihm sechs Millionen Kronen kostete, da ging die geübte Geduld auf Franzen. In hunderten von Versammlungen kamen sie

zusammen und protestierten gegen diesen Vorgang und verlangten die Kontrolle und Mitbestimmungsrecht des für sie zur Aufstellung bestimmten Betrages. Der Vornahme auch die Herren vom Unterausschuss der Staatsangestellten, die zum Teile lachend noch von dem Wohlwollen des Herrn v. Forster träumten, auf. Sie riefen sich die Augen und beriefen noch gähnend eine Sitzung ein, um von der Regierung Auskunft über die Verteilung der bereits ausbezahlten und noch auszuzahlenden Gelder zu verlangen. Und siehe da, die Taschenspielerkunst wurde als Schwindel entlarvt und endigte für das Personal mit einem aufregenden Drama, das in eine herzerzitternde Tragik umschlug.

Seit 17. Juni müht sich das Subkomitee ab, Licht in die dunklen Wege der Regierung zu bringen. Raum war eine orientierende Notlampe aufgestellt, schlugen die Bureaufrauten in ihrer vandalschen Lust ihr die Fenster ein. Denn, Nacht muß es sein, wenn Forsters Sterne leuchten!

Und Nacht soll es bleiben. Da aber der Tag der Feind der finstern Nacht ist, versuchte seit sieben Monaten das Subkomitee immer von neuem die Regierung zu zwingen, endlich den Schleier von dem Bilde zu heben, damit das Hoffen und Glauben des Personals nicht mutwillig zu Nichte gemacht werde. Das Subkomitee hat im Anfang mit der ausgefeiltesten Höflichkeit das Eisenbahnministerium darum ersucht, gebeten, dann abwechselnd befragt. Der Landgraf blieb hart! Das war der dritte Streich. Je näher Weihnachten in Sicht kam, desto lebhafter und herzerzitternder wurde die Sprache der Abgeordneten, die endlich — in eine Drohung umschlug der Regierung gegenüber. Der Landgraf blieb weiter hart! Des Wartens müde beschloß das Komitee, die Regierung wird aufgefordert, innerhalb 14 Tagen bestimmt und erschöpfend in einer schriftlichen Darlegung über das, was sie bisher angeht für das Personal getan hat und über all das, was sie in Zukunft zu tun gedenkt, Auskunft zu geben. Nun löste sich ihre Zunge. Sie könne unmöglich, so meinte ihr Sprecher, die Details bekanntgeben, weil die Aufteilung im Verordnungswege erfolge, und das sei einzig und allein ein Hoheitsrecht der Regierung. In hochfahrender Tone erklärte der Bureaufraut, daß das Parlament allerdings, aber nur mit Zustimmung des Herrenhauses und der Regierung, Gelder bewilligen kann, aber die Art der Verwendung sei jedoch ihr ausschließliches Recht. Das war der vierte Faustschlag. Neuerlich und unverdrossen schlägt das Komitee eine Brücke. Es verspricht der Regierung über ihr Material insofern obligates Stillschweigen, bis sie es davon entbündet. Da gab es lange Gespräche... Neuerlich wurde dem Ministerium eine Frist von 14 Tagen zur Vorlage ihres Berichtes gegeben. Sie jog ab und drehte symbolisch dem Ausschuss eine Nase.

Am 20. Dezember war die Frist abgelaufen. Die Sitzung fand statt und die Regierung erklärte mit Kühnheit, daß sie das Material für die noch auszugebenden 4 Millionen nicht vorlege. Punktum! Die Ohreizege für das Parlament sah diesmal fest. Das war nun dem Komitee doch zu bunt und es las der hohen Regierung ordentlich die Leuten, schlug zurück und beschloß, seine Mandate dem Vollausschuss zur Verfügung zu stellen, nachdem die Regierung jede Verhandlung mit ihrer passiven Resistenz unmöglich macht. Das Komitee tat noch ein weiteres und beantragte, der Regierung für ihr schändes Verhalten die schärfste Mißbilligung auszusprechen. Das Maß war zum Überlaufen voll.

Der Bericht wird in diesen Tagen an den Vollausschuss schriftlich erstattet werden. Das Komitee ist also feiner Ausgabe entbunden. Es hat nichts unversucht gelassen, in den beredtesten Worten der Regierung die Wünsche des Personals darzulegen. Eingehend und gründlich wurde jede Forderung auf ihren Kern, auf ihre Durchführbarkeit geprüft und man war von dem Beitreiben geleitet, den Eisenbahnern zu nützen und das Parlament vor einer neuerlichen Desavouierung der Regierung „Eidrogel-Dlugoski“ zu bewahren. Mit einer seltenen Einmütigkeit wurde jede parteipolitische Tendenz

ausgeschaltet, um der Sache zu dienen. Leider vergeblich! Wäre die bürgerliche Mehrheit und die bürgerliche Presse nicht bis aufs Mark durchsaut, so müßte ein einmütiger Protest durch unsere Lande gehen und der Ruf: Weg mit den „Dlugoskianern!“ dürfte nicht verstummen, bis er seinen Zweck erreicht hat. Die bürgerlichen Abgeordneten, ob deutsch oder tschechisch-national, schreien sich die Kehle wund, ob in Leitomschl der Nachtwächter der Pöhlitztal oder der Maier sein soll. Wenn ihnen aber die Regierung ins Gesicht spuckt, quittieren sie den Schimpf mit höflichem Dank. Und die Regierung weiß es und schätzt die Herren mit „gebührendem Respekt“ danach ein!

Die Reformen der Regierung für das Staatsbahnpersonal.

Nachfolgend geben wir eine kurze Uebersicht über jene Maßnahmen, welche aus der für das Jahr 1913/14 vorgesehenen Spezialkreditvorlage von sechs Millionen Kronen ihre Bedeckung finden.

I. Bereits durchgeführte Maßnahmen.

1. Individuelle Ernennung von Unterbeamten zu Beamten des Status III. (Für die in den Jahren 1913, 1911 und 1915 durchgeführten Ernennungen von 270 Unterbeamten) ein Aufwand von rund 80.000 Kr. (24910/13).

2. Nachbienstausgaben für Reichenssteller. Anzahl der Reichenssteller 7360, Anzahl der im Dienste verbrachten Nächte 1,080,436 à 50 S. gibt rund 540.000 Kr. (3. 15004/13).

3. Verbesserung der Prämien des Lokomotivpersonals (3. 29298, 31758, 33859, 13) zugeschieden wurden:

Der L. L. Nordbahndirektion	103.000 Kr.
„ L. L. Staatsbahndirektion Wien	72.440 „
„ L. L. Direktion für die Linien der St.-E.-B.	81.000 „
Der L. L. Nordwestbahndirektion	95.200 „
„ L. L. St.-B.-Dir. Bng	49.640 „
„ L. L. „ Innsbruck	34.680 „
„ L. L. „ Willach	45.200 „
„ L. L. „ Triest	28.920 „
„ L. L. „ Pilsen	51.960 „
„ L. L. „ Prag	64.480 „
„ L. L. Direktion für die B. N.-B.	21.120 „
„ L. L. St.-B.-Dir. Dmäh	12.040 „
„ L. L. „ Stattau	39.880 „
„ L. L. „ Lemberg	54.200 „
„ L. L. „ Stanislaw	22.080 „
„ L. L. Betriebsleitung Czernowitz	9.080 „
Als Reserve zurückbehalten	15.080 „
Ergibt in Summe	800.000 Kr.

4. Aufbesserung des Stuwages des Lokomotivpersonals für Verschieden. Erhöhung für den Lokomotivführer von 22 S. auf 24 S., um 2 S.; für den Heizer von 12 S. auf 13 S., um 1 S.; 6.600.000 Verschubstunden à 3/4 S. gibt 231.000 Kr. (3. 23276 13, A.-St. XLIX.)

5. Seinenkleider für Heizer und die den Heizerdienst versehenen Bediensteten (7500 Bedienstete) rund 94.000 Kr. (3. 27239/13.)

6. Lohnaufbesserungen für Arbeiter. Für dringliche Lohnaufbesserungen wurden mit verschiedenen Erlassen einzelner Direktionen, und zwar: 3. 16729 der St.-B. Direktion Wien . . . 67.600 Kr. 3. 12632/13 der Direktion St.-E.-B. . . 43.300 „ 3. 28408 13 der N.-B.-B.-Direktion . . . 39.400 „ 3. 18894 13 der Direktion Bng 6.000 „ 3. 26715 13 der Direktion Prag 21.400 „ 3. 18894/13 der Betriebsleitung Czernowitz 17.000 „ **Summe 194.700 Kr.**

bereits angeordnet. **Summe I. 1.939.700 Kr.**

II. Maßnahmen für Beamte, Volontäre und Zertifikatisten, deren Durchführung von der Dienstpragmatik abhängig ist.

1. Unrechbare Zulagen für Beamte der VII. und VI. Dienstklasse.

2. Uebergangsbestimmungen für Beamte des Status III.

3. Adjutum für Volontäre.

4. Anrechnung der Zertifikatistenbeihilfe. Für alle vier Maßnahmen wurden reserviert ein Betrag von Summe II 290.000 Kr.

In weiterer Folge plant die Regierung, beziehungsweise das Eisenbahnministerium folgende Maßnahmen:

1. Den mehreren Deputationen bereits fest zugesicherten Gehaltsausgleich für Unterbeamte. An denselben sollen circa 3260 Unterbeamte mit Kürzungen von 1/2 bis 4/5 Jahren partizipieren.

2. Gehaltserhöhung der Diener.

3. Erzogen werden weitere Lohnaufbesserungen, die über verschiedene Anträge der Direktionen, und zwar teils für besonders dringliche, teils für dringliche, teils für wünschenswerte durchgeführt werden sollen. Hiesfür plant das Eisenbahnministerium einen Betrag von 2.245.000 Kronen aufzuwenden.

4. Endlich die bereits mehreren Deputationen zugesicherte Verbesserung der Wohnverhältnisse, für welche das Eisenbahnministerium einen Betrag von 860.000 Kronen in Aussicht zu nehmen gesonnen ist.

Die in diesen vier Punkten zur Durchführung geplanten Maßnahmen würden einen Betrag von 3.860.000 Kronen erfordern, so daß, wenn wir die Summen der bereits durchgeführten Maßnahmen hinzuzählen, ein Totalerfordernis von 6.080.000 Kronen sich ergeben würde. Hervorgehoben werden muß, daß dieser Betrag schon für das Jahr 1913 bestimmt war. Da das Eisenbahnministerium aber nur 3.000.000 Kronen im Jahre 1913 aufgewendet hat, hat es an dem Personal also die anderen 3.000.000 Kronen erspart!

Der Finanzskandal der Südbahn.

Zur Frage der Südbahnanierung.

In den letzten Monaten ist die Frage der Südbahnanierung wieder aktuell geworden. Eigentlich ist das Südbahnproblem seit Jahren der Gegenstand des Streites, sowohl in Finanz- als in Regierungskreisen, zu dem gerade in letzter Zeit auch das Südbahnpersonal Stellung zu nehmen gezwungen ist. Will man das Problem, das von dem Streite berührt ist, recht verstehen, so muß man zunächst aus der Geschichte der Südbahn als Unternehmen einige Reminiszzenz auffrischen.

Die Südbahngesellschaft ist gegründet worden, als die Windischgrätz und Schwarzenberg, die Radetzky und die Hellasch die Revolution von 1848 in einem Meer von Blut erstickt hatten, als der römische Klerikalismus seine schwere Hand auf Oesterreich gelegt und durch das Konkordat die Völker Oesterreichs der furchtbarsten Priesterherrschaft unterworfen hat. Dieselbe Regierung, die das Konkordat mit dem heiligen Stuhl geschlossen hat, hat auch die südliche Staatsbahnlinie Wien-Triest und die Eisenbahnlinien in den damals noch Oesterreich unterworfenen Gebieten Italiens einer Gruppe von Kapitalisten verkauft, aus der die Südbahngesellschaft hervorgegangen ist. An der Spitze dieser Gruppe standen das Pariser und das Wiener Bankhaus Rothschild. Die klerikale Regierung hat bei dem Verkauf dieser Eisenbahnlinien die Interessen des Staates der Familie Rothschild gegenüber beiläufig ebenso gewissenhaft und ebenso erfolgreich gewahrt, wie bei der Abschließung des Konkordates der römischen Kirche gegenüber. Die lombardisch-venezianischen Eisenbahnen, deren Erbauung 150 Millionen Lire gekostet hatte, wurden der Südbahngesellschaft um 100 Millionen Lire verkauft, die Bahn Wien-Triest, für deren Anlage der Staat 150 Millionen Gulden ausgegeben hatte, wurde an die Gesellschaft um 100 Millionen Kronen veräußert. Und dabei durfte die Gesellschaft den größten Teil des Kaufschillings jahrelang schuldig bleiben, ohne Zinsen zu bezahlen! Daß sich die Leo-Gesellschaft dieser Rubrik der klerikalsten Regierung des Jahrhunderts nicht eben gern erinnert, ist ihr nicht über zu nehmen. Aber die spätere Geschichte der Südbahngesellschaft müßte doch dem „christlichen Sozialismus“ ein willkommenes Gegenstand der Erörterung sein.

Feuilleton.

Ein Silvester-Erlebnis.

Von Eward Nieger.

Wir hatten alle frühlich Platz genommen Am runden Tisch im Kellerristorant. Es fehlte keiner, jeder war gekommen, Und jeder war den andern gut bekannt. Kein Scherzwort wurde über hier genommen, Und was den stärksten, wärmsten Beifall fand, Dem mehr und minder alle wohl ergeben: Das war der Feuerfaß der grünen Neben.

Es nahte Mitternacht, die zwölfte Stunde, Zum Schluffe eilte rasch das alte Jahr, Und immer lauter ward die Tafelrunde. Nur einer, der sonst guter Laune war, Sah mißgestimmt, mit stummen, erstunten Munde. Da rief ein Spötter aus der kleinen Schar: „He, Freund, was konnte Schlimmes dir passieren? Wer konnte dich zur Traurigkeit verführen?“

„Jawohl, was brennt auf deiner schwarzen Seele?“ Fragt lachend die Gesellschaft laut im Chor. „Was schnürt dir heute eifern zu die Kehle? Was geht in deinem Innern seltsam vor?“ „Wenn ich“, erklärt der Freund, „euch jetzt erzähle, So klingt das sicher schlecht in eurem Ohr. Ich würde eure heit're Stimmung stören.“ „Das gibt es nicht! So sprich, wir wollen hören!“

„Nun denn, es sei. Ich werd' es nie vergessen: Ein Jahr ist's her. Bei hellem Gläserklang Bin ich, wie heut, im Freundeskreis gesessen Und freute mich an Epüssen, am Gesang. Das war ein lustig Trinken, lustig Essen! Und was da alles langte, alles sprang! Niemand vermochte unser Tun zu wehren, Dem jungen, neugebor'nen Jahr zu Ehren.“

Da, auf dem Heimweg — es war früh am Morgen Und eisig pfliff vom Norden her der Wind — Begegnet mir, in Felsen schlecht geborgen, Ein Greis und neben ihm ein schwaches Kind. Aus ihrem Antlitz sprachen schwere Sorgen. Was das für sonderbare Wand'rer sind, Sag ich zu mir, und müßere den Alten. Man konnte ihn für einen Bettler halten.

Er merzte es, hielt dann im Gehen inne Und schaute forschend mich und fragend an. „Was führst du“, frug ich, „Alter, jetzt im Sinne?“ Und trat dabei langsam an ihn heran. „Und was ich Gutes wohl dabei gewinne, Was es mir helfen, mir wohl nützen kann, Entgegenet höhnisch er, „wenn ich dich quäle Und meinen Jammer dir, mein Leid erzähle!“

„Bist du nicht einer von den vielen Satten!?“ — So brauste nun der Alte auf im Born — „Die nie Verständnis für das Elend hatten! Für die das Leben heiß ein frischer Born Des Schwelgens, frei von Kummer, frei von Schatten! Dich stach wohl niemals noch der scharfe Dorn Der Not, hast niemals Hunger noch gelitten! Glaubst wohl, wir kommen betteln, kommen bitten?“

O nein, wir wollen keine Bettelgaben, Und auf dein Mitleid leisten wir Verzicht. Ich wollte Lohn, ich wollte Arbeit haben; Da meinten sie mit teuflischem Gesicht, Ich möge mich am Bettelbrote laben! Zur Arbeit lauge ich angeblich nicht, Denn zu des Tag's anstrengendem Geschäfte Verwenden sie nur jugendstarke Kräfte.“

Unheimlich blüht es in des Alten Augen. Er lächelt, doch klingt sein Lachen beidend kalt. „Die Alten sollen nicht zur Arbeit taugen, Die Jungen machen sie vorzeitig alt.“

Weil sie an ihrem Mark und Blute saugen. Und wenn die schwiel'ge Hand zur Faust sich ballt, Wenn sie zerreißen will die Sklavenketten, Dann drohen sie mit Blei, mit Bajonetten!“

Ich wollte nun erwidern, wollte sprechen. Er wehrte unwillig ab und fuhr dann fort: „Doch wartet nur, es werden die Verbretchen, Es wird der Untat blutigsauler Fort Sich noch an euren Kindern furchtbar rächen! Nicht ungesühnt bleibt der gemeine Ruch, Den sie frivol verüben, anjisch-heiter. Nun aber geh und störe uns nicht weiter.“

Was wartest du? Bist du noch mehr erfahren, Hat meine Sprache dich verstimmt, verlegt? Bist du vielleicht zur Gänge es gewahren, Wie uns der Hunger durch das Leben hegt? Schweig still, du kannst dir keine Worte sparen! Bist nicht wie wir der Strafe ausgehegt. Hier ringen Sturm und Kälte um die Bette — So geh' doch heim und leg' dich warm zu Bette.“

Kannst dann im Traum dich noch im Lang bewegen! Uns freilich, ja, uns geht es nicht so gut: Wir dürfen hier uns auf die Steine legen; Und wird das Herz uns starr und kalt das Blut, Das wird euch sonderlich nicht sehr erregen, Vor uns'ren Knochen zieht ihr nütz den Hut. Ihr scharrt uns dann in eine Friedhof'sede, Auf daß uns niemand rufe, niemand wedel!“

Nun fing das Kind an, bitterlich zu weinen. Der Alte beugte sich zu ihm hinab Und streichelte voll Sorgfalt lieb den Meinen. „Bist ja das Liebste, was ich hier noch hab'. Selbst deiner Seele, deiner spiegelreinen, Droht schändliches Verderben, frühes Grab — „Sein Vater war mein Sohn — er ist gestorben, Die Mutter dann im Elend bald bezorben.“

Das Haus Rothschild, das vom ersten Tage an die Südbahn beherrschte, veranlaßte die Gesellschaft zunächst, ihren großen Geldbedarf durch Ausgabe dreiprozentiger Wertpapiere, sogenannter Prioritäten, zu decken. Der Nennbetrag dieser Prioritäten betrug 200 Gulden; sie wurden aber an der Börse viel billiger verkauft; durchschnittlich hat die Südbahngesellschaft für die Prioritäten, die sie jetzt um 200 Gulden einlösen muß, nur 95-8 bekommen. Ein großer Teil dieser Prioritäten wurde von der Familie Rothschild erworben, ein Teil von ihnen viele Jahre später, als der Kurs der Prioritäten gestiegen war, mit einem Kursgewinn von vielen Millionen verkauft. Das Haus Rothschild steht also zu der Südbahn in einem doppelten Verhältnis: Es beherrscht sie als ihr Hauptaktionär und es ist zugleich ihr Hauptgläubiger als Besitzer eines großen Teiles der Prioritäten. Die Politik Rothschilds war es nun, seine Macht als Aktionär dazu auszunützen, daß ihm als Prioritätenbesitzer ein möglichst reicher Gewinn zufließe. Wie erfolgreich dieses Bemühen war, mag ein sehr bekanntes Beispiel zeigen. Die Südbahngesellschaft ist verpflichtet, den Besitzern der dreiprozentigen Prioritäten halbjährig einen Zinsbetrag von je 3 Gulden oder Frs. 7.50 zu bezahlen; zur Zeit der Ausgabe der Prioritäten waren in der Tat 3 Gulden beiläufig ebensoviele wert wie Frs. 7.50. Allmählich hat sich aber das Verhältnis zwischen der französischen und der österreichischen Währung gründlich geändert; 3 Gulden waren schließlich annähernd 6 Frs. wert. Die Südbahn hätte nun nach zahlreichen Gerichtsentscheidungen zweifellos das Recht gehabt, den Prioritätenbesitzern 3 Gulden zu bezahlen; sie hat Frs. 7.50 bezahlt — der Hauptaktionär hat es durchgesetzt, daß ihm, als dem Besitzer des größten Teiles der Prioritäten, um ein Viertel mehr bezahlt wurde, als er zu fordern berechtigt war. So wurden die Erträge der Bahn immer mehr von den Prioritäten aufgehojen. Heute beträgt die Prioritätenschuld der Bahn nicht weniger als 2046-5 Millionen Kronen. Zu ihrer Verzinsung ist ein Betrag von 61-8 Millionen Kronen erforderlich; dazu tragen die österreichische, die ungarische und die italienische Regierung einen Beitrag von 30-2 Millionen Kronen bei. Der Rest findet in den Betriebsüberschüssen der Bahn Knapp seine Deckung. Für die Tilgung der Prioritätenschuld, für die Zahlung der noch ausstehenden Kaufschillingsscheine, für die notwendigsten Investitionen und für die Aktionäre bleibt nichts übrig — der ganze Betriebsüberschuss wandert in die Kassen der Prioritätenbesitzer, vor allem des Hauses Rothschild. Aber die Gläubiger der Gesellschaft waren gar zu gierig. Sie haben das Unternehmen so ausgezogen, daß es heute trotz der hohen Personen- und Frachttarife, die es einhebt, und trotz der niedrigen Löhne und Gehalte, die es zahlt, kaum noch seine Schulden bezahlen kann. Wird die Südbahn bankrott, dann kommt Rothschild um sein Geld; also laufen die Gläubiger zum Finanzminister und verlangen, der Staat möge helfen. Der Staat hat zwar noch nie die Schuld eines Arbeiters bei einem Greisler, die Schuld eines Bauern oder Handwerkers bei einer Sparkasse bezahlt, aber die Schulden der Südbahn soll er auf sich nehmen, damit das Haus Rothschild nichts verliert.

Vor mehr als drei Jahren hat in der christlich-frommen Leo-Gesellschaft Hofrat v. Voehr über die sehr materielle Frage der Südbahn gesprochen. Die „christliche“ Presse berichtete damals über sein Referat: „Vor allem trat Hofrat v. Voehr der allgemein verbreiteten Ansicht entgegen, daß die Südbahn bei Ausgabe ihrer Prioritäten bewuchert worden wäre und daß darin die Ursache ihres finanziellen Ruins gelegen sei. In der Tat habe die Südbahn ihre Obligationen ebenjogut, wenn nicht besser placiert, wie die Staatseisenbahngesellschaft und die italienischen Bahnen.“ Man sieht, mit wahrhaft christlicher Milde wehrt der Referent der Leo-Gesellschaft die Vorwürfe gegen Rothschild ab. Daß die Südbahn eine Milliarde bekommen hat, aber zwei Milliarden verzinsen und tilgen muß, kann man doch nicht Bucher nennen; und wer will dem Hause Rothschild sein

Geschäft an der Südbahn vorhalten, da doch Herr Eskeles an der Staatseisenbahngesellschaft ein ebenso gutes Geschäft gemacht hat. Herr Hofrat Voehr ist daher der Meinung, daß das „Pariser Komitee entsprechend berücksichtigt werden müsse“ — das „jüdische Großkapital“ tritt nämlich hier in der Maske des „kleinen französischen Sparer“ auf. Und wenn auch der Staat nicht gerade die Schulden der Südbahn bezahlen sollte, so möge er doch auf seine Kosten die notwendigen Investitionen vornehmen, die notwendigen Betriebsmittel beschaffen und sie zunächst leihweise der Südbahn überlassen.

Der Vortrag des Herrn Hofrates wurde von der gelehrten katholischen Gesellschaft mit reichem Beifall aufgenommen. In der Debatte wurden die Vorschläge des Referenten zunächst von Herrn Wilhelm König von der Anglobank unterstützt — die Wiener Großbanken sind, wie sich gehört, in der frommen Gesellschaft würdig vertreten. Dann kamen die christlichen Parlamentarier zu Wort. Der christlichsoziale Abgeordnete Wittek erklärte sich bereit, der bankrotten Bahn Staatshilfe zu gewähren, wenn nur auch „die Obligationäre“ etwas von ihren Forderungen nachlassen; der Staat müsse der Bahn zu Hilfe kommen, weil „gerade die solidesten, vornehmsten Kapitalisten Frankreichs eine besondere Vorliebe für Südbahnwerte hätten, so daß durch den Bankrott der Südbahn der österreichische Kredit in Frankreich irreparablen Schaden leiden würde“, und Herr Hofrat Bloj „begrißte es“, daß endlich die ungerechten Verschuldigungen gegen das Haus Rothschild widerlegt worden seien. Das „jüdische Großkapital“ kann mit dem „christlichen Sozialismus“ wirklich zufrieden sein.

In ihrem Eifer, das Haus Rothschild reinzuwaschen, suchte die Leo-Gesellschaft auch den wahren Schuldigen. Ihr Referent sagte, nicht die Zinsen, die Rothschild bekommen, sondern die Dividenden, die Bontoux eingestekt habe, hätten die Südbahn zugrunde gerichtet. Eugen Bontoux! Der teure Name füllt jede Brust mit neuem Gram. Eugen Bontoux — so hieß der Mann, der die Pariser Großbank Union Générale gegründet hat, mit dem schönen Programm, das Monopol der Rothschild-Gruppe auf den europäischen Börsen zu brechen, die christlichen Völker von der Herrschaft des „jüdischen Großkapitals“ zu befreien. Es war eine große Zeit. Die reichen katholischen Adelshäuser stellten dem genialen Kämpfer gegen das Judentum ihre Kapitalien zur Verfügung, die mächtigen katholischen Regierungen überschütteten ihn mit Privilegien. Das katholische Österreich war das ergiebigste Wirkungsfeld der katholischen Großbank — heute noch zeigen zwei große Unternehmungen, die Länderbank und die Alpine Montanengesellschaft, von seiner längst verschwundenen Pracht. Bontoux verstand es ganz ausgezeichnet, einen gewaltigen Kriegsschlag zum Kampfe gegen das Judentum zu sammeln. Die Union Générale kaufte nämlich ganz systematisch ihre eigenen Aktien auf, trieb ihren Börsenkurs in die Höhe und schuf sich so selbst die Möglichkeit, immer neue Aktien auszugeben. Leider war die böse Welt so verständnislos genug, diese Kampfstrategie für einen plumpen Börsenschwindel zu erklären. Am 29. Jänner 1882 mußte die Union Générale ihre Zahlungen einstellen, die frommen katholischen Einleger verloren ihr Geld, Rothschild triumphierte, Bontoux wurde verhaftet und konnte nur durch eine Lücke der französischen Aktiengesetzgebung der Betrugsanklage entgehen. Und jetzt kommen die Gelehrten der Leo-Gesellschaft, dem toten Löwen, der den Heldenkampf gegen das „jüdische Großkapital“ aufgenommen hat, den Felsfuktritt zu versehen. Nicht der Jude Rothschild, sondern der fromme katholische Bontoux soll an dem Zusammenbruch der Südbahn schuld sein. Undank ist der Welt Lohn.

Die wahrhaft rührende Sorsakalt, die übrigens hier von einer so prononcierten klerikalen Gesellschaft für die Interessen der Rothschild-Gruppe an den Tag gelegt wurde, hat nun in dem sogenannten Südbahnübereinkommen, von dem in den letzten Tagen soviel geredet wurde, ihre vollste Berücksichtigung gefunden. Das Übereinkommen, das zwischen dem Staate und den Südbahninteressenten getroffen wurde, besteht nämlich in einer Staatsgarantie, für deren Voraussetzung die Obligationäre großmütig ihre Bereitwilligkeit dazu erklärten, daß die 13prozentigen Südbahnprioritäten von 500 Frs. auf 310 Frs. herabgesetzt werden. Dafür erhält die Südbahngesellschaft in Frankreich eine Anleihe im Betrag von 620 Millionen Francs, von denen die Südbahn selbst 100 bis 150 Millionen Francs erhält, während 350 bis 400 Millionen Francs an die Staatskasse abgeführt werden. Die Südbahn leihet sich also das Geld und gibt davon dem Staat zirka 400 Millionen leihweise weiter. Der Staat wird also indirekt der Schuldner der französischen Kapitalisten, weil eben die neuen Militärforderungen den Staat zwingen, Geld unter allen Umständen aufzutreiben. Daß bei dem Geschäft überdies die französischen Südbahnobligationäre durchaus befriedigt sind, beweist, daß in den ökonomischen und finanziellen Rubriken der bürgerlichen Presse mit recht behaglicher Zustimmung das Südbahnarrangement besprochen wird.

Der Staat bekommt vorderhand ein Geld, so etwa wie ein leichtlebiger Verschwender, der Geld unter allen Umständen nimmt, und dafür übernimmt er die Garantie für das Anleihen, das eigentlich die Südbahn macht. So sind von dem Übereinkommen zwar der Staat und vor allem die Kapitalisten befriedigt, während für das Personal der Südbahn daraus eine neue Quelle von Härten entstehen dürfte. Das Übereinkommen soll nämlich auch eine Bestimmung enthalten, wonach sich die Südbahnverwaltung verpflichtet, alle Ausgaben nur unter ausdrücklicher Zustimmung der Staatsbahnverwaltung zu machen, so daß das Südbahnpersonal bei allen Verbesserungsbestrebungen mit neuen Hindernissen und Widerständen zu rechnen haben würde. Man wird also wohl zugeben, daß das eine Bestimmung ist, zu der sich wohl das Personal auch noch ein gewichtiges Wort zu sagen erlaubt wird. Denn daß heute die alten Sünden und die

Folgen des kapitalistischen Buchers, unter denen, wie wir gezeigt haben, die Südbahn leidet, gutgemacht werden sollen, unter Umständen, bei denen wieder das Personal den Löwenanteil zahlt, das ist eine Sache, die sich wohl nicht so glatt machen lassen wird. Die Südbahner werden auf der Hut sein müssen, wenn sie bei der gegenwärtigen Sanierungsaktion ihr Zukunftsinteresse gewahrt wissen wollen.

Die Christlichsozialen werden wieder frech!

Als die Reichsratswahlen 1911 den Christlichsozialen in Wien, ihrem Machtzentrum, eine katastrophale Niederlage brachten, empfand dies jeder anständige Mensch in Oesterreich als ein großes persönliches Erlebnis, als eine Tatsache von befreiender Wirkung für den einzelnen wie für die Gesamtheit derer, die in der christlichsozialen Partei die Konzentration aller reaktionären und bildungsfeindlichen Bestrebungen in diesem Staate erblickten. Sie hatten es auch zu arg getrieben! Von ihrem Heroen Lueger angefangen, dessen qualvolles Sterben menschliches Mitgefühl erregte und momentan vergessen ließ, daß er ein Volkskorumpierer ärgster Sorte gewesen war, bis zum letzten Bezirksrat herab hatten sie in Wien und Niederösterreich gewirtschaftet wie in einer gewaltfam eroberten Provinz. Eine Beutemacherei sondergleichen, eine Unterdrückung jeder freien Meinungsäußerung, wie sie vor 1848 nicht ärger praktiziert worden war, ein Feldzug persönlicher Verleumdung gegen alle, die sich gegen diese Tyrannei auflehnten — so walteten die Christlichsozialen in der ihnen von „oben“ überlassenen Provinz. Ueber die Grenzen Niederösterreichs hinaus sind sie nicht weit gekommen, aber hier haben sie sich gründlich ausgetobt....

Durch viele Jahre gelang es ihnen, dank der geschickten Inzenerierungskunst des Oberregisseurs im Rathaus, die Entblößung ihrer Schande zu verhüllen. Ein paar leichtfertige Witze Luegers, ein paar schöne Maskenpläne, die dem Auge wohl taten, das „Volk von Wien“ war zufrieden. Unleugbar steckte damals nicht nur das Kleinbürgertum ganz im Banne der Christlichsozialen, die sogenannten Intelligenzberufe trotteten in ihrer großen Mehrzahl auch dem Blütenbläser im Rathaus nach und gewisse Unterschichten im Proletariat, noch nicht zum Massenbewußtsein erweckt, ließen sich ebenfalls noch fortziehen von der Schamlei mit der Hauptnote: „Christliches Volk von Wien“. Damals, um 1900 herum und noch einige Jahre später, hatten die Christlichsozialen in Wien wirklich eine kompakte Majorität. Pawelkas Künste waren damals schon im Gebrauch, aber zu jener Zeit hätten die Christlichsozialen wahrscheinlich auch ohne diese ihren Besitzstand behauptet.

Freilich, schon in den letzten Lebensjahren Luegers ging ein leichtes Knistern durch das so kunstvoll errichtete Gebäude. Noch kniete das Bürgertum verziert zu Füßen des „feshen“ Bürgermeisters, aber schon schlugen aus den Tiefen des Volkes Flammen der Empörung gegen den christlichsozialen Volksbetrug auf. Der Kern des Wiener Proletariats, die industrielle Arbeiterschaft, hatte von jeher alle Lodungen, zum „christlichen Volk“ zu stoßen, entschieden zurückgewiesen. Sie kämpfte unter der roten Fahne gegen die schwarze Mafia und tat alles, um die nochim „Duliah“ lebende Schicht der Arbeiterschaft zum Massenbewußtsein zu erwecken. Die industrielle Arbeiterschaft war es, die sozialdemokratisch wirkte und agitierte und langsam, aber unaufhaltsam die sozialistischen Grundsätze in die Reihen der noch abseits stehenden Wiener Proletariat trug. Immer mehr erweiterte sich der Kreis der gewerkschaftlichen Organisation, ein Berufsweig nach dem anderen wurde aus dem Dusef gerissen. Lueger hat es noch erlebt und mit schwachen Augen gesehen, wie die proletarischen Elemente seines Anhanges zu ihren Klassen-genossen heimfinden.

Als er starb, schien es, als ob der allgemeine Krach für seine Partei kommen sollte. Die fortschreitende Verteuerung aller Lebensbedingungen hatte nicht nur in der Arbeiterschaft den Groll gegen die agrarisch versippten Christlichsozialen vermehrt, sie brachte auch große Schichten des Bürgertums zum Nachdenken. Noch hielt der Respekt vor Luegers „reinen Sünden“ vor offener Auslehnung ab. Als er aber schieb, kam es zur offenen Empörung. Gleich nach seinem Tode waren eine Anzahl Sumpfschlafen in seiner Partei geplakt. Entblößt aller Hüllen stand „Gott Rimm“ vor den bedrückten Wienern da. Zuerst war es die Beamtenschaft, die sich zornig von den Christlichsozialen abwendete. Zahlreng von den Ressortgaulern der Christlichsozialen genarrt — denn Lueger hatte jedem seiner mit Mandaten beteiligten Günstlinge ein Spezialfach zum Volksbetrug zugeteilt — durch die furdtbar ansteigende Teuerung der Lebensmittel in Erbitterung versetzt, wendete sich gegen den herrschenden Klüngel und stimmte in den Schlachtruf aller derer ein, die gegen die christlichsoziale Korruption zu Felde zogen: „Nieder mit Geymann!“ Im Saß gegen diesen tüchtigsten aller christlichsozialen Rofkäuscher einte sich alles, was bewußt und unbewußt nach Befreiung strebte. Mit dieser Wahlparole zogen nun die bürgerlich-freieitlichen Elemente 1911 in den Wahlkampf; die Sozialdemokratie kämpfte auf der Plattform ihres Programms. — Und es gelang. Von den 33 Mandaten in Wien erhielten die Christlichsozialen nur mehr drei — Bürgermeister, Handelsminister, Oberkurator und Landesausschuss — sie fielen alle in die Verjüngung. Und Wien — mit Ausschluß des Belvederes — jubelte....

Und heute? Die Gefallenen von damals, die einige Zeit nach den Junitwahlen hinkend und die getroffenen Körperteile reibend durch die Straßen von Wien schlichen, fangen wieder an, frech zu werden. Sie tun so, als ob die Ursachen, die 1911 ihren Hinauswurf zur Folge hatten, nicht mehr vorhanden wären. Sie stellen sich schwerhörig, wenn man in ihrer Gegenwart von Ver-

Komm, kleiner, komm, wir wollen schon zu lange,
Ich weiß es ja, dich hungert und dich friert,
Dir ist um dich, um deine Eltern bang.
Doch tröste dich, wohin der Weg uns führt,
Dort schwindet jäh die Träne von der Wange,
Zählt uns des Lebens Jammer unberührt.
Laß dieser Welt zum letztenmal uns fluchen
Und laß uns dann ein ewig Obdach suchen.

„Und du“, rief er zu mir, „kannst endlich gehen.
Vielleicht bereitet es dir stiel Verdruß,
Was du am frühen Morgen schon gesehen.
Schwelgt wohl ganz sicher auch im Lieberfuß!
Nst's anders, so verzeihe, was geschehen.
Es ringt, was ausgesprochen werden muß,
Sich los. Doch will ich dich nicht länger plagen,
Und will dir nur ein Lebenswohl noch sagen.“

Er sagte fester an der Hand den Knaben
Und ch' ich's hindern konnte, war er fort.
Was sie dann später angefangen haben?
Zur Wahrheit machte er sein schrecklich Wort:
Wo sich der Strom sein tiefes Bett gegraben,
Schon außerhalb der Stadt, an stillem Ort,
Dort ist er mit dem blondgelockten Jungen
Vom Brückensteg ab in den Fluß gesprungen.“

Die düstere Erzählung war zu Ende
Und niemand sprach ein Wort — es fiel kein Laut.
Es war, als ob ein jeder tief empörte,
Was uns der Freund soeben anvertraut.
Zum Abschied reichten wir uns bald die Hände
Und haben stumm einander angeschaut;
Doch auf den Lippen lag die bange Frage:
Wie lang noch bleibt der Mensch des Menschen Plage?

raland die Agrarier, wenn man von Pfänden, Provisionen und Bestechungen spricht, lauter Dingen, von denen die abnungslosen Engel nie etwas gehört haben — es wäre denn im Gerichtssaal... Sie hühnen die „Jungerler“. Tatsächlich, sie werden frech!

Wir Sozialdemokraten brauchen uns ob dieses Rollenpiels nicht zu alterieren. Wir glauben nicht an die „Wiedergeburt“ der Christlichsozialen, weil wir wissen, daß sie heute nur mehr Schichten vertreten, die als Klasse zum Lebenskampf unfähig sind, ökonomisch nur mehr von den Abfällen der Industrie und vom primitivsten Zwischenhandel ihr Dasein fristen. Wir dagegen stehen eisenfest auf der Erde, wir, die wir die Klasse verkörpern, die, jeden Tag Neues schöpfend und jeden Tag Neues verwerfend, unseren geschichtlichen Beruf erfüllen. Den geschichtlichen Beruf, der uns auch die Notwendigkeit auferlegt, die Christlichsozialen niederzukämpfen! (Wo wir unter „Christlichsozial“ nur den städtischen Anhang der Partei verstehen. Die Bauernmassen, die unter der Fahne „Christlichsozial“ geführt werden, sind doch dieselben, die bis 1907 „konservativ“ getauft wurden und nächstens anders heißen werden, wenn es die führenden Pfaffen für gut finden werden.) Denn die Christlichsozialen verkörpern in ihrem Wesen die Zusammenballung alles dessen, was in diesem Staate politisch und wirtschaftlich reaktionär ist. Weiswedel und Poljeffabel, Kleinbürgerlicher Haß gegen die „begehrlichen“ Arbeiter, dazu jene spezifische persönliche Gemeinheit, die den Vorkämpfern einer Klasse anhaftet, die keine Ideale mehr haben kann... Wir müssen sie niederringen, weil sie den Klassenkampf verfälschen und vergiften, den wir, klar geschieden, in reiner Atmosphäre führen wollen. Und darum, so sicher wir des endgültigen Sieges sind, sehen wir immerhin mit Unbehagen, daß sie wieder frech werden: Wir wollen nicht noch einmal durch den sinkenden Christlichsozialen Schlamm waten, ehe wir zum freien Feld des Klassenkampfes kommen.

Wenn die Schwarzen wieder Morgenluft wittern, so ist dies zweifellos Schuld jenes Teils des Bürgertums, der sich „freihändlerisch“ nennt. Vorerst die ehrenwerten Deutschradikalen. Mit Ingrim hatten sie 1911 zwischen müssen, wie wir die Christlichsozialen zu Boden warfen und hiedurch den Mandatsverlust wettmachten, den wir unter dem Terror des Fabrikantentums in den Subetendländern erlitten. Damals leisteten sie den Rittschwur, in Zukunft mit Tod und Teufel nicht mehr (wie einst im Mai gelobt) gegen die Klerikalen, sondern gegen die Partei der Arbeiter zusammenzugehen. Ihr verräterisches Verhalten war es, das verhinderte, daß die Christlichsozialen bei den letzten Gemeindevahlen in Wien schwere Verluste erlitten. Und sie werden in Zukunft genau so handeln. Immer näher rücken sie zusammen — Schwarz und Schwarzrotgold — bald wird man mit der Lupe die Unterschiede suchen müssen. — Und unsere Liberalen? Es gibt unter ihnen gewiß ehrlich freiheitlich denkende Männer, aber es hat durchaus den Anschein, daß die maßgebenden von ihnen nämlich die geldkräftigsten, auch ans Praktizieren mit der Mathauspartei denken. Das Wachstum der Sozialdemokratie erschreckt sie schon mehr als die paar antisemitischen Zwischenrufe im Gemeinderat, die ja nur mehr anstandslos in die Luft fliegen, um den mißtrauischen Kleinbürgern ein Zudeln zu bringen. Der Sozialismus greift an die Profitrate — wie lange wird die Mehrzahl der Liberalen da noch liberal bleiben? — Kein Zweifel, nicht lange wird's währen und wir werden allein gegen die Christlichsozialen zu kämpfen haben, zur Seite nur das kleine Häuflein Intellektueller, die, wie wir das Wirken der Christlichsozialen als kulturwidrig ansehen und die Befreiung dieser konzentrierten Unkultur für unerlässlich halten.

Wir werden uns also klar sein müssen, daß wir den Kampf gegen die Christlichsozialen in den nächsten Jahren noch mit größerer Wucht zu führen haben werden wie bisher. Eben weil wir ziemlich allein sein werden — zum wirklichen Kämpfen. Aber dieser Kampf wird ausgefochten werden, weil er ausgefochten werden muß. Mag das „freihändlerische“ Bürgertum, zitternd, daß das Wachstum der Sozialdemokratie, also die fortschreitende Bemühung der Proletarier, den Effekt der Jahresbilanz verringern könnte, allen Kulturkampf vergessen und sich dem ehemaligen Todfeind in die Hände liefern. Mag es alles über Bord werfen, was es von dem Klerikalismus bisher trennte. Wir Sozialdemokraten fühlen uns stark genug, die schwarze Maffia niederzuwerfen, auch wenn wir allein bleiben. Wenn die Christlichsozialen wieder frecher werden, so bauen sie nicht darauf, daß wir erlahmt haben. Das wissen die vom Biusverein ganz gut, daß dem nicht so ist: Was in den Städten von Lohn und Gehalt lebt, zieht Schritt um Schritt, langsam, aber sicher in unser Lager ein. Wir wachsen und wachsen. Laßt sie nur frecher werden im Vertrauen auf die Feigheit ihrer bürgerlichen Gegner, auf den Schutz ihrer hochmögenden Protektoren, auf die Wählerfabrik am Wiener Rathaus. Uns gegenüber wird ihnen der Atem ausgehen. Freilich, wir müssen zeigen, daß wir stark sind, zeigen, daß wir jedes Stück Recht, das wir erobert haben, vor ihren schmutzigen Fingern zu bewahren wissen! Wenn wir Sozialdemokraten die Stärke zum Ausdruck bringen, die uns tatsächlich inneohnt, braucht uns um den endgültigen Ausgang des Kampfes, den wir gegen die kulturwidrigste aller Parteien führen, nicht bange zu sein.

Von der Südbahn.

Einführung einer günstigeren Anrechnung der Dienstzeit für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal der Südbahn, gültig ab 1. Jänner 1914.

Bei dem dem Zugbegleitungspersonal angehörenden Mitgliedern des Pensionsinstituts für Diener wird ab 1. Jänner 1914 dieselbe Dienstzeitanrechnung eingeführt, wie sie bisher zugunsten des Lokomotivpersonals bestand, das heißt es werden zwei volle ab 1. Jänner 1914 im Jahrdienst zurückgelegte Dienstjahre für drei Jahre gerechnet und beträgt die Pension von acht anrechenbaren Dienstjahren 35 Prozent des Jahresgehaltens

und der Nebenbezüge, von welchen das Mitglied zuletzt Beiträge zu leisten hatte steigt für das neunte und zehnte anrechenbare Dienstjahr um je 25 Prozent und sodann nach dem zehnten anrechenbaren Dienstjahr um 2 Prozent per Jahr. Die bisher für das Zugbegleitungspersonal bestandene Steigerung von je 125 Prozent für sechs Monate nach dem achten und neunten anrechenbaren Dienstjahr findet nicht statt, da sie auch beim Lokomotivpersonal bisher nicht bestanden hat.

Nach den gegenwärtig geltenden Bestimmungen erreichen die Zugbegleiter mit 81 Jahren 6 Monaten nach dem ab 1. Jänner 1914 geltenden Bestimmungen in 26 Jahren 10 Monaten (das ist eine Kürzung um 4 Jahre 8 Monate) die volle 100prozentige Pension.

Ergibt sich bei der Berechnung der Dienstzeit eine restliche im Jahrdienst zugebrachte Dienstzeit von weniger als zwei Jahren, so wird diese Dienstzeit gerade so in Anrechnung gebracht wie die Dienstzeit jener Mitglieder, welche nicht dem Lokomotivfahrpersonal beziehungsweise dem Zugbegleitungspersonal angehören, das ist also mit 24 Prozent per Jahr, beziehungsweise 02 Prozent per Monat. Ebenso wird der Zuschlag von Jahren zur anrechenbaren Dienstzeit infolge eines erlittenen Unfalles einfach berechnet, und zwar mit 24 Prozent per Jahr, während er bisher mit 28 Prozent per Jahr berechnet wurde. Der Prozentsatz von 28 Prozent wird eben in Zukunft keine Berechtigung mehr haben, da die Grundlage für ihn wegfällt.

Dieser Dienstzeit des Zugbegleitungspersonals, welche bis 1. Jänner 1914 im Fonds zurückgelegt wurde, wird nach den bisher in Geltung gestandenen statistischen Bestimmungen berechnet.

Für die günstigere Anrechnung haben die Mitglieder und Depositeure des Fonds, soweit sie dem Zugbegleitungspersonal angehören, ab 1. Jänner 1914 statt des bisherigen 4 1/2prozentigen Beitrages einen sechsprozentigen Beitrag, beziehungsweise Depositen zu leisten und wird dieser höhere Beitrag obligatorisch eingeführt auch für diejenigen Bediensteten, welche bereits vor dem 1. Jänner 1914 am Dienerfonds teilnahmen.

Die Gesellschaft wollte keinen höheren Beitrag als bisher an den Pensionsfonds entrichten.

In der am 17. Dezember 1913 stattgefundenen Ausschussung des Pensionsfonds ist es den gewählten Ausschussmitgliedern, insbesondere auf die Ausführungen der Ausschussmitglieder Scherbaum und Madler, gelungen, den Herrn Generaldirektor zu bewegen, die Zustimmung zu erteilen, daß künftig die Gesellschaft am Ende eines jeden Jahres einen Beitrag leistet, welcher der Summe aller im abgelaufenen Jahre fällig gewordenen vierprozentigen, sechsprozentigen und siebenprozentigen Beiträge der Mitglieder (§ 4. Punkt 1) gleich ist. Als Uebergangsbestimmung wird der Grundsatz aufgestellt, daß für die Uebergangsperiode die alten Bestimmungen dort Anwendung finden sollen, wo sie günstiger sind.

Denjenigen Zugbegleitern, welchen auf Grund der bisher in Geltung gestandenen Anrechnungsnormen mit 81. Dezember 1913 nur eine effektive Teilnahmzeit von höchstens zwei Jahren zur Erreichung der vollen Pension fehlt, leisten auch weiterhin während ihrer Aktivität bloß den 4 1/2prozentigen Beitrag, da bei ihnen heute schon vorausgesehen ist, daß sie von der Einführung der günstigeren Anrechnung keinen Vorteil haben werden, da dieser erst nach vollen zwei Jahren (das ist am 1. Jänner 1916) eintritt, sie jedoch schon vorher die volle Pension erlangen, und zwar spätestens 81 Jahre 6 Monate erreichen. Die Dienstzeit ab 1. Jänner 1914 wird diesen Mitgliedern bis zu ihrem Ausscheiden nach den bisherigen Normen (also einfach mit 28 Prozent per Jahr x.) angerechnet.

Alle übrigen Pensionsfondsmitglieder sind ab 1. Jänner 1914 zur Leistung des sechsprozentigen Beitrages verpflichtet, doch wird bei den eben gedachten Mitgliedern, wenn sie ab 1. Jänner 1914 bis einschließlich 1. Dezember 1915 in den Pensionsstand treten oder in diesem Zeitraum mit Tod abgehen, so daß an deren Hinterbliebenen Pensionen fällig gemacht werden, oder wenn sie kündigungswise ausgeschieden werden, die ab 1. Jänner 1914 bis einschließlich November 1915 im Fonds als Zugbegleiter verbrachte Dienstzeit nach den bisher bezüglich des Zugbegleitungspersonals geltenden Normen (einfach und mit 28 Prozent) berechnet, wobei selbstverständlich der Grundsatz aufrecht zu bleiben hat, daß die Pension nach Ablauf von acht anrechenbaren Dienstjahren 35 Prozent beträgt und so weiter bis 40 Prozent, daher auch für 6 Monate je 125 Prozent.

Es muß allerdings zugegeben werden, daß trotz der Leistung des höheren sechsprozentigen Beitrages von seiten der zuletzt erwähnten Mitglieder eine günstigere Anrechnung ihrer ab 1. Jänner 1914 bis zum Zeitpunkt ihres Ausscheidens zurückgelegten Dienstzeit nicht stattfindet, doch ist es andererseits gar nicht vorauszu sehen, welche von den bereits am Fonds teilnehmenden Mitgliedern in den Jahren 1914 und 1915 ausscheiden werden, weshalb auch kein Grund zu einer Abänderung der Differenz zwischen dem eingezahlten sechsprozentigen Beitrag und dem früheren 4 1/2prozentigen Beitrag besteht.

Eine Rückerstattung des Beitragsplus wird nur bei denjenigen Mitgliedern stattfinden, welche am 1. Jänner 1914 sich am Krankenstand befinden und nachher aus der Aktivität ausscheiden, ohne wieder in den Dienst getreten zu sein. Die Beitragsdifferenzen werden ohne Zinsen rückgestellt.

Denjenigen Mitgliedern, welche in der kritischen Zeit (1. Jänner 1914 bis einschließlich 1. Dezember 1915) ausscheiden, wird der Zuschlag von Jahren mit 28 Prozent zu rechnen sein, wobei erwähnt wird, daß den Mitgliedern auch bei Berechnung mit 24 Prozent auf jeden Fall die volle Pension zusteht. Der Einheitslichkeit halber empfiehlt sich die Normierung von 28 Prozent.

Anrechnung der Dienstzeit des Lokomotivfahrpersonals.

Bei den dem Lokomotivfahrpersonal angehörenden Mitgliedern des Pensionsinstituts für Diener werden auch ab 1. Jänner 1914 weiterhin zwei volle auf der Lokomotive zurückgelegte Dienstjahre für drei Jahre gerechnet und beträgt die Pension nach Ablauf von acht anrechenbaren Dienstjahren 35 Prozent des Jahresgehaltens und der Nebenbezüge, von welchen das Mitglied zuletzt Beiträge zu leisten hatte, steigt für das neunte und zehnte anrechenbare Dienstjahr um je 25 Prozent und dann nach dem zehnten anrechenbaren Dienstjahr um 28 Prozent per Jahr. Die Steigerung von je 125 Prozent für sechs Monate nach dem achten und neunten anrechenbaren Dienstjahr findet wie bisher auch weiterhin nicht statt.

Nach den gegenwärtig geltenden Bestimmungen erreichen die Lokomotivführer mit 26 Jahren 10 Monaten, nach den neuen ab 1. Jänner 1914 geltenden Bestimmungen in 24 Jahren 1 Monat (das ist eine Kürzung um 2 Jahre, 9 Monate) die

volle Pension. Ergibt sich bei der Berechnung der Dienstzeit eine restliche, auf der Lokomotive zugebrachte Dienstzeit von weniger als zwei Jahren, so wird diese Dienstzeit gerade so in Anrechnung gebracht, wie die Dienstzeit jener Mitglieder, welche nicht dem Lokomotivfahrpersonal, beziehungsweise nicht dem Zugbegleitungspersonal angehören, das ist also mit 24 Prozent per Jahr, beziehungsweise 02 Prozent per Monat. Ebenso wird der Zuschlag zur anrechenbaren Dienstzeit infolge eines erlittenen Unfalles, wie bisher einfach berechnet, und zwar mit 24 Prozent per Jahr. Diejenige Dienstzeit des Lokomotivpersonals, welche bis 1. Jänner 1914 im Fonds zurückgelegt wurde, wird nach den bisher in Geltung gestandenen statistischen Bestimmungen berechnet.

Für die günstigere Anrechnung haben die Mitglieder und Depositeure des Fonds, soweit sie dem Lokomotivfahrpersonal angehören, ab 1. Jänner 1914 statt des bisherigen 6prozentigen Beitrages, einen 7prozentigen Beitrag, beziehungsweise Depositen zu leisten, und wird dieser höhere Beitrag obligatorisch eingeführt auch für diejenigen Bediensteten, welche bereits vor dem 1. Jänner 1914 am Dienerfonds teilnahmen; der gesellschaftliche Beitrag wird auch 7 Prozent betragen. Als Uebergangsbestimmung wird die Norm festgelegt, daß für die Uebergangsperiode die alten Bestimmungen dort Anwendung finden sollen, wo sie günstiger sind.

Dieser Dienstzeit des Lokomotivführers, welchen auf Grund der bisher in Geltung gestandenen Anrechnungsnormen mit 31. Dezember 1913 nur eine effektive Teilnahmzeit von höchstens zwei Jahren zur Erreichung der vollen Pension fehlt, leisten auch weiterhin während ihrer Aktivität bloß den 6prozentigen Beitrag, da bei ihnen heute vorausgesehen ist, daß sie von der günstigeren Anrechnung keinen Vorteil haben werden, da dieser erst nach vollen zwei Jahren, das ist am 1. Jänner 1916, eintritt, sie jedoch schon vorher die volle Pension erlangen, und zwar spätestens mit 31. Dezember 1915, zu welchem Zeitpunkt sie spätestens 26 Jahre 10 Monate erreichen.

Die Dienstzeit ab 1. Jänner 1914 wird diesen Mitgliedern bis zu ihrem Ausscheiden nach den bisherigen Normen (also mit 2 Prozent per Jahr x.) angerechnet.

Alle übrigen Mitglieder des Lokomotivfahrpersonals sind ab 1. Jänner 1914 zur Leistung des 7prozentigen Beitrages verpflichtet, doch wird denjenigen Mitgliedern, welche ab 1. Jänner 1914 sich im Krankenstand befinden und nachher aus der Aktivität ausscheiden, ohne wieder in den Dienst getreten zu sein, die Differenz zwischen dem früheren 6prozentigen und den von ihnen eingezahlten 7prozentigen Beitrag zurückgestellt, und zwar ohne Anrechnung von Zinsen.

Bei vielen Lokomotivführern, welchen auf Grund der bisher in Geltung gestandenen Anrechnungsnormen mit 31. Dezember 1913 eine effektive Teilnahmzeit von mehr als zwei Jahren zur Erreichung der vollen Pension fehlen werden, die schon verpflichtet sein werden, ab 1. Jänner 1914 den 7prozentigen Beitrag zu leisten, wird es sich bei Berechnung ihrer anrechenbaren Dienstzeit ergeben, daß sie mit 31. Dezember 1913 nicht gerade zwei effektive Dienstjahre, die also für drei Jahre zu rechnen sind, abgeschlossen haben, so daß also ein Teil des Zeitraumes dieser zwei effektiven Dienstjahre, in welche der 1. Jänner 1914 hineinfällt, nach den bisher in Geltung gestandenen Normen (das ist 2 Prozent für das anrechenbare Dienstjahr) und der Teil der gegenständlichen Dienstzeit, welche nach dem 1. Jänner 1914 fällt, nach dem neuen Anrechnungsschema (also 28 Prozent für das anrechenbare Dienstjahr) zu rechnen sein wird; endlich um 215 Prozent per Jahr für seine anrechenbaren drei Dienstjahre, welchen jene zwei effektiven Dienstjahre zugrunde liegen, die vor dem 1. Jänner 1914 begonnen und nach diesem Zeitpunkt beendet wurden. Ergibt sich bei der Berechnung der Dienstzeit eine restliche, auf der Lokomotive zugebrachte Dienstzeit von weniger als zwei Jahren, beziehungsweise von weniger als acht Monaten, so wird diese Dienstzeit, gleich wie die auf der Lokomotive vor dem 1. Jänner 1870 zugebrachte Dienstzeit, für welche damals nur ein 4prozentiger Beitrag gezahlt worden ist, gerade so normal in Anrechnung gebracht, wie die Dienstzeit jener Mitglieder, welche nicht dem Lokomotivpersonal, beziehungsweise nicht dem Zugbegleitungspersonal angehören.

Den dem Stand des Lokomotivfahrpersonals angehörenden Mitgliedern, welche sich am 1. Jänner 1914 im Krankenstand befinden und nachher aus den gesellschaftlichen Diensten ausscheiden, ohne wieder in den Dienst angetreten zu haben, wird die Differenz zwischen der Summe, der ab 1. Jänner 1914 bis zum Zeitpunkt des Ausscheidens eingezahlten 7 Prozent und der Summe der 6prozentigen Beiträge, welche unter der Annahme des Fortbestehens des laufenden 6prozentigen Beitrages für das Lokomotivfahrpersonal auf die Dienstzeit nach dem 1. Jänner 1914 bis zum Zeitpunkt des Ausscheidens entfallen wären ohne Zinsen, rückgestellt.

Die vorher fixierten Grundzüge wurden in einem VII. Anhang zu den Pensionsstatuten niedergelegt, welcher in der am 18. September 1913 stattgefundenen Verwaltungsrats-sitzung genehmigt wurden und der am 1. Jänner 1914 in Kraft tritt. Ein jedes Pensionsfondsmittelglied erhält ein Exemplar.

Aus Anlaß dieser Reform findet eine Erhöhung der Pensionsfondsbeiträge der übrigen Mitglieder, die eine erhöhte Anrechnung dormalen nicht erfahren haben, nicht statt.

Diese vom Herrn Generaldirektor v. Weeber in der am 17. Dezember l. J. stattgefundenen Pensionsausschuss-sitzung abgegebene Erklärung kann zur Veruhigung aller Pensionsfondsmittelglieder dienen.

Gleichzeitig ersuchen wir alle jene Pensionsfondsmittelglieder, die noch keine acht anrechenbare Dienstjahre haben, sich unverzüglich mit dem Inhalt des VI. Anhangs vertraut zu machen und, wenn auch verspätet, die Erklärung an den Pensionsausschuss zu senden, worin sich diese Mitglieder zur Zahlung des 6prozentigen Beitrages bereit erklären, um im Falle eines eventuellen früheren Ablebens ihren Gattinnen und Kindern einen Pensionsanspruch zu sichern. Diese Ansuchen sind zu motivieren, warum der Termin bis 31. März 1913 nicht eingehalten worden ist. Der Ausschuss wird in berücksichtigungswürdigen Fällen vielleicht noch eine günstige Entscheidung treffen. Schon viel Not und Elend wurde durch die Einführung dieser überaus günstigen Norm für das gesamte Pensionsfondspersonal gelindert, weshalb es niemand veräumen sollte, Gebrauch zu machen.

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

Inland.

Der neueste österreichische Skandal.

Unser teures Vaterland entwickelt sich seit einiger Zeit von Skandal zu Skandal. Kaum ist eine schmutzige Geschichte halbwegs vergessen, so beschäftigt die Öffentlichkeit schon eine noch schmutzigere. Und in jeder dieser appetitlichen Affären ist auf irgend eine Art die Regierung verwickelt. In der neuesten hat ein Minister sogar die Rolle des Söldners übernommen. Herr Dlugosz, so heißt der Brabe, hat eine ziemlich abenteuerliche Vergangenheit. In der Lateinschule hielt er es nicht aus, er lief in die weite Welt, versuchte dies und das, wurde Zirkusakrobat und Uhlänenforporal, kehrte endlich in seine galizische Heimat zurück und entdeckte nun seinen eigentlichen Beruf: das Geldmachen. Ein großer Unternehmer, der seine Begabung, insbesondere seine Brutalität erkannte, nahm ihn in seine Dienste und nun ging es rasch vorwärts und aufwärts. Dlugosz war bald mehrfacher Millionär. Aber damit war seine Laufbahn noch lange nicht abgeschlossen. Es war dem gerissenen Vurschen kein Geheimnis geblieben, daß man auch mit der Politik Geld machen kann und so kaufte er sich in die Politik ein. Er versuchte sich zuerst als Nationaldemokrat, fand aber dann die Polnische Volkspartei rentabler, schloß eine dicke Freundschaft mit dem Gründer und Führer dieser Partei, dem Abgeordneten Stajinski, kaufte sich ein Mandat und wurde schließlich dank der Macht Stajinskis — wie dieser im Parlament erzählte, in zehn Minuten — galizischer Landmannminister. Die Freundschaft der beiden Herren hatte natürlich nicht nur ideale, sondern auch ökonomische Ursachen und aus der Dekonomie entspringt schließlich auch die Störung ihres guten Einvernehmens. Nämlich, Herr Stajinski brauchte riesig viel Geld — wie er behauptet nicht für seine Person, sondern für Parteierwerbungen — und Herr Dlugosz war sein Geldgeber. Wie es in solchen Fällen nun oft geht, ging es auch hier: eines Tages wurden die beiden Freunde spinnefeind und seither tobt ein wilder Kampf zwischen ihnen. Dlugosz macht Enthüllungen über Stajinski, Stajinski über Dlugosz, jeder von den beiden Biedermännern will sich jetzt redlich von der Butter nähren, die der andere auf dem Kopf hat. Dabei ist herausgekommen, daß das auch sonst an Bierden reiche Ministerium Stürgkh an Herrn Dlugosz ein wahres Juwel besaß. Er hat Stajinski für seine verschiedenen Freunde und Gesellschafter in den Ministerien allerhand „Interventionen“ besorgen lassen und die Summen, die er dafür bekam, nur zum Teil an Stajinski, der sie doch „verdient“ hatte, abgeführt, zum Teil aber in seine ungeründlich tiefen Taschen gesteckt. Des weiteren hat er Stajinski des öfteren zu politischen Zwecken Geld gegeben und sich dieses Geld dann vom galizischen Statthalter und vom Grafen Stürgkh „zurückgeben“ lassen. Das hat Dlugosz in der Konferenz, in der er Stajinski umbringen wollte; selber erzählt! Man weiß heute auch, daß Graf Stürgkh eine von Stajinski unterfertigte Quittung von 80.000 Kr. besitzt, für welche Summe sich Stajinski verpflichtete, die Regierung Stürgkh, die beiden polnischen Minister und die polnischen Konservativen zu unterstützen. Auch sonst hat Herr Dlugosz die Staatsfinanzen kräftig erleichtert. Als hervorragender Teilhaber an den Naphthaaruben, bewog er zur Zeit, als die Petroleumgeschäfte schlecht gingen, den Staat, auf den Eisenbahnen die Kohölfeuerung einzuführen. Als die Konjunktur besser wurde und die Preise stiegen, verzichtete er auf den Staat als Abnehmer und bewog diesen, den Lieferungsvertrag rückgängig zu machen. Die bereits für die Kohölfeuerung umgebauten Lokomotiven mußten einfach wieder ins alte Eisen geworfen werden, wodurch die Staatsbahnverwaltung um einige Millionen erleichtert ward. Vor ein paar Tagen ist Herr Dlugosz endlich aus dem Kabinett geschieden. Vielleicht geht er jetzt in die „böhmischen Wälder“.

Das Herrenhaus gegen eine Herabminderung der Personaleinkommensteuer.

Vor einigen Wochen hat die sozialdemokratische Fraktion im Abgeordnetenhaus bei der Beratung des neuen Finanzplanes den Antrag eingebracht, daß in Zukunft die Personaleinkommensteuer nicht wie bisher bei 1200 Kronen Jahreseinkommen, sondern erst bei 1600 Kronen Einkommen beginnen solle. Trotz des Einspruches der Regierung wurde dieser Antrag gegen die Stimmen der Nationalverbändler und Christlichsozialen angenommen. Wohl drohten diese ehrenwerten Parteien, durch eine neuerliche Abstimmung den alten Steuerfuß wieder einzuführen. Diese neuerliche Abstimmung hätte aber nur durch einen Bruch der Geschäftsordnung herbeigeführt werden können, wozu wohl die Bürgerlichen zu haben waren, wenn nicht die entschlossene Haltung der Sozialdemokraten sie abgesehen hätte. Und so kam die Vorlage auf Grund der sozialdemokratischen Abänderung ins Herrenhaus. Optimisten mochten glauben, daß die Kleinreichen Aristokraten und Finanzbarone, die die große Mehrheit des Herrenhauses bilden, Noblesse genug hätten, um den Armen der Armen zu gönnen, daß sie in Zukunft ein paar Kronen jährlich ersparen könnten. Der dies glaubte, hat den Pappenheimern im Herrenhaus unrecht getan. Die Steuerkommission des Herrenhauses hat beschlossen, die Personaleinkommensteuer so wie bisher bei 1200 Kronen Einkommen beginnen zu lassen und die Vorlage wieder dem Abgeordnetenhaus zurückzustellen. Damit haben die noblen Herren sich aber nicht begnügt. Das Abgeordnetenhaus hatte eine Erhöhung der Personaleinkommensteuer von 10.000 Kronen Einkommen aufwärts beschlossen. Die Herrenhäuser stimmen dieser Erhöhung nur unter der Bedingung zu, daß alle Sätze der Personaleinkommensteuer erhöht werden, so daß die untersten Stufen noch mehr zu zahlen hätten wie bisher! Ist das nicht „edelmännisch“ gehandelt?

Nun hat das Plenum im Herrenhause zu sprechen. Aber es gilt als sicher, daß das Plenum den Beschlüssen der Kommission beitreten wird. Was dann? Von der Regierung Stürgkh ist nicht zu erhoffen, daß sie sich auf

Seite der arbeitenden Massen stellen und auf Durchführung des Beschlusses des Abgeordnetenhauses bestehen wird. Graf Stürgkh scheint die Absicht zu haben, sich der Verfassung überhaupt seit einige Zeit zu entledigen und mit dem Paragraph 14 die ihm genehmen Gesetze durchzuführen. Anscheinend eine sehr bequeme Art des Regierens — aber nicht für die Dauer. Die Wähler haben es satt, nur die Rolle des Lasttieres im Staate zu spielen. Das könnte die Regierung zu spüren bekommen und — auch das Herrenhaus. Es wäre also den edlen Herrenhäusern sehr zu empfehlen, sich nicht gegen volksfreundliche Anträge des Abgeordnetenhauses zu stemmen. Die Popularität des Herrenhauses ist nicht so groß, als daß die Herrschaften es nötig hätten, das Volk noch zu provozieren.

Die Hauptsache ist, daß das Abgeordnetenhaus nicht nachläßt. Die sozialdemokratischen Abgeordneten werden sicher auf ihrem volksfreundlichen Antrag beharren, und Sache der bürgerlichen Wähler wird es sein, dafür zu sorgen, daß auch ihre Vertreter nicht steinreich werden. Man wird ja sehen.

Verlorenste österreichische Finanzwirtschaft.

Als Weihnachts- und Neujahresgeschenk, gerade noch vor Loschluß, hat die Regierung Stürgkh-Hochenburger im Abgeordnetenhaus ein Nachtragsbudget eingebracht, mit dem nicht weniger als 258.1 Millionen Kronen als die von der Delegation bewilligten außerordentlichen und Nachtragskredite, davon 201 Millionen als alleinige Mobilisierungskosten, angefordert werden. Es ist dies zunächst ein Betrag von 6.677.000 Kr. zum ordentlichen Heereserfordernis (Additionsvorschlag), wovon die Quote 4.240.572 Kr. beträgt; ferner ein Betrag von 573.000 Kr., der als Additionalerfordernis zum außerordentlichen Heereserfordernis für die Kommandos, Truppen und Anstalten in Bosnien von den Delegationen bewilligt wurde, davon die Quote 364.428 Kr.; das Additionalerfordernis per 4.600.000 Kr. zum außerordentlichen Erfordernis aus Anlaß der Durchführung der Wehrreform, davon die Quote 2.925.600 Kr.; der außerordentliche Heereskredit per 1912/13 im Betrag von 316.678.000 Kr. für die aus Anlaß der Verdichtungsmaßnahmen getroffenen besonderen militärischen Maßnahmen, davon die Quote 201.407.208 Kr.; der Betrag von 800.000 Kr. als außerordentlicher Heereskredit für die Erhaltung der auf das Gebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie übergetretenen ottomanischen Heeresangehörigen, hievon die Quote 508.000 Kr. das außerordentliche Erfordernis der Kriegsmarine per 40.443.860 Kr. für die aus Anlaß der letzten Balkankrise getroffenen besonderen militärischen Maßnahmen, hievon die Quote 25.722.295 Kr., endlich Nachtragskredite zu den Voranschlägen des Ministeriums des Meeres und des Kriegsministeriums per 1913 im Betrage von 36.160.500 Kr., wovon die Quote 22.998.078 Kronen beträgt. Zusammen belaufen sich diese Quotenbeiträge auf die in der Nachtragsvorlage angesprochene Summe von 258.172.981 Kr.

Dieses Feiertagsgeschenk an die Wähler Österreichs wird ohne viel Aufhebens behandelt. Es gibt keine Bedenkungsfrage, keinen Finanzplan, kein Kunststück. Die Stürgkh-Hochenburger machen die Sache möglichst unauffällig und leicht, indem sie erklären: „Die Bedeutung dieser Auslagen muß unter den gegebenen Verhältnissen aus den Kassenbeständen erfolgen, welche durch Anleihen, Erlasse entsprechend zu stärken sein werden. Für diese Geschäfte wird man an 15 Millionen Rinsen brauchen! Freilich, Mobilisierungskosten, der Wolooh, das sind ja keine Staatsdiener und Lehrer, da gibt es auch keine Bedenkungsfragen; da wird genommen, solange etwas da ist, und wenn das Gold fehlt, wird es gepumpt und die Steuern folgen dann später nach. Darin besteht die Regierungskunst der Stürgkh-Hochenburger, die am eifrigsten von den Nationalverbändlern und Christlichsozialen gestützt werden.“

Aus dem Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses.

Die Forderungen der Eisenbahner.

Das vom Staatsangestelltenausschuss zur Beratung der Angelegenheiten der Eisenbahner eingesetzte Subkomitee hielt Freitag den 19. v. M. eine Sitzung ab. Vom Eisenbahnministerium waren Sektionschef Rudl und Hofrat Böck erschienen. Sektionschef Rudl erklärte, daß er trotz allen Bemühungen nicht in der Lage sei, die verlangte Darstellung zu geben. Die Regierung werde jedoch die Zuwendungen, unbekümmert um eventuelle parlamentarische Störungen, rückwirkend mit 1. Jänner 1914 in Kraft treten lassen. Im Laufe seiner Ausführungen besprach der Redner die verschiedenen Wünsche der Personalvertreter. Sie weisen zwei Hauptmerkmale auf. Die einen wünschen, daß die flüssig zu machenden Gelder für die Erhöhung des Quartiergeldes (Antrag der deutschnationalen Organisation. Ann. d. Red.), die anderen, daß sie für die zweijährigen Vorrückungszifferen verwendet werden. Bis Ende dieses Jahres hofft die Regierung schlüssig zu sein und an die Ausführung schreiten zu können. Hofrat Böck erläuterte einige Einzelfragen. Er meinte, daß die Regierung die Frage der Lohnautomatizität mit dem bereits ausgeworfenen und auszuhaltenden Betrag von 860.000 Kr. für erledigt halte. Sollte sie noch andere Wünsche der Arbeiter der Erfüllung zuführen, so würde sie noch ungefähr 600.000 Kr. benötigen. Abgeordneter Burival bezweifelte die Darlegungen und den Rechtheitsanspruch der Regierung. Hofrat Böck beschwerte sich in seiner Erwiderung über die Beschuldigungen der Abgeordneten Tomasil und Müller, daß das Eisenbahnministerium Verschleierungen vornehme. Die Lokomotivführer und Zugbegleiter hätten gegenwärtig zu Unrecht Nebengebühren bezogen. Ihnen wurde die Dienstzeit in den Zwischen- und Endstationen als im Dienste zugebracht angesehen. Diese Gepflogenheit widerspreche den geltenden Vorschriften. Durch eine bessere Kontrolle würden diese Mängel abgestellt. Ihre Ansprüche, soweit sie berechtigt sind, würden nicht angefaßt. Der Redner glaubt, daß durch ein Abkommen mit dem Personal die strittigen Fragen ihre Erledigung finden werden. Abgeordneter Rudolf Müller sagte, daß die nichtsagenden Erklärungen der Regierung ihn verletzten. Das Nichtbefolgen der Beschlüsse des Subkomitees sei eine Mißachtung einer parlamentarischen Körperschaft. Vom Abschlüssen und von ausweichenden Antworten wird das Personal nicht satt. So oft

parlamentarische Wirren eintreten, werden die Herren von der Regierung hochmütig und überhebend, um ihre Geringschätzung gegenüber dem Parlament auszudrücken. Besonders das Eisenbahnministerium hat stets das Gegenteil davon getan, was vom Haus und von den Ausschüssen gewünscht und beschlossen wurde. Eine so große Unzufriedenheit des Personals, wie sie unter dem Ministerium Forster besteht, war seit dem Bestand dieses Ministeriums noch nicht da. Es legt jemandem zehn Heller zu und zieht sie unter einer anderen Post sofort wieder ab. Das nennt es dann prunkend Aufbesserung und Personalfürsorge! Einige Herren dieses Ressorts beschließen sich geradezu krankhafter Spornut und übersehen die Gefahren, die sie im Betrieb und beim Personal anrichten. Die Unzufriedenheit hat ein Maß angenommen, das in jeder Stunde zur Gefahr werden kann. Müller beantragt schließlich, das Komitee solle seine Mission als abgeschlossen ansehen, seine Mandate dem Plenum zur Verfügung stellen und ihm über die Mißachtung des Ausschusses durch die Regierung berichten. Eine solche Behandlung dürfe sich keine parlamentarische Körperschaft gefallen lassen. Abgeordneter Kemeter unterstützte den Antrag Müllers. Nach Entfernung der Regierungsvertreter wurde die Beratung fortgesetzt. In der Debatte beteiligten sich alle Mitglieder. Sie alle gaben ihrem Unmut über die Haltung der Regierung Ausdruck. Der Antrag Müller wurde einstimmig angenommen und der Abgeordnete Burival zum Berichterstatter gewählt.

Am Dienstag den 20. v. M. legte der Berichterstatter Burival dem Subkomitee den Entwurf seines Berichtes an den Vollausschuss vor. Als Grundlage nahm er seinen im Hause eingebrachten Antrag. Abgeordneter Kemeter war zwar im Prinzip mit den Vorschlägen des Referenten einverstanden, hatte aber eine Reihe von formalen Bedenken gegen die Art der Berichterstattung. Abgeordneter Müller war aus einer Reihe von Gründen dagegen, daß mit dem Bericht über die Niederlegung der Mandate wegen der Verweigerung der Auskunftserteilung durch die Regierung der Antrag Burival verquittet wird; aber war dafür, daß zur Begründung der Niederlegung der Mandate die Hauptforderungen des Personals, über welche Auskunft verlangt wurde, im Bericht angeführt werden. Er schlug vor, folgende Forderungen zu nennen:

1. Die zweijährige Vorrückung der Diener u. und die zweijährige Lohnaufbesserungen der Arbeiter.
2. Die Erhöhung der Nachdienstzulage der Wächter auf eine Krone und ihre Ausdehnung auf alle im Nachdienst stehenden Personen.
3. Erweiterung und Normierung der Stabilisierung auf Grundlage der Forderungen der betreffenden Gruppen.
4. Vermeidung der Unterbrechungen der Oberbauarbeiter im Winter.
5. Gründliche Änderungen der Arbeits- und Lohnordnung.
6. Individuelle Erhöhung des Quartiergeldes für besondere Stationen und Gebiete.
7. Befestigung der Summe der gemachten Ersparungen bei Einstellung und Verkürzung verschiedener Bezüge.
8. Aufklärung über den bekannten Referentenentwurf zur Erstattung des neuen Gehaltschemas.

Der Redner stellte dann fest, daß die Summen, die das Eisenbahnministerium als Zuwendung zur Aufbesserung anführt, vollkommen unrichtig sind. In diesen Summen sind die normalen regelmäßigen Zuwendungen enthalten, die nicht hineingehören; zweitens sind die Ersparungen, die in den letzten drei Jahren an dem Personal gemacht wurden, nicht abgezogen; drittens sind Ausgaben angeführt, die erst nach dem 1. Jänner 1914 gemacht werden. Von den angeblich ausbezahlten Betrag muß noch ein großer Rest erübrigt sein. An diese Ausführungen knüpfte sich eine lebhaftige Debatte, an der sich alle anwesenden Mitglieder beteiligten. Abgeordneter Kemeter stimmte den Ausführungen Müllers zu. Abgeordneter Müller beantragte schließlich, das Subkomitee möge im Bericht an den Vollausschuss die schärfste Mißbilligung des Verhaltens der Regierung aussprechen. Dies wurde einstimmig beschlossen.

Mandatsniederlegung im Subkomitee für die Angelegenheiten der Postbediensteten und Staatsarbeiter.

Der für die Angelegenheiten der Postbediensteten, Rangzuegehilfen, Offizianten und Staatsarbeiter eingesetzte Unterausschuss hat sich dem Protestbeschlusse des Subkomitees für die Eisenbahner angeschlossen und seine Mandate gleichfalls niedergelegt.

Die Einnahmen der Staatsbahnen im Jahre 1913.

Die ungünstige Konjunktur des Jahres 1913 ist für die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen ohne nachteiligen Einfluß geblieben. Obwohl das Jahr 1912, in dem gegenüber dem Einnahmenvoranschlag ein um 30 Millionen größerer Erfolg erzielt worden ist, sozusagen ein Rekordjahr war, wird das Jahr 1913 abermals mit einer ansehnlichen Mehreinnahme abgeschlossen. Die Staatsbahnen haben den Erfolg zu verzeichnen, daß sie, obwohl die wirtschaftliche Entwicklung den von der Beendigung der Balkankriege erhofften Aufschwung bisher noch nicht genommen hat, im Jahre 1913 auf eine Mehreinnahme von rund 16 Millionen Kronen kommen dürften, womit das Präliminare des laufenden Jahres vollkommen erreicht sein würde. Dieses Ergebnis ist jedenfalls ein Beweis dafür, daß die Verbesserung in den Einnahmenverhältnissen der österreichischen Staatsbahnen keine bloß vorübergehende war. Der Umschwung, der sich im Budget der Staatsbahnen vollzogen hat, zeigt am besten eine mit dem Jahre 1909, dem der Tarifreform vorausgegangenen Jahre, beginnende Darstellung der Einnahmen der Staatsbahnen. Die Einnahmen des Jahres 1909 und der folgenden Jahre betragen:

Jahr	Personen und Gepäck	Fracht und Post	Einnahmen	Präliminare
			Millionen Kronen	1913
1909	152.8	476.4	629.2	—
1910	173.8	504.3	677.6	697.9
1911	181.9	544.3	726.8	731.3
1912	191.9	594.8	786.8	767.7
1913	193.4	608.6	801.8	801.8

Seit dem Jahre 1909 sind also die Einnahmen der Staatsbahnen um nicht weniger als 172.6 Millionen Kronen oder rund 28 Prozent gestiegen. Jedenfalls ein Beweis, daß zu einem Lamentabel kein Grund vorliegt.

Ausland.

Deutsches Reich.

Zum Verkehr der Gewerkschaften. Die General-Kommission der Gewerkschaften Deutschlands schreibt uns: Die Deutsche Bank hat bekanntlich einer Angelegenheit, der für den Allgemeinen Verband der deutschen Bankbeamten agitatorisch wirkte und als Vorkämpfer seiner Kollegen der Direktion die Wünsche der Angehörigen unterbreitete, gemäßregelt. Jener Vorgang hat das Interesse der Deutschnation in hohem Maße wachgerufen.

Die Versuche, durch Maßregelungen die Privatangelegenheiten einzuschränken und sie zum Verzicht auf das gesetzlich gewährte Koalitionsrecht zu veranlassen, sind in neuerer Zeit immer häufiger geworden. Ein freies Koalitionsrecht ist aber die wichtigste und unerlässliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Kampf um eine bessere Lebenshaltung und die Freiheit der Persönlichkeit. Alle Arbeitnehmer ohne Unterschied ihrer politischen oder religiösen Ansichten, haben in dieser Frage das gleiche Interesse.

Die deutschen Gewerkschaften haben den Kampf um ein freies Koalitionsrecht mit allen Kräften geführt. Wo es galt das bedrohte Koalitionsrecht zu sichern, waren sie stets zur Stelle. Es war also selbstverständlich, daß die General-Kommission als Vertretung der gewerkschaftlichen Zentralverbände dem Koalitionsfeindlichen Verhalten der Deutschen Bank gegenüber nicht unaktiv bleiben durfte. Ein erheblicher Teil der gewerkschaftlichen Organisationen steht mit der Deutschen Bank in Geschäftsverbindung. Diese Verbindung kann natürlich nicht aufrecht erhalten werden, wenn die Deutsche Bank auf ihrem koalitionsfeindlichen Standpunkt verharrt. Um hierüber Aufklärung zu schaffen, hat die General-Kommission mit der Deutschen Bank verhandelt. Es fand eine längere Aussprache zwischen Vertretern der General-Kommission und zwei Direktoren der Deutschen Bank statt, die aber zu keinem für die Gewerkschaften verbindlichen Resultat führte. Die Vertreter der Deutschen Bank versicherten zwar wiederholt, daß die Bank nicht die Absicht habe, das Koalitionsrecht ihrer Angestellten zu beschränken, sie konnten sich aber nicht dazu verpflichten, eine ausreichende schriftliche Erklärung hinsichtlich der Sicherung des Koalitionsrechtes abzugeben.

Verschiedene andere Banken bemühten sich um die Kundenschaft der Gewerkschaften. Diese kann natürlich nur solchen Instituten zugewandt werden, die keinen Zweifel darüber lassen, daß das Koalitionsrecht der Angestellten nicht angetastet wird und dementsprechende Erklärungen abgeben. Dies ist von mehreren Großbanken gegenüber der General-Kommission beziehungsweise dem Allgemeinen Verband der deutschen Bankbeamten geschehen.

Es können nunmehr folgende Banken empfohlen werden: Berliner Handelsgesellschaft, Berlin W. 8, Behrenstraße 22/23.

Mitteldeutsche Kreditbank.

Schaaffhausen'scher Bankverein.

Die gewerkschaftlichen Organisationen werden in Zukunft diese Banken bei der Anlage ihrer Gelder bevorzugen.

Drei weitere Banken: die Dresdner Bank, die Sommer- und Diskontobank und die Diskonto-Gesellschaft haben Erklärungen der oben bezeichneten Art nicht abgegeben. Nach Angabe des Allgemeinen Verbandes der deutschen Bankbeamten sind aber in diesen Instituten den Angestellten bisher keinerlei Schwierigkeiten hinsichtlich der organisatorischen Vertretung gemacht worden.

Amerika.

Kapitalistischer Raubbau im Eisenbahnbetrieb der Vereinigten Staaten. Der Jahresbericht der „Interstate Commerce Commission“ für das Jahr 1912 behandelt eingehend die Unfälle im Eisenbahnbetrieb der Vereinigten Staaten. Der Bericht hebt hervor, daß viele Unfälle, bei denen Verluste von Menschenleben zu beklagen waren, durch Ausübung der nötigen Vorsicht sowie bei Verwendung geeigneter Sicherheitsvorkehrungen hätten vermieden werden können. Die angeführten Zahlen ergeben, daß bei einer Gesamtzahl von 2215 Zugentgleisungen während des verfloßenen Jahres 1877 Unfälle auf Mängel des Bahnbaues und 3947 auf fehlerhafte Ausrüstung zurückzuführen sind; das ist gegen das Vorjahr eine Zunahme von 652 Zugentgleisungen infolge schlechter Bahnbaues und 1023 Entgleisungen infolge schlechter Ausrüstungen.

Die Kommission hat festgestellt, daß von 31 untersuchten Entgleisungen 14 direkt und indirekt auf ein schlechtes Bahnbaue zurückzuführen sind. In fünf von diesen 14 Fällen hätten sich die Unfälle verhüten lassen, wenn man die Vorschriften für die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit beachtet hätte. Bei einer schwereren Zugentgleisung ergab die Untersuchung des benachbarten Bahnbaues 906 verfaulte Bahnschwellen auf einer Strecke von 147 Schienenlängen, bei zwei Schienen wurden 12 Schwellen gefunden, die verfault und total unbrauchbar waren. In zahlreichen Schienen waren die Speichen so locker, daß man sie leicht mit der Hand herausnehmen konnte.

Die Gesamtzahl der bei den Eisenbahnunfällen verunglückten Personen betrug 1912 180.123, unter diesen 10.655 Tote und 169.538 Verletzte. Vergleicht man die Ziffer mit der des Vorjahres, so ergibt sich eine Zunahme von 139 Toten und 19.379 Verletzten. Von den Getöteten waren 318 Passagiere, 2635 Bahnangestellte und 6822 andere Personen; unter letzteren sind viele Opfer der Bahnkreuzungen. Die Zahl der getöteten Bahnbediensteten hat sich um 88 verringert. Von den Verletzten waren 16.886 Passagiere, 142.442 Angestellte und andere 10.710 Personen.

Das Jahr war also auf den amerikanischen Bahnen ein Jahr des Nordens, aber man darf nicht glauben, daß die früheren Jahre besser waren. Die Statistik der Eisenbahnunfälle reicht in den Vereinigten Staaten zwar nur auf 24 Jahre zurück, aber man kann daraus erkennen, daß in diesem Zeitraum eine Anzahl von Personen getötet und zu Krüppeln gemacht wurden, die ungefähr der Armee eines Großstaates entspricht.

In den letzten 24 Jahren wurden nämlich auf den amerikanischen Bahnen nicht weniger als 188.037 Personen getötet und 1.395.618 Personen verletzt. Dies ergibt einen Jahresdurchschnitt von 7835 Getöteten und 58.150 Verletzten oder für jeden Tag der verfloßenen 24 Jahre 181 Verletzte oder getötete Personen und für jede Stunde des Tages nahezu 8 verunglückte Personen.

Eine außerordentlich hohe Zahl der Verunglückten entspringt auf die Passanten; es ist dies in jeglichem Mangel an Schutzvorkehrungen begründet. In den 20 Jahren 1900 bis inklusive 1909 verunglückten 101.629 Personen tödlich, die weder

dem Personalstand der Bahnen angehört noch Reisende waren, sondern Passanten, und zwar 86.733 davon während des Uebersehens der Geseise; die Zahl der Verletzten belief sich in dem gleichen Zeitraum auf 142.040. Noch weit mehr tritt die Gemeingefährlichkeit der amerikanischen Bahnen in der fünfjährigen Zeitperiode 1905/1909 zutage, in welcher von 31.001 tödlich verunglückten Personen 26.291 und von 40.788 Verletzten 28.205 Passanten waren. Die Unglücksfälle ereigneten sich fast in ihrer Gänge durch Ueberfahren mit Lokomotiven, Waggons oder ganzen Zügen, aber zu einem hohen Prozentsatz auf anderen Punkten als auf der Strecke, also wahrscheinlich auf Verschubgleisen. Allerdings muß hier bemerkt werden, daß es in den Vereinigten Staaten ein Verbot, Bahngeseise zutreten, ebenfalls nicht gibt. Diese Unfälle werden daher bei der bekannten Hast der Amerikaner, wenn schon nicht entschuldbar, so doch erklärlich.

Anders ist dies jedoch bei den Unfällen im Eisenbahnbetrieb selbst. Die Schutzgesetzgebung setzte im Jahre 1893 ein und es folgte ein Gesetz dem andern, die alle ein Herabdrücken der Unfallziffer bezwecken sollten, aber lange Zeit ohne wesentlichen Erfolg. Dies bezwecken, weil der Betrieb einen solchen Aufschwung nahm, daß sich die Unfälle naturgemäß schon vermehren mußten und auch deshalb, weil die Geseise nur selten befolgt wurden.

Es kommt ja dem Kapitalismus in keinem Land auf Menschenleben an, wenn es sich darum handelt, das festgelegte Kapital zu verzinsen, denn durch Raubbau wird das Steigen der Dividenden gesichert.

Einen Erfolg, der halbwegs in Betracht kommt, hatte beispielsweise ein Gesetz, daß die Inspektion des Fahrmaterials bestimmte. Im Jahre 1904, über welches zum erstenmal ein Bericht betreffs der Ergebnisse dieser Inspektion vorliegt, wurden von je 1000 untersuchten Waggons nicht weniger als 31.187 als defekt befunden, sieben Jahre später nur mehr 4483.

Im Jahre 1893, zu welchem Zeitpunkt automatische Kupplungen noch nicht eingeführt waren, verunglückten bei dem Geschäft des Kupplens 433 Mann tödlich, während 11.277 verletzt wurden. Im Jahre 1911 hingegen verunglückten bei einem dreifachen Betriebsumfang nur 209 Mann tödlich und 2968 wurden verletzt. Ferner wurde das Signal und das Verschubsystem einer Verbesserung unterzogen, die ebenfalls eine Herabsetzung der Unfallziffer, wenn auch keine bedeutende, im Gefolge hatten.

Wenn die Gesamtzahl der Verunglückten aber trotzdem eine steigende Tendenz anweist, so ist dies nicht allein auf den schlechten Zustand des Fahrmaterials zurückzuführen, sondern noch viel mehr auf die grenzenlose Ausbeutung des Menschenmaterials, und dies ist der eigentliche Raubbau. Als Beleg für diese Behauptung kommen folgende authentische Ziffern in Betracht. Im Jahre 1893 belief sich der Frachtransport auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten auf 745.119.482 Tonnen, im Jahre 1911 hingegen auf 1.781.682.049; es ist dies eine Zunahme um 1.036.512.561 Tonnen. Die Tonnenmeilen, das ist die Zahl der Meilen, welche ein Tonnengewicht befördert wurde, betrug im ersten Jahre 93.388.111.833, im letzteren aber 253.783.701.899 Meilen, oder um 160.195.590.000 Tonnenmeilen mehr. Diesem Wachstum des Betriebes hielt aber die Zunahme des Personals nicht die Wage. Einer Zahl von 146.544 Bediensteten im Jahre 1893 stand eine solche von 221.426 im Jahre 1911 gegenüber. Entfiel also im Jahre 1893 auf einen Bediensteten ein Frachtransport von 5055 Tonnen, so belief sich dieser im Jahre 1911 auf 8048 Tonnen pro Mann oder um 2991 Tonnen mehr als im 1893. Die Tonnenmeilen stiegen gar von 688.685 pro Mann im 1893 auf 1.146.198 im 1911, was nahezu einer Verdoppelung der geleisteten Arbeit gleichkommt.

Wie der Bericht selbst ausführt, waren die ökonomischen Resultate für die Unternehmer, trotz der Gesetzgebung sehr befriedigend. Wie wenig befriedigend aber diese ökonomischen Resultate des mörderischen Betriebesystems für die Opfer desselben waren, darüber steht leider nichts darinnen.

Wahrscheinlich muß dies so sein, daß eine Armee von Krüppeln und Toten die unmittelbare Sacke bildet zur Bereicherung weniger.

Außerdem stehen dem Kapital ja noch genug Reserven zur Verfügung — nämlich so lange — als die Arbeiterkraft, wie dies in Amerika ja noch lange der Fall sein wird, lieber den Sermon eines von den Unternehmern befohlenen Referenten anhört, als die nur irdische Erfolge verhöhnende Rede eines Gewerkschaftsagitators.

China.

Gigantische Eisenbahnpäne. Ueber ein neues Eisenbahnprojekt in China — schreibt die „Leipziger Volkszeitung“ — kommen Berichte aus London. Die chinesische Regierung hat danach mit der englischen Eisenbahnfirma Baulling den Bau einer Eisenbahn vereinbart, die von der Stadt Schafchi am Yangtschikiang in südwestlicher Richtung nach Singhiu in der Provinz Szechuan führen soll. Die englische Firma übernimmt dabei nicht nur den Bau der Bahnlinie, die 800 englische Meilen lang werden soll, sondern sie vermittelt zugleich auch die Anleihe, die die Kosten deckt. Die geplante Linie führt durch ein stark bevölkertes Gebiet und sie wird Anstoß an das bestehende Bahnnetz haben. Dazu kommt, daß der Ausgangspunkt Schafchi ein wichtigster Stapelplatz an dem hier noch gut schiffbaren Yangtschikiang bildet.

Aber dieses Bahnprojekt hat noch eine besondere Bedeutung. Der Endpunkt befindet sich im südwestlichen Zipfel des Riesenreiches nahe der Grenze der hindindisch-britischen Kolonie Birma. Hier aber haben die Engländer längst für Eisenbahnirrigungen gesorgt. Es wird aller Wahrscheinlichkeit nach kaum lange dauern, daß die Verbindung der neuen Linie mit den birmeisichen Linien durchgeführt wird. Diese wiederum an das ostindische Eisenbahnnetz anzuschließen, ist seit langem das Ziel der indischen Regierung. Es handelt sich da noch um den Ausbau von Linien von geringer Länge, doch freilich in dem schwierigen Terrain des Assamgebirges. Da jetzt aber durch die neue Bahn in China das Ziel lockt, Ostindien über Birma mit China zu verbinden, also einen Schienenweg zu schaffen, der von Bombay nach Peking führen würde, so wird man zweifellos um so energischer darangehen, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden.

Doch weiter: die Pläne der englischen Imperialisten erstrecken sich darauf, das indische Weltreich auf dem Landweg mit Ägypten zu verbinden. Das südliche Persien haben sich die Engländer als Einflugszone gesichert. Die geplanten Bahnlinien sind nicht nur auf der Karte eingezeichnet, sie sind zum Teil bereits im Bau, und zwar ist der Anschluß an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz Kleinasiens geplant. Das sieht eine Verbindung von Kairo bis an die östliche Grenze

Persiens. Es fehlt dann noch das Mittelstück in Beludschistan. Technische Schwierigkeiten liegen hier nicht vor, sondern es handelt sich einzig darum, daß der Schienenstrang ein armes Land durchschneiden würde und deshalb die Rentabilität fraglich ist. Wenn es jedoch gelingt, einen Eisenbahnweg zu schaffen, der von Indien bis nach Kairo führt, so ist schon möglich, daß auch diese unrentable Teilstrecke in Kauf genommen werden kann. Auf diese Weise wird vielleicht das nächste Jahrzehnt die Verwirklichung eines Schienenweges bringen, der vom Kanal von Suez über Kleinasien, Persien, Indien, China nach Sibirien hinauf führt. Inzwischen geht aber in aller Stille die Arbeit in Afrika vor sich: der Schienenweg, der im Osten ganz Afrika durchlaufen soll, von Kapstadt im Süden bis nach Kairo, geht allmählich seiner Vollendung entgegen. Daher wird man vielleicht in absehbarer Zeit von der Südspitze Afrikas bis nach Sibirien auf der Eisenbahn fahren.

So schafft der Kapitalismus rastlos an dem eisernen Netz, das die Welt umspannt. England ist es, das Land der gewaltigen Kapitalanhäufung, wo von ruhig kalkulierenden Geschäftsleuten diese gigantischen Pläne aufgestellt werden. Die Triebfeder dieser Pläne ist so einfach wie möglich: das jeweils neuakkumulierte Kapital bedarf neuer Anlage, es soll von neuem Profit heben, und man sendet es nach Asien und Afrika. Aber jeder neue Schienenstrang, der da angelegt wird von englischen Ingenieuren, bedeutet, daß neue Gebiete hineinbezogen werden in den Machtstrom des kapitalistischen Betriebes. Menschenmassen, die ruhig dahinlebten wie ihre Väter seit Jahrhunderten, werden gleichsam aufgeschreckt, wenn der geläute Pfeif der Lokomotive in ihrem Lande erschallt. Von da ab vollzieht sich sprunghaft die Revolutionierung der wirtschaftlichen Lebensbedingungen: auf den Stahlbahnen dringt ein neuer Eroberer ins Land, der Kapitalismus. Manche Eroberer haben die Menschen kennen gelernt, die auf den unermeßlichen Gebieten zwischen Kap und Sibirien hausten. Völker entstanden und gingen zugrunde. Aber der neue Eroberer, der jetzt kommt, ist unüberwindlich und grauam wie keiner zuvor. Er wird die Menschen im Handumdrehen zu Sklaven machen, die in harter Fron die Profite zu schaffen haben für das nimmermüde Kapital.

Aber wir wissen auch, daß der Kapitalismus gleichzeitig die Köpfe seiner Sklaven revolutioniert. Im Süden Afrikas erleben wir eben einen systematisch durchgeführten Streit der Arbeiter in den Goldgruben. Der stählerne Strang, der in nächster Zukunft vom Kap bis nach Sibirien führen wird, ist gleichzeitig die Leitung, auf der wie ein elektrischer Funke die Idee der Befreiung der Welt vom kapitalistischen Joch dahingleiten wird.

Aus dem Gerichtssaal.

Rentenerhöhung. Franz Coufal, Lokomotivführer der Lokalbahn Friedland-Bila, erlitt am 31. Dezember 1912 in der Station Friedland einen schweren Unfall. Coufal stand im Heizhaus hinter einer Maschine, die er untersuchte, als an diese Maschine eine andere anfuhr. Die Maschine, hinter der er stand, setzte sich nach rückwärts in Bewegung, wobei sie die Wand des Heizhauses durchstieß. Coufal erhielt einen Stoß durch die Maschine und fiel unter die Maschine in das einstürzende Mauerwerk. Da bei dem Mauersturz gleichzeitig die Wasserleitungszugrohre gebrochen waren, floß auf den am Boden liegenden verunglückten Coufal das Wasser in Strömen nieder. Erst nach geraumer Zeit wurde Coufal, der bei dem Unfall schwere Verletzungen an den Füßen erlitten hat, aus seiner qualvollen Situation befreit und ins Spital geschafft.

Die Unfallversicherungsanstalt hatte Herrn Coufal nach Einstellung des Heilberfahrens eine Rente von 225 Prozent monatlicher Kr. 8805 zuerkannt.

Gegen diese Bemessung brachte Coufal durch Dr. Anton Braß Klage beim Schiedsgericht ein. Bei der am 12. November unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Cap durchgeführten Verhandlung gab der Sachverständige Professor Erben sein Gutachten dahin ab, daß Coufal die Folgen des schweren Unfalles eigentlich gut überstanden habe und daß die Einschätzung der Anstalt an und für sich genüge. Der Sachverständige fügte hinzu, daß man vielleicht für die ersten Monate nach Wiederaufnahme der Arbeit (Coufal hatte nach dem Unfall eine Anstellung in privaten Diensten angenommen) Herrn Coufal aus Schonungszwecken eine etwas höhere Rente zusprechen könne. Der Klagevertreter Dr. Braß führte hierauf in seinem Schlusswort aus, daß es sich im vorliegenden Fall um einen ganz ungewöhnlichen und besonders schweren Unfall gehandelt habe. Die Schwere des Unfalles allein rechtfertige es, daß nicht unmittelbar nach Einstellung des Heilberfahrens eine so geringe Einbuße an Erwerbsfähigkeit angenommen wurde.

Wenn der Kläger trotz seiner Beschwerden private Dienstleistung gesucht habe, so gereiche das ihm und seinem Charakter nur zur Ehre und könne hieraus nicht gefolgert werden, daß die Einbuße an Erwerbsfähigkeit beim Kläger, der trotz seiner Beschwerden Arbeit gesucht und gefunden habe, eine geringe sei. Jedenfalls dürfe der Umstand der Arbeitswilligkeit des Klägers diesem nicht zum Nachteil gereichen, und stelle der Klagevertreter den Antrag, dem Kläger die Rente angemessen zu erhöhen. Das Schiedsgericht beurteilte hierauf die beklagte Anstalt, dem Kläger eine 30prozentige Rente monatlicher Kr. 5068 sowie an Anzahlung einen Betrag von Kr. 5064 und die Prozeßkosten zu bezahlen.

Feldbach in Steiermark. Ehrenbeleidigungs-Klage. Am 16. Dezember fand beim I. Z. Bezirksgericht in Feldbach die Verhandlung in der Ehrenbeleidigungsklage des Magazinmeisters Georg Grimm in Feldbach gegen den Manipulationsfondukteur Jakob Kamper in Graz statt. Kamper wollte sich keineswegs erinnern, jemals Grimm beleidigt zu haben, doch wurde seinem Gedächtnis sowohl durch den Ankläger als auch den beiden Zeugen etwas nachgeholfen, worauf Kamper zugab, daß es bei seinem Zustand möglich sei, den Kläger beleidigt zu haben. Der Richter bahnete einen Ausweg an, doch konnte derselbe nicht angenommen werden, da eine unzureichende Ehrenverklärung leicht zu Mißverständnissen führen könnte. Kamper wurde zu 30 Kr. Geldstrafe, im Nichtbringungsfall zu drei Tagen Arrest und zur Tragung der Gerichtskosten verurteilt.

Streiflichter.

Die Strafpraxis bei der Staatsbahndirektion Mäh. Im Bereiche der Staatsbahndirektion Villach mehren sich die Fälle, in denen eine ganz auffallend ungleichmäßige Rechtsanwendung bei Disziplinarvergehen wahrzunehmen ist. Bereits im vorigen Jahre sprach eine Deputation der Vertrauensmänner bei der Direktion vor, um gegen die immer mehr überhandnehmende Ueberbürdung der Zugführer mit schriftlichen Arbeiten Abhilfe zu erwirken. Es wurde der Direktion nahegelegt, daß die Zugführer unter den obwaltenden Umständen für

einen Teil ihrer Pflichten nicht mehr die volle Verantwortung übernehmen können, denn unter der ungeheuren Wucht der schriftlichen Arbeiten leidet die eigentliche Pflicht der Zugbegleiter, Beobachtung der Signale u. s. w. ganz empfindlich. Allein alle Vorstellungen waren erfolglos und es wurde, wie die zwei nachstehenden Fälle zeigen, weiterhin auf das empfindlichste bestraft. Oberkondukteur Grasser hielt Zug 705 in Außerfelden bei der Vorüberfahrt des Raumabfuhrsignals nicht an, da dasselbe im gleichen Moment freigestellt wurde. Grasser mußte mehrere Monate als Manipulant fahren und wurde außerdem mit 20 Kr. Ordnungsstrafe belegt. Ebenso erging es dem Oberkondukteur Kauter, welcher in Sulzau das Ausfahrtsignal überfuhr.

Ein Jahr verfloß seit dieser Vorfälle und es trat keine Verminderung der schriftlichen Arbeiten ein, wohl aber hatten mehrere Zugführer das Unglück, Signale zu überfahren. Nun trat aber zum erstenmal in Erscheinung, daß derlei Vergehen nicht mehr so exemplarisch bestraft wurden, was folgende Fälle zeigen: Oberkondukteur Ranzhardt aus Willach überfuhr in Bischofskirchen das Einfahrtsignal; derselbe wurde nicht mehr vom Zugführerdienst abgezogen, auch wurde über denselben nicht die Disziplinaruntersuchung verhängt, sondern er wurde lediglich sowie der Maschinenführer Grill desselben Zuges mit 10 Kr. Ordnungsstrafe belegt. Der Zugführer Pichler in Leoben überfuhr in Judenburg das Signal und wurde deshalb in Disziplinaruntersuchung gezogen aber dann freigesprochen.

Daß die k. l. Staatsbahndirektion sich aber durchaus nicht von dieser Milde und Humanität allein leiten ließ, beweist der nachträgliche Fall des Zugführers Winter in Leoben. Derselbe überfuhr ebenfalls das Signal in Kulwang, wurde auch in Disziplinaruntersuchung gezogen und mit einem Verweis bestraft, das ist gleichbedeutend mit einem Avancementsverlust von einem Jahr.

Zwei andere Fälle, welche die ungleiche Strafpraxis der Willacher Staatsbahndirektion in besonderem Licht erscheinen lassen, sind folgende: Ueber die Frau des nationalen Maschinenführers Depretis erschien im „Arbeiterwille“ ein Artikel. Darüber war dieselbe derart erbost, daß sie keine Gelegenheit vorübergehen ließ, gegenüber dem Kondukteur Gruber, den sie für den Einfender des Artikels hielt, in der unflätigsten Weise über die Notizen zu schimpfen. Nachdem sie derselbe einmal zur Rede stellte, schlug sie mit einer halbgelassenen Wasserlanne nach seinem Kopf, worauf er in natürlicher Abwehr ihre Hände hielt und sie eine „schöne Kreatur“ und „Bauerndirne“ nannte. Frau Depretis ging Hagen wurde aber auf Grund der Gegenlage selbst zu fünf Tagen Arrest verurteilt, allerdings auch Gruber zu drei Tagen oder 30 Kr. Geldstrafe. Auf Grund dieses richterlichen Erkenntnisses wurde Gruber von der k. l. Staatsbahndirektion wegen unqualifizierbaren außerdienstlichen Benehmen mit 10 Kr. Geldbuße bestraft. Der Magazinsdiener Leitner in Launsdorf wurde voriges Jahr in St. Veit a. d. Glan wegen Heiratschwindel zu vier Wochen Arrest und 155 Kr. Geldentschädigung rechtskräftig verurteilt. Er wurde von einem Direktionsorgan wohl gefragt, warum er eingesperrt war und auf dessen Antwort „wegen Heiratsversprechen“ meinte der betreffende Herr: „Da hätte ich hübsch oft sitzen müssen!“ Aber von einem „unqualifizierten Benehmen“ des Leitner war keine Rede, geschweige erst von einer Strafe.

Jedenfalls eine laudable Justiz, die den Heiratschwindler milder beurteilt wie einen, der in gerechter Notwehr und im Affekt eine strafbare Handlung begangen hat! Auffallend freilich ist es, daß es sich bei jenen Bediensteten, denen gegenüber die Organe der Staatsbahndirektion Willach so milde gestimmt sind, zumeist um deutschsprachige Parteigänger handelt, während die strenge und „unerbittliche Gerechtigkeit“ fast immer gegen Sozialdemokraten geübt wird. Wenn aber durch eine derartig gehandhabte Strafpraxis die Disziplin unter dem Personal und das Ansehen der Staatsbahnverwaltung selbst untergraben werden, dann möge man sich ja nicht weiter darüber wundern!

Die Staatsbahner über die Personalpolitik der Regierung. In dem in unserer letzten Nummer veröffentlichten Bericht über die Versammlung in Wien (Wimberger) haben sich bei der Wiedergabe der Rede des Genossen Ziegler zwei Fehler eingeschlichen, die wir hiemit berichtigen.

Bei der Antwort, die Ministerialrat Dr. Boehl der Deputation erteilte, heißt es: „Die Lohnvorrückungen dürften wahrscheinlich mit je 20 Kr., und zwar für die Professionisten mit zwei Jahren, für alle anderen Arbeiter mit drei Jahren festgesetzt werden“; heißen soll es jedoch: „Herr Ministerialrat Dr. Boehl erklärte der Deputation auf das Bestimmteste, daß die Lohnvorrückungen mit je 20 Kr., und zwar für die Professionisten mit zwei Jahren festgesetzt werden.“

Der letzte Satz in den Ausführungen des Genossen Ziegler soll lauten:

„Der Grundlohn beziehungsweise Anfangslohn der Professionisten soll mit mindestens 1 Kr. über dem örtlichen Grundlohn und für die qualifizierten Hilfsarbeiter mit mindestens 60 Kr. über dem örtlichen Grundlohn festgesetzt werden.“

Berner heißt es in unserem Bericht, daß für die Diener 2000 Kr. Mindestgehalt festgesetzt werden soll. Jedem Sachmann ist es jedoch klar, daß es nicht Mindestgehalt, sondern Mindeste n d gehalt heißen soll.

Eine feste Stirn ist mehr wert als ein Meierhof. Unter dieser Epigramme schreibt die „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahner-Zeitung“ eine Notiz, die sich gegen unseren Genossen Kuley richtet. Mit dieser Notiz meint die „Oesterreichisch-ungarische“, daß der Genosse Kuley die feste Stirne hat. In Wahrheit ist sie jedoch bei der „Oesterreichisch-ungarischen“ und beim „Verkehrsbund“ zu finden. Der „Verkehrsbund“ und die „Oesterreichisch-ungarische“ haben nämlich wieder einmal allzu offensichtlich verraten, daß es ihnen nicht darum zu tun ist, die Interessen der Bediensteten zu wahren. In der Nummer 15 der „Oesterreichisch-ungarischen“ wird geschrieben: „Von einer Stationsprekariat weiß die Kamera zu erzählen und das ist ein lässlich vom Magazinsdiener zum Magazinsauswechsellern ernannter, pumpeher Sozi. Er bezieht inausnehmbar wahrcheinlich als Entlohnung für seinen als in allen Tagen maßgebenden Beistand des Herrn Magazinschefs die fixe Akkordprämie mit dem Anspruch auf den Reserveanteil, wie früher und außerdem noch die den Magazinsmeister zum kommende Akkordprämie.“ kaum daß der Artikel erschienen, stellte die Direktion der Südbahn den Substituten die bisher gewährte Zulage ein und erklärte, es sei ein Irrtum, daß dem Substituten die Zulage gegeben wird. Daran änderte auch die Tatsache nichts, daß diese Zulage schon seit dem Bestehen der Südbahn ausbezahlt wird! Als nun ein Mitglied des „Verkehrsbundes“ sich bei Genossen Kuley beschwerte, daß er die Zulage nicht mehr erhalten wies, um Genosse Kuley natürlich an, sich beim „Verkehrsbund“ zu beschwerten. Und wer hätte das nicht getan? Für jeden, auch für den, der von der Eisenbahn gar nichts versteht, ist es ja klar,

daß der „Verkehrsbund“ mit dieser Notiz die Handhabe zu dem Vorgehen der Südbahn geboten hat. Jetzt natürlich möchte der „Verkehrsbund“ von der Sache nichts wissen und möchte die für ihn so gut passende Rolle des dummen Kerls spielen. Der „Verkehrsbund“ hat wahrcheinlich damit gerechnet, daß der Artikel von der Nummer 15 der „Oesterreichisch-ungarischen“, da diese Zeitung ohnehin mit dem Ausschluß der Öffentlichkeit erscheint, schon vergessen worden ist. Diesmal jedoch hat er sich geirrt und wir haben mit der Veröffentlichung der entsprechenden Stelle nun dafür gesorgt, daß jeder Eisenbahnbedienstete genau sich überzeugen kann, wie der „Verkehrsbund“ die Interessen der Bediensteten preisgibt. Wenn die „Oesterreichisch-ungarische“ meint, dem Genossen Kuley noch zu helfen, so sind wir sehr neugierig darauf, wie sie glaubt, daß ihm geholfen werden kann. Am Ende erklärt sie gar, der Artikel in Nr. 15 ist nur aus Uebersehen eingedruckt worden und der Genosse Kuley trägt, wenn er sagt, er siehe d. n. Das wäre so ungefähr die Schmei Erkl. Und wenn es gilt, einen Meister im Verbrechen möglichst dumm nachzunehmen, die „Oesterreichisch-ungarische“ ist dazu sofort fähig.

Wir haben den Fall, weil er interessant ist, festgesetzt, und was der „Verkehrsbund“ sonst in der Sache noch zu flammeln hat, ist uns egal.

Eisen - Katastrophen während der Weihnachtsfeiertage. Ein schweres Eisenbahnunglück hat sich am ersten Weihnachtsfeiertag bei Croningen in Holland zugetragen. In der Nähe der Eisenbahnbrücke über den Dravenkanal ist ein Schnellzug entgleist. Fünf Personen, unter denen sich auch der Sohn des Ministerpräsidenten befindet, sind getötet und zwölf verwundet worden.

Ein anderer schwerer Eisenbahnunfall ereignete sich am Freitag, dem zweiten Feiertag, auf der österreichischen Eisenbahnstation Märtsch-Dstra. Dort ließ ein Arbeiterzug mit einer Rangierlokomotive zusammen, wobei ein Lokomotivführer getötet, ein Bahnbeamter schwer und acht leicht verletzt wurden.

Korrespondenzen.

Attnang. (Dienstüberbürdung der Wächter.) Von dort wird uns geschrieben: Laut Direktionsamtblatt Ding an der Sonau wird dem Bahnmeister Michl der k. l. Bahnerhaltungsektion Weis für die Anregungen zur Auflösung von Uebergehungen in Schienenhöhe in der Strecke Lambach Markt-Schwanenstadt eine Remuneration von 40 Kr. zuerkannt. Wir sind gewiß nicht als Gegner von Verbesserungen verfahren und haben bis jetzt stets und immer auch den kleinsten Fortschritt mit Dank und Anerkennung belohnt. Doch kommt es uns vor, daß diesmal die „Anregungen“ des Herrn Bahnmeisters Michl zu früh honoriert wurden. Wie wir aus sicherer Quelle erfahren, so dürften diese Anregungen nicht so leicht durchführbar sein und werden hoffentlich Herr Michl und noch einige Herren wohl noch einige Zeit auf die Verwirklichung ihrer Anregungen warten können. Wir sind der Ansicht, daß in diesem Fall auch die Interessenten ein Wortchen mitzureden haben. Wenn das reisende Publikum wissen würde, daß auf dieser doppelgleisigen frequentierten Hauptstrecke ein Personal für die Sicherheit des Verkehrs aufgestellt ist, das sich nur einmal in der Woche einer vollständigen Nachtruhe erfreuen kann, so wird der Ruf nach dem behördlichen Schutz nicht von uns, sondern von den Reisenden erhoben werden.

Der Bahnmeister ist schon oft Antrag von undurchführbaren Vorschlägen geworden. Auch die letzten Dienstverschlechterungen des Wächterpersonals in dieser Strecke sind dem Wohlwollen und der Einsicht des Herrn Michl zu verdanken. Dieser Mann ist heute noch der Ansicht, daß ein Dienstrunus von 16/16 Stunden mit fünf hintereinanderverfolgenden Nachtschichten eine wahre Wohltat für das Wächterpersonal sei.

Bregenz. (Nach dem Unglücksfall.) Am 11. Dezember 11 Uhr 38 Minuten nachts verunglückte bei Einfahrt des Zuges 12 der Oberkondukteur Böckle aus Innsbruck dadurch, daß er vom gleichzeitig einfahrenden Zug 19 überfahren und getötet wurde. Das Unglück geschah, weil Böckle vor Stillstand des Zuges absprang und in den gerade einfahrenden Zug 19 hineinrannte. Man wird jetzt von den Vorgesetzten wieder hören können, daß der Zugführer vor Stillstand des Zuges nicht abspringen darf, wenn auch die Instruktion sagt, daß nur bei in schneller Bewegung sich befindenden Fahrzeugen das Auf- und Abpringen verboten ist und Böckle somit das Unglück selbst verschuldet habe. Wir wollen diesen Fall ein wenig näher in Betracht ziehen und es wäre zu empfehlen, wenn sich die kompetente Behörde dafür interessieren würde, um die eigentlich Schuldtragenden zur Verantwortung zu ziehen. In erster Linie entsprechen die Bahnhofsanlagen absolut nicht mehr den heutigen Verkehrsverhältnissen; sie sind gänzlich unzulänglich und direkt lebensgefährlich. In zweiter Linie möchten wir anfragen: Warum werden die Verkehrsregeln nicht eingehalten, nach denen zwei Züge gleichzeitig nicht einfahren dürfen? Wie man aus sicherer Quelle vernehmen kann, äußerte sich der damals diensthabende Verkehrsbeamte, Herr Fels, bei der behördlichen Einvernahme dahingehend, daß er dem Bahnmeister schon früher den Auftrag erteilt haben soll, bei Zugverspätungen Zugbedeckung vorzunehmen. Wir müssen fragen: Wo ist dieser Befehl? Und wenn derselbe mündlich erteilt wurde, so wolle man die anderen Bahnmeister darüber einvernehmen, ob dieser mündliche Befehl erteilt wurde oder nicht, da sich, wie es scheint, Herr Säcker nicht verteidigen kann. Im weiteren fragen wir Herrn Fels sowie das Bahnbetriebsamt Bregenz: Wenn dieser Befehl tatsächlich erteilt wurde, warum dieser gefährliche Vorgang immer gebudeit wurde? Diese Zugmanipulationen konnte man ja täglich sehen, ohne daß der Bahnmeister beanstandet wurde. Ueberhaupt ist die Zeitdifferenz der beiden Züge 19 und 12 nur eine Minute, denn Zug 19 kommt in Bregenz um 11 Uhr 36 Minuten und Zug 12 um 11 Uhr 37 Minuten an und so waren täglich die Reisenden sowie das Zugpersonal der Gefahr ausgesetzt, überfahren zu werden. Bei genauer und objektiver Erhebung wird die Behörde zur Ueberzeugung gelangen müssen, daß die Schuld an diesem Unfall nicht dem Bahnmeister in die Schuhe geschoben werden kann, daß vielmehr das Bahnbetriebsamt und der Verkehrsbeamte die Schuldigen sind. Warum kann jetzt im Sinne der Instruktion vorgegangen werden, seitdem ein Menschenopfer fiel?

Graz. (R. l. Staatsbahn.) Wir haben die Enttaltung der Güterzüge auf der Linie Graz-Kehring schon einmal im Fachblatt einer Kritik unterzogen. Es wurden nun die Güterzüge 63 M und 62 M regelmäßig eingeleitet. Zug 63 M geht in Graz um 5:36 früh ab und hat in Laßnitzhöhe einen Aufenthalt von 54 Minuten. Warum? Weil er die Kreuzung und Vorfahren mit den Zügen 16 und 26 dort abwarten hat. Zug 63 M könnte in Graz um 39 Minuten später abgehen, er käme immer noch 18 Minuten vor Anlauf des Zuges 26 in Laßnitzhöhe an.

Nun kommen wir über Zug 62. Derselbe hat in Gleisdorf einen Aufenthalt von 20 Minuten. Nun fragt man sich wieder: „Warum?“ Die Strecke ist ja bis Graz frei. Weil er die Kreuzung mit den Zügen 67 M und 25 dort hat, wird vertriebt aber nur im Sommerturnus und Zug 67 M wird das ganze Jahr nicht beansprucht. Daß die Einstellung nach diesem unpraktischen Modus er nicht, ist wiederum ein Werk des Herrn Ramor.

Der als Verkehrsinspektor fungierende Abt. Ramor ist gewiß ein tüchtiges Organ im Verkehrsdienst. Das beweist folgender Fall: Als vor einiger Zeit in der Strecke Gleisdorf-Graz der Viehzug 68 A verkehrte, wurde derselbe vom genannten

ern begleitet. Er fuhr mit demselben in Gleisdorf um 11:20 mittags ab. Nach Laßnitz 33 Minuten Fahrzeit daher um 11:53 an. Personenzug 22 fährt in Gleisdorf um 11:30 ab, in Laßnitz an 11:51. Derselbe mußte schon in Laßnitzthal beim Weidenposten warten. Mit dem Viehzug in Laßnitz angekommen, wollte genannter Herr noch vor Zug 22 nach Graz kommen. Der Diensthabende schlug ihm das ab mit der Begründung, daß er den Personenzug doch nicht vor einem Viehzug im Nachrang stellen kann und ließ den Personenzug vorausgehen. Herr Verkehrsinspektor Ramor war über diesen Vorgang des Diensthabenden so aufgebracht, daß er die Äußerung machte: „Am liebsten möchte ich mich auf die Schienen legen.“

It auch keine Kleinigkeit, daß ein Verkehrsinspektor sich nach den Anordnungen eines Unterbeamten halten mußte. Ueber Zug 64 M, wobei künstlich Verspätungen erzeugt werden, während Zug 66 M leer nachfährt, das nächstmal.

Auffein. Von dort wird uns geschrieben: Aus der Nummer 23 der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ entnehmen wir, daß bei der am 11. November 1913 in Ruffein stattgefundenen Monatsversammlung des Verkehrsverbandes über das Vorgehen des Genossen Mandler losgezogen wurde. Daß sich die Macher des Verkehrsverbandes äußern, ist ja leicht begreiflich. Hat doch Genosse Mandler durch seine unermüdbare Aufklärungsarbeit, speziell über den Verfall der Christlichsozialen an den Eisenbahnen, es so weit gebracht, daß diverse Mitglieder des Verkehrsverbandes demselben den Rücken kehren und unserer Organisation beigetreten sind. In demselben Bericht kann man auch lesen, daß sich der christliche Revident Mayr äußerte, „daß der Boden hier für den Verkehrsverband etwas unfruchtbar sei“. Schade ist nur, daß nicht auch der Wächter-Vertrieb aus Kirchbühl bei dieser Versammlung war, denn er hätte auch in Mayrs Klage einstimmen können. Wie Figura zeigt, wird den Verkehrsverbänden auch in Kirchbühl der Boden zu heiß; sie schmelzen bedeutend zusammen. Zum Ärger der Leiter des Verkehrsverbandes sei es gesagt, daß Genosse Mandler auch in Zukunft wie bisher in seiner Aufklärungsarbeit fortfahren wird, um auch diejenigen, welche heute noch gegnerischen Vereinen angehören, zu überzeugen, daß ihre Rechte und Forderungen nur einzig und allein in unserer Gewerkschaft am besten vertreten werden.

Wett. (R. l. Bahnerhaltungsektion.) Die Streckenblockwächter der Bahnerhaltungsektion Wett hatten bisher einen 12/18stündigen Dienst. Nun wurde ihnen in der Sektion angekündigt, daß sie vom 1. Jänner 1914 den 16/16stündigen Dienst bekommen sollen. Die Streckenblockwächter fragen: Ist es der k. l. Direktion Wien bekannt, daß der Dienst der Streckenblockwächter schon im 12/18stündigen Turnus ein strenger war und daß es daher ganz unmöglich ist, daß diese Blockwächter den Dienst im 16/16stündigen Turnus verrichten können?

Wie verlautet, soll der 16/16stündige Dienst nur probeweise eingeführt werden. Die Blockwächter sind jedoch der Meinung, daß jeder, der von den Dingen etwas versteht, schon von vornherein weiß, daß der Dienst der Streckenblockwächter in der Sektion keine Verschärfung mehr verträgt und daß daher die Probe, die ja nichts anderes als eine neuerliche Schikanierung des Personals bedeutet, unterbleiben könne.

Pragerhof. (Aus dem Sumpfe der Nationalen.) In Pragerhof sind die Beamten und Bediensteten so ziemlich alle organisiert. Der größere Teil, und zwar zumeist die slavisch Uebenseten, sind beim „Allg. Rechtsschutz und Gewerkschaftsverein“ organisiert. Der bedeutend kleinere Rest ist beim „Reichsbund deutscher Eisenbahner“. Unter den Reichsbundlern sind etwa zehn Deutsche, der Rest besteht aus Tschechen und Ultraflorenen, die zwar nicht deutsch fühlen und sprechen, doch im Notfalle „Heil“ rufen dürfen. So mancher dieser „tschechisch-slovenischer Germanen“ dürfte nur deshalb dem „Reichsbund“ beigetreten sein, um dem Drängen seines Vorgesetzten los zu werden, andererseits um bei Vergehen und Unterschlagungen eine gnädige Berücksichtigung zu finden. Das ist auch die einzige Ursache, welche die Ortsgruppe Pragerhof des Reichsbundes deutscher Eisenbahner vor dem gänzlichen Zusammenbruch bewahrt. Und so falsch und hinterlistig diese „Germanen“ mit den deutschen Hochgebanten spielen, so gemein und verräterisch sind ihre Handlungen gegen ihre andersdenkenden Kollegen. Weich unmanlicher und erbärmlicher Mittel hat man sich bedient, um den Lokomotivführeranwärter Papes um seine Existenz zu bringen. Papes hat sich über seine Entlassung so aufgeregt, daß er aus Arankung frühzeitig sein Leben lassen mußte. Was haben die Leute vom Reichsbund nicht alles schon gegen den Wagenmeister Picinin unternommen? Wie viele Denunziationen und unwahre Anzeigen wurden von den Mitgliedern des Reichsbundes gegen Picinin heimlichweise fabriziert? Welche Sorte von Strauchrittern sind es, die in letzter Zeit gegen den Lokomotivführer Daury offen und verächtlich ihre vergifteten Pfeile abfeuern? Sind es nicht immer und stets die Mitglieder des Reichsbundes, welche bei jedem Anstandsgefährs ihre Kollegen hinterücks denunzieren und verleumben. Für die anonymen Briefschreiber und heuchlerischen Träger haben die Deutschen einen gewiß berechtigten Spruch, der da heißt:

Der größte Schuft im Land ist und bleibt der Denunziant.

Oder haben die Reichsbundler in Pragerhof ein Interesse oder gar eine Freude und Stolz, wenn sie als überwiesene Denunzianten unter ehrlichen Menschen herumzischeln können. Vielleicht bringt es der Lokomotivführeranwärter Novak in dieser Beziehung unter seinen Gefinnungsgenossen noch so weit, daß er zum lebenslänglichen Ehrenmitglied der Nationalen ernannt wird und eine große goldene Strawattennadel als Anerkennung für seine „Tätigkeit“ spendet erhält. Die Bewohner von Pragerhof und Umgebung haben hier den besten Beweis, daß die deutsch-nationale Organisation nicht dazu geschaffen wurde, um zum Wohle des gesammten deutschen Volkes zu wirken, sondern um einigen bedeutungslosen und überpannten Narren einen Sport zu verschaffen, wo sie bei Saufgelagen ihre nationalen Phrasen billig an die wenigen Zuhörer ablagern können.

Salzburg. (Zustände am Bahnhof.) Wenn wir die Zustände am Salzburger Bahnhof der Öffentlichkeit übergeben, so geschieht es deshalb, weil diese unerträglich geworden sind. Selbst solche Bedienstete, welche an eine Abhilfe seitens des Herrn Vorstandes Kavigl glaubten, müssen es leider einsehen, daß kein anderer Ausweg offen ist. Nicht Mutwille ist es, wenn wir diesen Weg betreten, um solch kraße, die Dienstfähigkeit eines jeden Bediensteten nehmenden Zustände der Öffentlichkeit zu übergeben, sondern nur ein Akt der Notwehr des gequälten Personals. Betrachten wir vor allem andern die Zustände beim Zugbegleitungspersonal. Es dürfte gewiß von Interesse sein, zu erfahren, auf welche Weise dasselbe zu einem „Eitelcorps“ erhoben werden soll. Wir sind in Salzburg mit zwei Schulbeamten und einem Instruktionsschulbegleiter beauftragt, welche die k. l. Staatsbahnen an Gehalt und Diäten den kleinen Betrag von circa 12.000 Kr. jährlich kosten und deren Ausgabe es sein soll, das Personal zu schulen und zu belehren. Diese Herren fassen jedoch ihre Pflichten anders auf. Es wird ziel- und planlos angezeigt und gestraft.

Und das geschieht unter dem Regime des Herrn Inspektor Kavigl, der bei seinem Dienstantritt von Wohlwollen für das Personal überfloss. Herr Inspektor, vergleichen Sie das Verzeichnis über Strafen im Jahre 1912 mit jenem des Jahres 1913 und gleichen Sie die Parallele zwischen dem strengen Herrn Kavigl und dem humanen Herrn Kavigl: es dürfte sehr zu Ihren Ungunsten ausfallen. Oder sind die Zugbegleiter jetzt eine zahllose Bande geworden, welche nur durch drakonische Maßregeln gebändigt werden kann? Wir haben es satt, wegen jeder Unpasse

angezeigt und auch gestraft zu werden, damit gewisse Herren für einige Stunden Spazierfahrt 60 bis 70 Kr.itäten im Monat machen. Wir glauben, daß ein Schulbeamter zur Beilehrung des Personals und nicht zum Diätenmachen da sei. Wöfe Leute behaupten, daß die Herren das letztere besser können wie das erstere. Wir machen hier den letzten Versuch und bitten den Herrn Inspektor, den Herren Schulbeamten zu sagen, zu welchem Zweck sie eigentlich da sind. Denn wenn weiter wegen jeder Kleinigkeit Instruktion geritten wird, so versichern wir, daß auch wir es können. Ob dies dann im Interesse des geregelten Verkehrs liegt, müssen wir bezweifeln. Wir müssen aus dienstlichem Interesse tagtäglich gegen die Instruktion handeln, um die Regelmäßigkeit des Verkehrs aufrecht zu erhalten. Was eine gute Beilehrung der Bediensteten wert ist, ersieht man deutlich in jenen Kommissionsstellen, wo dem Stationsvorstand im Verein mit dem Schulbeamten wirklich etwas daran liegt, daß ihre Bediensteten auch aus der Instruktion etwas verstehen.

Nun wollen wir das so streng gehandhabte Straffsystem näher beleuchten. Auf das gesamte niedere Personal macht es den Eindruck, daß dasselbe unter dem gestrengen Herrn kaiserlichen Rat Gella besser gestanden ist als unter dem milden Herrn Inspektor Raigl. Ersterer hat das Best nicht aus der Hand gelassen, er hat den Druck des Sparsens auf alle gleichmäßig ausgeübt, wohingegen jetzt konstatiert werden muß, daß die Herren Beamten, insbesondere jene, welche Herrn Inspektor Raigl zu Gesicht sehen, machen können, was sie wollen. Das Verschub-, Stations- und Magazinpersonal, besonders die Arbeiter, werden wegen der geringsten Vergehen mit Geldstrafen bestraft. In vielen Fällen wird das Personal gar nicht einvernommen, es wird einfach nur zur Kenntnis gebracht, daß sie wegen dem oder dem um so viele Kronen bestraft sind. Wir verweisen auf den „Eisenbahner“ Nr. 35, in welchem ein Zirkular der Nordbahndirektion in Bezug auf Vorgang bei Bestrafungen veröffentlicht wurde, welches wir Herrn Inspektor Raigl und den maßgebenden Herren Beamten zum genauen Studium empfehlen. Es sind Fälle vorgekommen, wo Bedienstete wegen des ersten Fehlers gleich mit 5 Kr. bestraft wurden. Wir sind nicht so gut situiert, daß wir die Kronen nur so zum Abziehen haben, noch dazu für Fälle, bei welchen das erstemal vielleicht eine eingehende Beilehrung, das zweitemal eine Klage am Plage wäre. Es wirkt auch nicht gut auf das Personal, wenn man einen Bediensteten, welcher es wirklich verdient hat, da derselbe schon wiederholt wegen des gleichen Deliktes bestraft wurde, mit 5 Kr. bestraft, es ihm aber nach kniefälligen Bitten und Weinen wieder nachsieht. Vor solchen Subjekten eckelt es nicht nur die Bediensteten, sondern muß auch bei einem Bahn-amtsvorstand ähnliche Empfindungen hervorrufen. Unter Gella hat es herartiges nicht gegeben. Er hat nur nach zeitlicher Ueberlegung gestraft, aber was er gesagt und angeordnet hat, bei dem ist es geblieben. Jetzt wurde ein anderer Kurs eingeschlagen. Was macht nun der erwähnte Bedienstete? Er brüskiert sich in der Öffentlichkeit, daß er machen kann, was er will, es geschieht ihm nichts; es hat den Anschein als ob er seine Vorgesetzten im Saute hätte. Wie sagte doch im Juli der gefangene Jüderdieb? „Wenn alle fehlen, so habe ich es mir eben auch erlaubt.“ Tatsächlich ist derselbe nicht entlassen worden, sondern macht im gleichen Betriebe Dienst.

Wenn man diese Fälle vor dem Gedächtnis vorüberziehen läßt, so macht es den Eindruck, als wären diejenigen Bediensteten, welche im Interesse der Eisenbahnverwaltung den Dienst versehen, mit jenen, welchen der Dienst Nebenache ist, verglichen, als minderwertig zu betrachten. Herr Inspektor Raigl hat es sich wahrscheinlich in den Kopf gesetzt, daß er lauter Engel machen will unter seinen Bediensteten. Dies ist bis jetzt noch keinem gelang, und einige so strenge Gottesbeißens wird er immer darunter haben, auch wenn er sich einen Schratenecker als Antialkoholiker verschreibt. Vertrauen und Achtung erwirbt sich nur derjenige Vorgesetzte, welcher seine Untergebenen gleichmäßig und gerecht mit einem gewissen Maß von Wohlwollen und Strenge behandelt. Sollten die Verhältnisse in Salzburg nicht besser werden, so wären wir gezwungen, uns bei Ausübung des Dienstes mehr an die Instruktionen zu halten, nachdem uns diese bei jeder Kleinigkeit in einer den Geldbeutel berührenden Weise in Erinnerung gebracht werden. Ob dies dann für die Eisenbahnverwaltung vorteilhafter wäre, bezweifeln wir.

Das Personal erfuchen wir aber, die Organisation nicht als unnützes Werkzeug zu betrachten und sich nicht immer auf die Alten zu verlassen. Die Jüngeren müssen das Wort vollenden, das die Alten unter unsäglichen Mühen begonnen. Darum hinein in die Organisation als vollwertiges Mitglied.

Wien-Penzing. (Urlaube bei der k. k. Bahn-erhaltungssektion Wien III.) Wiederholte Differenzen zwischen dem Bahnmeister Wellan und den Bahnwärtern, welche Blockapparate bedienen, über Beginn und Anrechnung der Urlaube, zwingen uns, die k. k. Staatsbahndirektion um endgültige Regelung anzurufen. Seit dem Bestand der Bahn ist es Usus, daß der bewilligte Urlaub mit jener Stunde begann, wo die turnusmäßige Diensttour angetreten werden soll. Der Bahnmeister Wellan ist wiederum der Ansicht, daß der bewilligte Urlaub um 12 Uhr nachts beginnt, jedoch nach der sonderbaren Auslegung Wellans nicht um 12 Uhr nachts endet. Herr Wellan entschuldigend seine Auffassung damit, daß bei ihm der Tag um 12 Uhr nachts anfängt und er auch den Substituten nicht anders berechnen kann. Was nun alle Vorstände, Bahn-, Block- und Gebäudemeister seit vier Jahrzehnten verrechnen und verantworten können, das kann Herr Wellan angeblich nicht tun.

Durch die beherrschende Haltung Wellans in der Urlaubsfrage werden jedoch die Bahnwärterschaft geschädigt, wie wir im nachstehenden aufzeigen wollen.

Die Bahnwärterschaft im Blockdienst auf der Strecke Hauptzollamt-Gütteldorf haben 12 Stunden Dienst und 24 Stunden frei. Nimmt sich zum Beispiel ein solcher Bahnwärter, der am 1. Tagdienst hat, seinen Urlaub, so fängt der Urlaub nicht nach Beendigung des Dienstes um 6 Uhr früh an, sondern nach der Beendigung Wellans schon um 12 Uhr nachts, trotzdem der Bedienstete bis 6 Uhr im Dienst stand. Nach der Logik müßte nun auch, wenn nach Bahnmeister Wellan der Urlaub um 12 Uhr nachts beginnt, der Urlaub auch nach 11 Uhr 59 Minuten nachts enden. Weit gefehlt! Endet der Urlaub des Bahnwärters zum Beispiel zur Nachtour, so muß der Bahnwärter nicht etwa um 12 Uhr nachts den Dienst übernehmen, sondern schon um 6 Uhr abends. Durch diesen eigenmächtigen Vorgang werden den Beurteilenden sechs Stunden vor Eintritt und sechs Stunden vor Ablauf des Urlaubes genommen. Bei zwei Tagen Urlaub sind die Bediensteten dadurch um zwölf Stunden freie Zeit betrogen; betrogen zum Vorteil der Bahnverwaltung, denn der Blockbahnwärter mußte auf Anordnung des Bahnmeisters Wellan während seines Urlaubs zwölf Stunden Dienst versehen. Wir glauben kaum, daß eine vorgelegte k. k. Staatsbahndirektion zu dieser eigensinnigen Haltung eines einzelnen, wodurch viele Bedienstete geschädigt werden, ihre Zustimmung erteilen wird.

Verammlungsberichte.

Massenversammlung der Eisenbahner in Linz a. d. Donau.

Die Art und Weise, wie sich die Eisenbahnverwaltung um die restliche Durchführung des vom Parlament seinerzeit angenommenen 88-Millionen-Antrages herumdreht, die Unaufrichtigkeit, mit der sie dabei zu Werke geht, und das offensichtliche Bestreben, die Bediensteten in ihren Rechten zu kürzen —

alles das und noch manch anderes hat im Eisenbahnerpersonal berechtigte Entrüstung und große Erregung hervorgerufen.

Diese kritische Stimmung kam in der am 13. Dezember im Linzer Aktienkeller stattgefundenen Eisenbahnerversammlung recht deutlich zum Ausdruck. Die Versammlung war massenhaft besucht und nahm einen sehr imposanten Verlauf. Als erster Redner sprach Reichsratsabgeordneter Genosse Tomischil. Er schilderte eingehend den Verlauf der parlamentarischen Verhandlungen über die Forderungen der Eisenbahner, das zweideutige Verhalten der bürgerlichen Abgeordneten und die Verschleppungstaktik der Regierung. Dann kam Redner auf die Verwendung der zuerst zugestandenen 21 Millionen zu sprechen, die durchaus nicht so erfolgrich, wie es den Wünschen des Personales entsprach. Die später bewilligten 15 Millionen werden nun gar auf drei Raten verteilt, die erste Rate von sechs Millionen soll bereits zu einer Verbesserung der Bezüge der Bahnbediensteten verwendet worden sein, die Bediensteten aber verspüren nichts von einer Verbesserung. Die Art der Aufstellung betrachtet das Eisenbahnministerium sonderbarer Weise als eine vertrauliche Sache man weigert sich an zuständiger Stelle beharrlich, über die verwendeten Gelder Rechnung zu legen. Dieses Vorgehen erzeugt im Personal natürlich das größte Mißtrauen und tiefe Unzufriedenheit.

Redner besprach die Forderungen der einzelnen Kategorien, die zweijährige Vorrückungsfrist für die Diener, die Erhöhung der Arbeitslöhne und die neue Arbeitsordnung, die für manche Bedienstete sogar eine Verminderung ihrer Bezüge brachte. Die Dienstpragmatik wird durch eine neue Einteilung der Kategorien so gehandhabt, daß Bedienstete aus einer höheren in eine niedere Gehaltsklasse veretzt werden. Wo man hinschaut, anstatt Verbesserungen sogar Verschlechterungen. Wegen diese Praktiken des Eisenbahnministeriums und seiner Vollzugsorgane muß sich das Personal energisch zur Wehr setzen und die organisierten Eisenbahner werden auch den Kampf nicht scheuen, um weitere Verschlechterungen hintanzuhalten und die längst versprochenen Verbesserungen endlich zu erlangen. Die Verantwortung für die kommenden Dinge muß einzig und allein das Eisenbahnministerium tragen, und die Öffentlichkeit wird schon erfahren, wer an den Dingen schuld ist.

Mit einem kräftigen Appell an die Eisenbahner, die sozialdemokratische Organisation für die bevorstehenden schweren Kämpfe zu stärken und einig und geschlossen vorzugehen, schloß Genosse Tomischil seine sachkundige Rede, die wiederholt von lebhaften Zustimmungskundgebungen unterbrochen worden war und am Schluß mit lebhaftem Beifall belohnt wurde.

Vertrauensmännerversammlung der organisierten Signalmeister in Prag.

Dieselbe fand am 8. November bei zahlreichem Besuch statt. Nach Erlebigung des Einlaufs wurde zur Kenntnis genommen, daß die Aktion betreffs der qualifizierten Signal-schlosser bei der k. k. Staatsbahndirektion mit gutem Erfolg beendet und daß die Qualifikation der Signal-schlosser gemeinsam mit den Signalmeistern neuerdings durchgeführt wurde. Im weiteren Verlauf wurde die in letzter Zeit durchgeführte Ernennung von Unterbeamten zu Beamte besprochen und mit Bedauern konstatiert, daß kein einziger Signalmeister ernannt wurde, trotzdem, daß selbst der k. k. Eisenbahnminister die Deputation der Signalmeister berichtet hat, daß an Stelle der verlangten Einreichung der Signalmeister in die Kategorie Unterbeamte a) ehestens die individuelle Ernennung der Signalmeister zu Beamte durchgeführt wird. Die Signalmeister können mit Rücksicht auf ihre sachlichen Leistungen den Anspruch auf diese Einreichung erheben. Die Signalmeister müssen sich bei der Aufnahme in den Bahndienst mit den nötigen Fachbildungen ausweisen können, die nicht nur mit kurzer Einschulung oder mit einigem Monatskurs bei der Bahn anzuweisen sind. Jeder Signalmeister muß ausgeleitet Mechaniker oder Maschinist sein. Viele Signalmeister sind Absolventen von Fach- und Gewerbeschulen. Dies alles wird meist von den maßgebenden Herren übersehen und den berechtigten Forderungen und Beschwerden nicht entsprochen.

In der Versammlung wurde weiters über die Verhältnisse zwischen den Signalmeistern und Signal-schlossern debattiert. Diese Angelegenheit wurde gründlich durchberaten und darauf hingewiesen, daß die Signal-schlosser keinen Grund zur Beschwerde gegen die Signalmeister haben. Hauptsächlich die Signalmeister in Böhmen haben den Signal-schlossern ihre berechtigte Forderung „Ernennung zu Unterbeamte“ jederzeit anerkannt.

Die Signalmeister haben sich gegen die Einführung des verbundenen Dienstes in erster Linie mit dem Hinweis auf die bessere Art des Dienstes gerechert, der seinerzeit bei den Privatbahnen vor der Verstaatlichung, und zwar bei der Staatsbahngesellschaft, der Detsch. Nordwestbahn und der Südbahn bestand. Bei diesen Bahnen waren den Telegraphenmeistern die Instandhaltung des elektrischen Blockabteils und andere elektrische Einrichtungen ausschließlich für den elektrischen Blockabteil zugeteilt, dann wurde der Blockmeister eingesetzt. Mit der Einführung des gemeinschaftlichen Dienstes der Telegraphen- und Blockmeister wurde dieser aufgehoben und zur Erhaltung des elektrischen und mechanischen Abteils der Signalmeister bestellt und die demnach Vorschritt LXVII, Absatz 3, der Signal-schlosser zugeteilt. Nach den bestehenden Vorschriften ist der Signal-schlosser ebenso wie der Signalmeister für den Abteil des mechanischen Blocks verantwortlich. Die Signalmeister verlangten ebenso wie die Signal-schlosser, daß der Dienst wieder geteilt werde und daß den Signal-schlossern die Instandhaltung des mechanischen Blockabteils selbständig zugewiesen werde.

In der Versammlung wurde auch wegen ungenügender Errichtung von Signalwerkstätten neuerdings Beschwerde geführt. Obzwar laut Ministerialanordnung sämtliche Bauten neuer Anlagen und Rekonstruktionen die Signalwerkstätten durchzuführen sollen, wird stets von den Signalmeistern verlangt, daß sie solche Bauten und Rekonstruktionen selbst durchführen. Infolgedessen sind die Signalmeister noch mehr belastet und können sich daher nicht den verantwortlichen Arbeiten, für welche sie eigentlich bestellt sind, voll und ganz widmen. Ueber alle diese Angelegenheiten wurde eingehend beraten und die weitere Taktik beschlossen.

Im Interesse der allgemeinen Organisationsarbeit wurde beschlossen, allen Genossen Signalmeistern anzuschreiben, sich in den Ortsgruppen des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, dessen Mitglieder sie sind, an den Arbeiten reger zu beteiligen. Aus diesem Anlaß wurde beschlossen, daß die Vertrauensmännerversammlungen der organisierten Signalmeister regelmäßig vierteljährig, und zwar stets den ersten Samstag im Februar, Mai, August und November, stattfinden werden. Im Falle dringender Notwendigkeit werden außergewöhnliche Versammlungen einberufen und werden Tag und Stunde schriftlich und im Nachblatt den Mitgliedern bekanntgegeben. Die Einzahlungen der Mitgliedsbeiträge sind so geregelt, daß den Signalmeistern an jenen Orten, wo sich keine Ortsgruppe oder Zahlstelle befindet, auf ihren Wunsch Postchecks ausgestellt werden. Die Organisationsberichte werden stets zeitgerecht in den Nachblättern veröffentlicht, auf was die Genossen Signalmeistern besonders aufmerksam gemacht werden. Die nächste regelmäßige Vertrauensmännerversammlung findet am Samstag den 9. Februar 1914, um 7 Uhr abends, in Prag, Restauration „U Biskupských“, statt.

Wien. (Oesterreichische Nordwestbahn.) Das definitive Magazinpersonalhielt am 5. Dezember im Restaurant „Franz Jofefs-Bahn“ eine gut besuchte Versammlung ab, wo Genosse Müller über die Forderungen des definitiven Magazinpersonals referierte. Der Redner besprach die immerwährenden Verschlechterungen, welche durch die Nichtnormierung der Unterbeamtenstellen im Magazinbediensteten und die unterlassene Ueberlegung von Magazinbediensteten und Bediensteten hervorgerufen werden. Schuld an

diesen Verhältnissen seien vielfach die Magazinbediensteten selbst, da sich dieselben viel zu wenig um ihre Organisation kümmern. Nur dann, wenn die Mehrzahl dieser Kategorie durch seinen Zusammenschluß solidarisch vorgeht, ist es möglich, eine Verbesserung ihrer Lage herbeizuführen. Die folgenden Redner schilderten die traffen Zustände auf den Wiener Bahnhöfen und Magazinen und jeder einzelne forderte zum Anschluß an die Organisation auf.

Endlich (Versammlungsbericht.) Am 8. Dezember fand hier eine zahlreich besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt in welcher Genosse Grünzner sein Referat erstattete. Die Versammlung erklärte sich mit den Beschlüssen der am 14. und 15. November in Wien abgehaltenen Hauptversammlung einverstanden und fordert die Kollegen allerorts zum Beitritt in die gewerkschaftliche Organisation auf.

Linz a. d. D. (Kanzleibedienerversammlung.) Am 4. Dezember ward in Linz, im Gasthof zum weißen Mann eine Versammlung der Kanzleibediener einberufen, die sehr gut besucht war. Auch die Christlichsozialen wurden eingeladen, welche sich zu dieser Versammlung einen Herrn Udelinger, Obmann des Christlichsozialen Kanzleibedienervereines, als Redner mitbrachten. Diefem Herrn dürfte wohl in Anbetracht der massenhaft erschienenen Kanzleibediener das Herz in die Hose gefallen sein, denn er fand es für seine Person und seinen Verein für „ehrenvoller“, etwaigen Anfragen über seine bisherigen Leistungen und Vereinstätigkeit vorichtig aus dem Wege zu gehen. Die Genossen Weiser und Aschpöck besprachen in eingehender Weise die Forderungen der Kanzleibediener und forderten zum Anschluß an die Organisation auf. Zum Schluß wurde eine diesbezügliche Resolution einstimmig angenommen.

Eine Versammlungstour. In der Zeit vom 6. bis 10. Dezember, wurde auf der Strecke der Nordbahn und zwar in den Stationen Krafau, Olmütz, Mähr.-Drauz, Brünn und Lundenburg, ferner am 15. Dezember in Pretau eine Versammlungstour abfolviert, in welcher die Genossen Kuzicka und Dusel über die Einteilung der Aktion in Angelegenheit der außerhalblichen Anrechnung der Dienstahre für das Zubegleitungs- und Lokomotivführerpersonal Bericht erstatteten. Die Versammlungen waren gut, in Pretau Mähr.-Drauz und Lundenburg sehr zahlreich besucht. Der Bericht wurde allerorts mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. In Pretau referierten die Genossen Kuzicka und Dusel noch überdies über die Aufteilung der 15 Millionen Kronen.

Br. Neustadt. Am 17. Dezember 1913 fand im hiesigen „Arbeiterheim“ eine sehr gut besuchte Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Dusel unter gespanntester Aufmerksamkeit über die Aufteilung der 15 Millionen Kronen sprach.

Aus den Organisationen.

Subidgtsdorf. (Generalversammlung.) In der am 25. Dezember abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Funktionäre aufgestellt: Alois Klingner, Vertrauensmann; Franz Dürr, Obmann, Franz Thonn, Stellvertreter; Franz Kunz, Schriftführer; Franz Portisch, Kassier; Nischmann und Lerch, Subkassierer; Leopold, Subkassierer für Sicheltdorf; Wolf und Farmer, Kontrolle. Zuschriften sind an Franz Dürr, Bahnrichter in Subidgtsdorf, zu senden. Die Monatsbeiträge sind längstens bis 5. eines jeden Monats an den Kassier zu bezahlen. Die restierenden Mitglieder werden aufgefordert, ihre schuldigen Beiträge ehestens nachzuschicken.

Komotau. (Vereinsnotiz.) Alle Ansuchen um Gewährung von Rechtsschutz und Unterstützungen sowie Unfallanzeigen von Mitgliedern sind an Genossen Edmund Sattler in Komotau, Kapellengasse 380 zu richten. Gleichzeitig machen wir die Mitglieder auf die Zentralbibliothek im Volkshaus aufmerksam. Die Bücherausgabe erfolgt jeden Mittwoch von 7 bis 9 Uhr abends und jeden Sonntag von 9 bis 11 Uhr vormittags gegen Vorweisung des Mitgliedsbuches.

Selzthal. (Vereinsnotiz.) Die Mitglieder werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Revision beim Kassier abzugeben.

Bregenz. (Vereinsnotiz.) Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Bibliothek durch Ankauf mehrerer prächtiger und inhaltreicher Bände vergrößert wurde. Wir empfehlen diese Bücher den Kollegen zum fleißigen Studium. Ferner werden die Mitglieder ersucht, die Versammlungen stets zahlreich und pünktlich zu besuchen.

Komotau. (Vereinsnotiz.) Nachdem trotz der Auforderung in „Eisenbahner“ immer noch eine Anzahl von Mitgliedern mit den Monatsbeiträgen im Rückstand sind, so werden diese nochmals ersucht, ehestens nachzuschicken, widrigenfalls sie ihrer Mitgliedschaft verlustig werden. Insbesondere werden die Mitglieder des Hinterbliebenenunterstützungsfonds aufmerksam gemacht, ihren Verpflichtungen nachzukommen, da ein Rückstand bei eintretendem Todesfall den Verlust der Sterbequote nach sich zieht.

Marburg I. (Vereinsnotiz.) Die Mitglieder werden ersucht, ihre fälligen Monatsbeiträge stets rechtzeitig zu begleichen, da laut Auftrag der Zentrale rückständige Beiträge nach drei Monaten nicht mehr angenommen werden dürfen.

Advertisement for Malzkaffee (Malt Coffee) featuring a decorative border and text: 'Gebrannte Gerste ist noch lange kein Malzkaffee, da sie nicht gemälzt ist! Malzkaffee ist aber noch lange kein Kathreiners Aneipp-Malzkaffee, da nur dieser durch das daran berühmte Kathreiner-Verfahren einen wirklichen Kaffeegeschmack besitzt. Echt nur in geschlossenen Originalpaketen, niemals offen ausgewogen.'

Verschiedenes

Die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen in europäischen Ländern. Nach einer Aufstellung im "Railway Budget" beläuft sich die höchste Geschwindigkeit der Epprehänge in den einzelnen Ländern per Stunde wie folgt: Frankreich 57 1/2 englische Meilen, England 54 1/2 Meilen, Deutschland 50 1/2 Meilen, Belgien 49 Meilen, Holland 48 1/2 Meilen, Oesterreich-Ungarn 45 1/2 Meilen, Italien 41 1/2 Meilen und Rußland 38 1/2 Meilen. Interessant ist auch die Aufzählung solcher Hügel, welche, ohne in einer Station Aufenthalt zu nehmen, gewaltige Strecken zurücklegen. So fährt zum Beispiel der Zug London-Crewe diese 157 Meilen lange Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 Meilen per Stunde ohne jeden Aufenthalt, ferner der Zug Crewe-Carlisle 140 Meilen und ein Zug von London nach Nottingham 102 Meilen mit derselben Geschwindigkeit ohne Zwischenstation. Frankreich verfügt über einen solchen Zug auf der Strecke Dag-Vorbeaux, welcher 91 1/2 Meilen mit einer Stundengeschwindigkeit von 57 1/2 Meilen und auf der Strecke Paris-St. Quentin 95 1/2 Meilen mit einer solchen von 55 1/2 Meilen zurücklegt. Auch in Deutschland gibt es Hügel, die ganz enorme Strecken ohne Zwischenstation zurücklegen. Es wäre hier erwähnenswert der Zug Berlin-Leipzig, der mit der durchschnittlichen Stundengeschwindigkeit von 41 1/2 Meilen diese 108 Meilen lange Strecke befährt, ferner der Zug Wittenberge-Hamburg (95 1/2 Meilen), der 51 Meilen in der Stunde zurücklegt.

• 1 englische Meile — 1.6 Kilometer.

Größe und Gewicht bei reichen und armen Schullern. Ueber die Wachstumsunterschiede armer und wohlhabender Schuller liegt eine ganze Anzahl von Untersuchungen vor. Eine der interessantesten ist die von Rich an Kindern der Berliner Gymnasien und Volksschulen vorgenommenen, weil sie neben der Größe auch das Gewicht berücksichtigt und beides in Beziehung zueinander setzt. Es hatten demnach durchschnittlich

Table with 4 columns: Alter, Größe (Gymnasien, Volksschulen), Gewicht (Gymnasien, Volksschulen). Rows for ages 6, 8, 10, 12, 14.

Die Unterschiede sind ganz enorm. Sie wachsen von 4.7 Zentimeter und 2.2 Kilogramm im ersten Schuljahr auf 9.4 Zentimeter und 8.6 Kilogramm im achten Jahr. Während der 14jährige Gymnasiast 92 Pfund im Durchschnitt schwer ist, wiegt der gleichaltrige Volksschüler nur 75 Pfund. Auch wenn man das Gewicht per Zentimeter Größe feststellt, fällt die Rechnung ganz gewaltig zugunsten des höheren Schülers aus.

Über auch in jeder anderen körperlichen Beziehung sind die reichen Kinder den armen überlegen, wie Nicotro feststellt hat, so in Bezug auf Brustumfang, Ausdehnungsindex, Lungenstärke, Körperkraft, Kopfumfang, Stirnhöhe, wahrnehmbares Hirngewicht. Aus den drei letztgenannten Faktoren ergibt sich aber auch die geistige Überlegenheit. Aus den Untersuchungen Bayerhals ergibt sich, daß gute geistige Fähigkeiten häufig bei großen, selten bei kleinen und niemals bei kleinsten Köpfen vorkommen. Die bei der Geburt vielleicht in ebenso hohem Maße wie bei den reichen Kindern vorhandene Intelligenz der armen Kinder verflümmert also infolge mangelhafter Pflege und Ernährung des Proletariatsproklings. Unsere heutige widerwärtige Gesellschaftsordnung beraubt so die Menschheit ununterbrochen einer Fülle der wertvollsten Intelligenzen.

Versammlungsanzeigen

- In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Kuperschin, Am 3. Jänner im Gasthaus „zum Bieltal“. Die Mitgliedsbücher sind mitzubringen. Sporitz, Am 4. Jänner um 2 Uhr nachmittags Generalversammlung in Stups Gasthaus. Pilsen, Am 4. Jänner um 8 Uhr abends Generalversammlung im Vereinslokal. Rürsdan, Am 4. Jänner um 2 Uhr nachmittags öffentliche Vereinsversammlung. Krems an der Donau, Am 6. Jänner um 9 Uhr vormittags in Hinterlückers Gasthaus in Berg Versammlung der Oberbauarbeiter. Gmünd, Am 6. Jänner um 2 Uhr nachmittags Generalversammlung im Vereinslokal. Jägerndorf, Am 6. Jänner um 2 Uhr nachmittags Generalversammlung im Arbeiterheim. Warburg I, Am 8. Jänner um 6 Uhr abends im „Volkshaus“, Bergstraße 4, Versammlung der Oberbauarbeiter. Märkisch-Schönberg, Am 11. Jänner Generalversammlung im Vereinslokal. Komotau, Am 11. Jänner um 1/2 8 Uhr nachmittags im Hotel „Reichenauer“ in Oberdorf Generalversammlung. Bartlesdorf, Am 11. Jänner um 1/2 4 Uhr nachmittags im Gasthaus des Herrn Richter. Warburg I, Am 15. Jänner um 8 Uhr abends im „Volkshaus“ Vereinsversammlung. Kleinmünchen, Am Sonntag den 4. Jänner 1914, 8 Uhr nachmittags, in Kleinmünchen, Schießhalle, Mitgliederversammlung.

Sprechsaal

Wächterkonferenz im Direktionsbezirk Linz. Am Sonntag den 18. Jänner 1914 um 8 Uhr vormittags findet in Linz im Gasthaus „zum Stahlrad“, Unionstraße, eine Wächterkonferenz für den ganzen Direktionsbezirk statt. Tagesordnung: 1. Die Aufstellung der 15 Millionen Kronen und die geplante Dienstverflechtung. Referent: Genosse Sommerfeld aus Wien. 2. Bericht von der letzten Personalkonferenz. Referent: Genosse Freischlag aus Linz. 3. Anträge und Anfragen. Die Genossen und Kollegen sollen, soweit dies möglich ist, bestimmt erscheinen, da für alle Wächter wichtige Fragen behandelt werden und dazu Stellung zu nehmen ist.

Die juristische Sprechstunde

findet stets am Dienstag von 6 bis 7 Uhr abends im Rechtschreibbüro (Eisenbahnerheim) statt und erteilen in derselben unsere Vereinsanwälte, Herr Dr. Garpner oder Herr Dr. R. a. h. (auch in Privatsachen) Rechtsauskünfte. Ist Dienst-

tag ein Feiertag, so ist die Sprechstunde tags zuvor. Die Genossen Mitglieder werden in ihrem eigenen Interesse ersucht, diese Institution fleißig zu benutzen.

Die Zentraleitung.

Eisenbahnerheim

Seit ungefähr drei Wochen ist eure Festung, das Eisenbahnerheim, eröffnet worden. Wie ihr aus dem „Eisenbahner“ und den Bruderorganen entnommen habt, ist die Erhebung dieses Gewerkschaftshauses ein Werk, auf das die gesamte Wiener Arbeiterschaft, ja die Arbeiterschaft ganz Oesterreichs mit Stolz hinsteht. Aus allen Ecken unseres Reiches kommen täglich Genossen herbeigeströmt, die euer Heim und eure Kraft bewundern, die ein solches Werk geschaffen hat. Leider gibt es in Wien noch viele Genossen, die ihr eigenes Werk noch nicht besichtigt haben und die darin abgehaltenen Veranstaltungen nicht besuchen. Wir haben schon erwähnt, daß in unserem Haus nicht bloß belehrende, erzieherische und organisatorische Arbeit geleistet wird, sondern daß wir auch einmal in der Woche unseren Eisenbahnern Gelegenheit zur Erholung geben.

Jeden Sonntag ab 8 Uhr haben wir in unserem Prachtfaal, den jedermann bewundert und bestaunt, ein Künstlerkonzert mit Besanginlagen. Diese Veranstaltungen sollen dazu beitragen, daß wir uns nicht bloß als Kämpfer finden, sondern uns auch als Freunde und Kameraden in trauter Stunde kennen lernen. Unser Gewerkschaftshaus soll nicht bloß nach außen hin Eisenbahnerheim heißen, es soll auch nach innen diesen Namen rechtfertigen. Hunderte von Genossen besuchen ab und zu ein Unterhaltungslokal, besuchen des öfteren ein Kaffeehaus und denken nicht daran, daß sie all diese Genüsse und Freuden in ihrem eigenen Heim, wo sie zu Hause sind und sich wohl fühlen, haben können. Unsere Restaurationslokale sind sicher derart eingerichtet, daß jedermann, der ein Bedürfnis hat, sie zu besuchen, sich sehr heimlich fühlen wird. Unsere Küche ist erstklassig und die Preise derart gehalten, wie man sie bei genau ähnlichen Unternehmungen nirgends findet. Die Hauptsache aber ist, daß der Eisenbahner sich unter Eisenbahnern befindet, daß er manche Erfahrungen und manche Bekanntschaften machen kann und daß sie einander auch als Menschen näher treten.

Wer sich um die großen Tagesfragen kümmert, der findet in unserem Kaffeehaus einen Zeitungsparc, wie selten ein Unternehmen einen solchen aufzuweisen hat. Alle bedeutenden Tagesjournale, Illustrationen, Wochen- und Unterhaltungsschriften liegen hier auf. Der einzelne ist nicht imstande, einen solchen umfangreichen, teuren Zeitungsparc zu halten; bei uns aber wird ihm Gelegenheit gegeben, durch die Lektüre einen Blick über die Grenzen unseres Reiches hinaus zu machen. Wer das Bedürfnis hat, sich für ein paar Stunden des Alltagslebens und der Alltagsorgen zu entledigen, ein freier Mensch zu sein, der versuche es, unsere Lokale, die ja eigens für euch eingerichtet und verwaltet werden, zu besuchen. Euer Kaffeehaus soll der Sammelpunkt und der Treffpunkt aller Eisenbahner sein. Es ist geradezu eine Schande, daß unsere Genossen und Kollegen ihre freie Zeit in schmutzigen, übertriebenen Alkoholfreuden bei Kartenspiel verbringen, während sie sich im eigenen Heim durch Besen und gemeinschaftliche Aussprache weit billiger eine Unterhaltung verschaffen könnten.

Wenn die Eisenbahner ernstlich wollen, daß ihr Haus mit Recht ihren Namen führt, dann ersuchen wir sie, unserer Einladung Folge zu leisten und nach Möglichkeit uns als Gäste zu unterstützen. Die Verwaltung.

Berein „Eisenbahnerheim“

ladet die Genossen samt ihren Frauen für den Neujahrstag zu den

Konzerten

berühmten D'Salzbürger

ein. Zum Vortrag kommen Solis, Duetten, Gesangsposten, Scherze und Rezitationen. Wer einmal lachen und immer wieder lachen will, der muß kommen. Für dieses Jahr nur einmaliges Auftreten. Entree inklusive Garderobe nur 60 Heller pro Person. Anfang 7 Uhr abends im Prachtfaal. Nach Beginn kein Einlaß.

Offene Anfragen

An die k. k. Direktion der Staatseisenbahngesellschaft! Die Bediensteten des k. k. Bahnbetriebsamtes Brud a. d. Leitha erlauben sich auf diesem Wege die Anfrage an die k. k. Direktion zu richten, warum die Bediensteten, die zum Bezug von Brennmaterial berechtigt sind und die das ihnen nach den Vorschriften zukommende Brennmaterial auch schon zur Gänze bezahlt haben, das Brennmaterial nicht zur Gänze erhalten. Sie wünschen nämlich nicht, daß sie mit dem Jahreswechsel etwa um das ihnen noch fehlende Brennmaterial zu kurz kommen.

Die Betroffenen.

An die k. k. Direktion der Staatseisenbahngesellschaft! In der Station Brud a. d. Leitha kommt es öfter vor, daß der Herr Stationsvorstand mit besonderer Vorliebe Unterbeamte wie Magazinmeister und Magazinaufscher, wenn selbe dienstlich zu ihm kommen, um Zigaretten, Rauchtabak und dergleichen kaufen geschickt. Da durch derartige Aufträge diese

Leute dem Spott der Kollegen und Untergeordneten preisgegeben werden, überdies der Herr Stationsvorstand zur Beförderung dieser privaten Dienstleistungen Arbeiter und auch einen Fortier jederzeit zur Verfügung hat, so bitten die Betroffenen, eine k. k. Direktion der St.-E.-G. möge dem Herrn Stationsvorstand in Brud a. d. Leitha in Erinnerung bringen, daß es sich keineswegs schickt, private Gefälligkeiten durch dienstliche Anordnungen von Unterbeamten zu erzwingen. Erzwingungen sind diese Gefälligkeiten deshalb, weil jede Einsprache gegen einen derartigen Mißbrauch von dem Stationsvorstand als Dienstverweigerung klassifiziert werden könnte.

An den Herrn Eisenbahnminister!

Euer Eyzelleng!

Uns wohlbewußt, daß Sie nicht für alle — sagen wir — Unglücksfälle, die in Ihrem Wirkungsbereich geschehen, die Verantwortung tragen können, wollen wir Ihnen dennoch nachsichenden Fall zur Kenntnis bringen, in der Annahme, daß Sie dem mit sämtlichen Achsen entgleisten Recht wieder ins Geleise helfen werden.

Am 18. März l. J. wurde in Station Rudolfswert, k. k. Staatsbahndirektionsbezirk Triefst, der Lokomotivführer Wenzel Gröger von der Gendarmerie wegen dringenden Verdachtes, Bestrafung gestohlen zu haben, verhaftet und dem Kreisgericht in Rudolfswert eingeliefert. Diese Verhaftung hatte eine sehr weisheitsvolle Unternehmung zur Folge und endete nach drei Monaten mit der Verurteilung Grögers zu 14 Tagen Arrest. Nur mit schwerer Mühe entschloß sich damals die sonst bei Strafen nicht saumige Direktion zur Suspendierung Grögers, welcher Umstand verschieden kommentiert, jedoch vom Herrn Hofrat Salambos ganz übersehen wurde. Erst nach Monaten entschloß sich die Direktion, das Disziplinarverfahren einzuleiten, was jedoch Gröger damit quittierte, daß er einen angeblich gehaltenen Unfall zur Angelegenheit brachte und dessen Anerkennung durchsetzte.

Wie gewissenhaft die Disziplinaruntersuchung durchgeführt wurde, kann man sich selbst vorstellen, wenn man erfährt, daß sie damit endete, den Gröger mit 2 Prozent Gehaltsabzug zu bestrafen. Nun wurde in der gerichtlichen Untersuchung festgestellt, daß Wenzel Gröger schon vor seinem Eintritt in den Staatsbahndienst in Wien wegen Diebstahls zu drei Monaten Arrest verurteilt wurde und bei seiner Aufnahme diesen Ausschließungsgrund verschwiegen.

Entgegen den klaren Bestimmungen der Dienstordnung wurde Gröger wegen dieses offensichtlichen Betruges von der k. k. Staatsbahndirektion Triefst im Monat November l. J. im Ordnungsweg mit 10 Kr. bestraft, erhielt jedoch als Gegenleistung am 1. Dezember den gesamten Nachtrag an zurückgehaltenen Gehältern ausbezahlt. Nun veröffentlicht das Amtsblatt seine Verurteilung nach Triefst, und zwar „aus Dienstesrückständen“, also bei voller Entschädigung der Ueberlieferungsansprüche.

Das surben Geschickerte ist ein ziemlich harter Tabak und reicht sehr nach Korruption, um so mehr, wenn man weiß, daß sich um den Fall der traimischdeutsche Volkstrat sehr interessierte, und daß der Exponent dieser Körperschaft als Referent für Personalangelegenheiten in der Triefster Direktion unter der Firma „Oberstaatsbahnrat Dr. Seemann“ sibt.

Dieser Herr ist jedoch nicht immer so milder Stimmung, sondern ist imstande, braven Leuten mit einem Federstrich die ganze Existenz zu vernichten, wenn diese so ehrlich sind und offen bekennen, daß sie als arme Handwerksburschen mit dem famosen Bagabundengesch in Konflikt gerieten. Solche Fälle sehen Euer Eyzelleng jederzeit zur Verfügung.

Da wir nicht annehmen können, daß eine so willkürliche Auslegung der gültigen Bestimmungen seitens Euer Eyzelleng gebuldet werden können und durch dieselbe eine verhängnisvolle Rechtsunsicherheit einreihen müßte, so erwarten wir die strenge Revision der Fälle und strengte Bestrafung der Schuldigen, die noch manch anderes am Kerbholz haben.

Briefkasten der Redaktion

An mehrere Einsender. Infolge der Weihnachtsfeiertage konnten einige Eisenbahnen nicht bearbeitet und deshalb auch nicht veröffentlicht werden. Wir werden das Versäumte jedoch nachholen. — Graz I. Zur Veröffentlichung nicht geeignet, weil zu belanglos. — A. B. in Warburg. Anonyme Zuschriften können unter keinen Umständen berücksichtigt werden. Dieselben wandern unabhänberzig dorthin, wo sie hingehören, in den Papierkorb. — Stitteldorf. Zur Veröffentlichung ungeeignet. — Algenfurt. Wir würden durch die Veröffentlichung dem Personal wenig nützen. Warten wir das weitere Verhalten dieser Herren ab. — Wiefinger. Die Frage können wir nur beantworten, wenn uns die genauen Anstellungs- und Vorrückungsdaten bekanntgegeben werden.

Insertate advertisement with text: Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.

Advertisement for Josef Blahut's feather beds, featuring a swan logo and text: Beste und realste Bezugsquelle! Billige Bettfedern, Daunen. Fertige gefüllte Betten.

Advertisement for DRUCK- u. VERLAGS-ANSTALT VORWÄRTS, located in Wien V, Rechte Wienzeile 97, with telephone numbers 4331 and 3545.

