

Wahlpruch:  
Was wir begehren von der Zukunft fernest  
Dass Best und Arbeit uns gerüster liehen,  
Dass uns in der Schule lernen  
Und unsere Kreise nicht mehr betruen gehet.  
G. Herwegh.



# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**  
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. 2.50  
Ganzjährlich ..... 5.75  
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das  
übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 31

Wien, den 1. November 1912.

20. Jahrg.

## An unsere Kalenderabnehmer!

Zu unserem Bedauern müssen wir bekanntgeben, daß die bei uns eingelaufenen Bestellungen nicht so rasch effektiviert werden können, wie es wünschenswert wäre, weil die Buchbinderarbeit sehr langsam vorwärtsgcht. Wir bitten daher alle Besteller, ein wenig Geduld zu haben und uns nicht mit Reklamationen und Anfragen zu überfluten.  
Der Kalenderverlag.

## Ein demagogisches Meisterstück.

Die parlamentarische „Aktion“ der Christlichsozialen und Nationalverbändler für die Eisenbahner und Staatsangestellten.

Am 2. Juli 1912 haben die bürgerlichen Mehrheitsparteien den vom Abgeordneten Lomschik zum § 2 des Budgetprovisoriums im Parlament eingebrachten Antrag auf Einstellung von 17 Millionen Kronen für die Eisenbahner abgelehnt. Die parlamentarischen Sommerferien, die gleich auf diese volkstümliche Heldentat gefolgt sind, haben, wie man genugsam erfahren hat, für manchen aus der christlichsozialen und nationalverbändlerischen Verrätergilde Tage der Qual und Not gebracht. Denn auch die Geduld jener, die da echt christlich oder echt national von den eigenen parlamentarischen Genossen verraten worden waren, wandelte sich in Empörung gegen die, die so wunderbar den „völkischen Einheitsgedanken“ und die „christliche Liebe“ zu preisen verstanden hatten. Aber die ehrenwerte Gesellschaft, die durch länger als drei Monate einen Fußtritt um den andern von den eigenen Genossen aus den Kreisen der Eisenbahnangestellten hinnehmen mußte, hat die Zeit benützt, um einen neuen Trick zu ersinnen, wie man sich trotz alledem auch noch weiterhin als fürsorgliche Reiter für die Eisenbahner aufspielen könnte.

Am 22. Oktober trat das Abgeordnetenhaus zu seiner ersten Sitzung im neuen Sessionsabschnitt zusammen, und schon sehen wir Nationalverbändler und Christlichsoziale wieder mit der alten widerlichen Komödie beginnen. Da sind zunächst die Herren Klementer und Ritter v. Pansch mit all den übrigen christlichsozialen Herren, die gegen den Antrag Lomschik gestimmt hatten, die sich in einem gleich für die Eröffnungssitzung bereit gehaltenen Antrag erinnerten, „daß es das Abgeordnetenhaus seiner Ehre und seinem Ansehen schuldig sei, es nicht ruhig hinzunehmen“, wenn die Regierung dessen Beschlüsse, wie das bei dem 38 Millionen-Antrag für die Eisenbahner und Staatsangestellten geschah, einfach ignoriert. Der Antrag, der also aus dieser sehr späten Erkenntnis geboren wurde und der die Unterschriften aller jener christlichen Herren trägt, die im Juli den 17 Millionen-Antrag niedergestellt hatten, besagt in seinem Wortlaut:

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen: „In das Finanzgesetz für das Jahr 1913, beziehungsweise in das an dessen Stelle etwa tretende Budgetprovisorium sind ein Betrag von 17 Millionen Kronen zur restlosen Durchführung der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911, betreffend die Verbesserung der Entlohnungs- und Dienstverhältnisse des Staatsbahnpersonals, ferner die zur Durchführung der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 20. Dezember 1911 und vom 5. Mai 1912, betreffend die materielle Besserstellung der Staatsarbeiterschaft und der Arbeiter in staatlichen Betrieben sowie der staatlichen Vertragsangestellten, beziehungsweise betreffend die Aufbesserung der Bezüge der Postangestellten notwendigen Beträge einzustellen.“ Dieser Antrag ist ohne erste Lesung dem Budgetausschuß zuzuweisen.

Ein zweiter seinem meritorischen Inhalt nach ganz gleicher Antrag kam am nächsten Tage, also am

23. Oktober, von den Herren Heine, Dr. Hofmann v. Wellenhof, Markhl, Dr. Stölzel und Genossen, der natürlich gleichfalls von sämtlichen Herren des Nationalverbandes unterzeichnet ist, die, wie man weiß, am 2. Juli den Antrag Lomschik abgelehnt hatten. Auch dieser Antrag ist natürlich, wie der der Christlichsozialen, wert, daß man ihn genau besieht. Denn ebenso wie in dem christlichsozialen Antrag, wird in dem Antrag der deutschen Nationalverbändler verlangt:

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen: „In das Finanzgesetz und in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1913, beziehungsweise in das an deren Stelle eventuell tretende Budgetprovisorium werden diejenigen Beträge eingestellt, welche zur Durchführung der von der Regierung noch nicht erfüllten Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember und 20. Dezember 1911 sowie vom 5. Mai 1912, betreffend die Maßnahmen zugunsten der materiellen Besserstellung der Eisenbahner, der Staatsarbeiter und der Arbeiter in den staatlichen Betrieben, weiters der staatlichen Vertragsangestellten und der Postangestellten, erforderlich sind.“ Dieser Antrag ist ohne erste Lesung dem Budgetausschuß zuzuweisen.

Die Demagogie, die hinter den beiden Anträgen steckt, ist natürlich für jeden einleuchtend, der die Ausreden kennt, mit denen die Herren die letzten drei Monate hindurch ihren im Juli verübten Verrat an den Eisenbahner zu rechtfertigen sich bemühten. Denn daß jetzt, drei Monate später, der Staat die Mittel aufbringen soll, die vor dieser Zeit noch seinen finanziellen Zusammenbruch bewirkt hätten, zeigt natürlich so offenkundig, daß es den bürgerlichen Antragstellern lediglich darum zu tun ist, ein parteitaktisches Manöver aufzuführen, das den Eisenbahnern zeigen soll, daß es wirkliche Hilfe nur im Anschluß an die bürgerlichen Parteien gibt. Wäre es nun bei all der Widerlichkeit, die solchen Demagogenkünften anhaften, den Antragstellern wenigstens jetzt im Ernste darum zu tun, das, was sie in ihren Anträgen verlangen, auch durchzuführen, so könnte man immerhin darüber hinweggehen, wiewohl die Tatsache gewiß kein Milderungsgrund ist, daß die Eisenbahner durch die Verhinderung, die durch die Ablehnung des Antrages Lomschik ihren Forderungen zuteil wurde, um ein volles Jahr geschädigt worden sind. Denn daß die Herren jetzt in ihren Anträgen zum Budget für das Jahr 1913 verlangen, was sie im Juli, wo es der Antrag Lomschik mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1912 verlangt hatte, abgelehnt haben, bedeutet doch klarerweise, daß die Eisenbahner um ein volles Jahr in ihren Bezügen geschädigt worden sind.

Aber das wäre, wie gesagt, nicht das schlimmste. Was aber die ganze Privolität der Verräter, die jetzt durch ihre Anträge sich wieder als die warmen Freunde der Eisenbahner aufspielen möchten, in geradezu plastischer Anschaulichkeit hervorheben läßt, das ist die Art und Weise, wie diese zwei Anträge gestellt werden. Wer sie nämlich genau liest, der wird sofort erkennen, daß sie gar nichts konkretes enthalten, und daß sie in Wirklichkeit gar nichts anderes als Resolutionsanträge sind. Das Abgeordnetenhaus wird einfach aufgefordert, etwas zu beschließen. Und was soll es beschließen? „In das Finanzgesetz und in den Staatsvoranschlag seien die Beträge einzustellen, welche zur Durchführung der vom Abgeordnetenhaus gefassten Beschlüsse vom 16. Dezember und 20. Dezember 1911 und 5. Mai 1912 notwendig sind.“ Das sind in Wahrheit aber nur allgemein gehaltene Wünsche, die in ihrer Form über die bei den Nationalverbändlern so beliebten Resolutionen gar nicht hinausreichen. Gesetzlich vermag damit weder das Haus noch der Ausschuß etwas anzufangen, weil jeder Antrag, der als ernst behandelt werden soll, zu einem bestimmten Paragraphen gestellt werden muß.

Die beiden Anträge sind in ihrer Form einfach Anträge, wie sie zu Dutzenden in das Haus geworfen werden, ohne daß sie jemals wieder zum Vorschein kommen. Wäre es den Herren wirklich darum zu tun, daß die Eisenbahner wenigstens jetzt, für das Jahr 1913, die restlichen 17 Millionen erhalten, dann hätten sie den sichereren Weg wählen müssen, ihre Anträge im Ausschuß zu den einzelnen Paragraphen einzubringen, um sie so im kurzen Wege der Verhandlung und Abstimmung zuzuführen. Das ist nicht geschehen, und sie ziehen es vor, einfach zu den alten Resolutionen auch noch einige neue hinzuzufügen. Der alte demagogische Schwindel von früher findet also seine Fortsetzung in der klaren Absicht, damit den Verrat von früher zu verhüllen und vergessen zu machen. Aber entweichen werden uns die gefinkelten Demagogen auch diesmal nicht. Wir werden ja sehen, sobald die Zeit da ist, wie die Herren bereit sein werden, abermals die eigenen Anträge im Stich zu lassen. Das klare Bekenntnis wird ihnen auch bei diesem Budget nicht erspart bleiben!

## Nachdenken!

Wer enthält sich des Raupenlesens bei einem edlen Baum?

Der Herbst mit seinen langen Nächten ist eingezogen und hat die Organisationen von ihrem Sommer Schlaf wieder erweckt. Seit Jahren ist es in den Organisationen, insbesondere in der unseren, Brauch geworden, daß mit den ersten Strahlen der Märzsonne die Vereinstätigkeit eingestellt wird, um erst dann, wenn es im Freien für Ausflüge zu unpraktisch geworden ist, wieder damit zu beginnen. Die Einstellung erfolgt automatisch präzise, die Wiedereröffnung langsam, schlampert. Volle sechs Monate, wenn man die Wald-, Wiesens- und Gartenfeste nicht als Bildungsmittel gelten lassen will, ist in der Mehrzahl der Organisationen Ruhe... Totenstille. Raunm daß die Vereinstätigkeit aufgenommen wurde, tritt, insbesondere in Wien und in größeren Städten, wieder der Fasching in seine Rechte, und da heißt es wieder haltmachen. Diese große Unterbrechung jealicher Vereinstätigkeit entwirrt und stummt die Mitglieder für Versammlungen und sonstige Veranstaltungen ihrer Organisationen völlig ab. Das Interesse für eine gute Rede, für einen Unterricht degeneriert durch die langen Pausen ganz und an Stelle der Lernbegierde entwickelt sich allmählich die Bequemlichkeit oder, wenn es hoch hergeht, nur die Zechsimpelei. Auf dieses stonde ist fast ausschließlich der schlechte Versammlungsbesuch als auch die geringe Heranbildung eines gediegenden Nachwuchses und die Desorientierung der Mitglieder in fast allen Parteien zu buchen. Auch die häufigen unmotivierten Austritte sind zum Teil auf diesen Mangel zurückzuführen. Aber auch in der zweiten Hälfte des Jahres wird wenig unternommen, die großen Pausen auszugleichen. Manche Ortsgruppen restaurieren und erneuern ihre Bibliotheken nicht, kümmern sich nicht um die wichtigen Erscheinungen auf dem Büchermarkt und halten nur dann Versammlungen ab, wenn die Zentrale einen Referenten hierzu entsendet. Nachher ist wieder über allen Wipfeln Ruh! Selbst die eine oder zwei Versammlungen, die jährlich abgehalten werden, werden zumeist nicht agitatorisch und noch weniger organisatorisch ausgenützt. Und dann wundert man sich über den Gleichmut der Mitglieder, über den Knäppelverstand, der bei wichtigen Anlässen und Urteilen sich bläht und breit macht. Man nehme nur einmal ein Protokollbuch solcher Ortsgruppen zur Hand und sehe zu, mit welchen Dingen — daß Gott erbarm! — sich der Ausschuß befassen muß, und was für Beschlüsse dort oft zustande kommen. Man wundere sich über diese Erscheinungen nicht, sondern helfe sie beseitigen. Die so häufig anzutreffenden Streitigkeiten mit ihrer quälenden Rechthaberei sind eben Produkte dieser mangelhaften Erziehung. Man feiere weniger und lege mehr Wert auf die Heranbildung der Mitglieder zu Sozialdemokraten und alle die Verzweigungsstände der Ortsgruppenvorstände über die Indolenz der Mitglieder werden von selbst verstummen. Den gefährlichen Sommer Schlaf ein-

zuzuführen, die tote Zeit mit zweckmäßigen, bildenden Veranstaltungen auszufüllen, muß zu den wichtigsten Gewerkschafts- und Parteifragen gemacht werden.

Also nachdenken, nachdenken, Genossen!

Eine der nächstwichtigsten Fragen, die zu lösen ist, betrifft den Ausgleich der Vorkschulung und der sozialen Anschauung der neuangeworbenen gegenüber den älteren Mitgliedern in der Gewerkschaft. Bekanntlich ziehen die Organisationen aus verschiedenen Gründen täglich neue Mitglieder an, denen die Bestrebungen der Organisation entweder gar nicht oder nur vom Hörensagen bekannt sind. Zumeist haben alle über Zweck und Ziel und den Mitteln zur Ausführung falsche Vorstellungen oft sogar Voreingenommenheiten mitgebracht. Es sollte zu den Hauptaufgaben der Gewerkschaftsverbände gehören, diesen neuangeworbenen Mitgliedern auf die rascheste Weise das Wesen ihrer Organisation und ihre Aufgaben beizubringen, um die geistigen Differenzen zwischen ihnen und den bewährten Genossen möglichst rasch auszugleichen. Meines Wissens ist diesem unabwiesbaren Gebot der Selbsterhaltung noch in keinem Verband Rechnung getragen worden. Man gibt jahraus, jahrein Tausende von Kronen aus, um Mitglieder anzuzuworben, ein Referent folgt dem anderen nach, aber man unternimmt nichts, den Angeworbenen die primitivste Kenntnis über Zweck und Ziel seiner Mitgliedschaft dauernd beizubringen. Wo liegt hier die Logik? Das neue Mitglied wird dem Schicksal der Ortsgruppen überlassen, in welchem es in den meisten Fällen auf sich selbst angewiesen bleibt. Wir haben Leute, die seit vier und fünf Jahren Mitglieder unserer Organisation sind, aber noch niemals in eine Versammlung gekommen sind. Geraten sie aber bei großen Aktionen in Bewegung, dann liegt, nachdem sie in der Mehrheit sind, die Entscheidung in ihren Händen. Diese Elemente sind keiner Auseinandersetzung, keinen Ratschlägen ihrer Vertrauensmänner zugänglich. Je mehr man sich Mühe gibt, ihnen eine Sache zu erklären, desto mißtrauischer werden sie und stellen sich schließlich auf den Zustimmungsstandpunkt. Dann hört selbstredend jede Argumentation auf. Was nützt es, diesen Leuten zu sagen, in dem einen oder anderen Fall die wertvollen Kräfte der Organisation nicht zwecklos zu verschwenden oder auf das Spiel zu setzen, weil man sie noch anderwärts oder zu anderer Zeit dringend brauche; aber sie lehnen leichtfertig ab und lassen den Dingen sorglos ihren Lauf. Sie wüten gegen sich selbst und zerstören die positiven Werte der Organisation leichten Herzens. Die Unzufriedenheit, dieser alte Wanderstab der Menschheit, an dem sie Stufe um Stufe erklimmen, muß ebenso gelenkt werden durch das vernünftige Abwägen, wie weit die Kräfte reichen, durch die Erkenntnis, daß auch der weiteste Weg aus einzelnen Schritten besteht. Die Erkenntnis, die praktische Vernunft muß verhindern, daß sich die Neigungen der Halbgebildeten gegen die eigene Organisation richten, denn sie ist für uns die Quelle aller Kraft. Der Widerspruch, die Differenzierung in der Anschauung zwischen den jungen und alten Mitgliedern löst in jeder Organisation die verhängnisvollsten Konflikte aus. In unseren Organisationen sind bisher noch immer die Jungen die Alten, die Alten die Jungen geblieben. Der Halbgebildete sieht bei Lohnkämpfen nur das Augenblickliche — mandmal auch nur die Unterlage für einen rechnerischen „Nachweis“ seiner materiellen Besserstellung, aber das Bleibende, das Jahr um Jahr wiederkehrt und die materiellen, intellektuellen und ethischen Kräfte kommen ihm nicht zum Bewußtsein, weil man sich nicht Mühe gab, ihm diese beizubringen. Wer unseren Mitgliederstand prüft, findet, daß ohne jeden Anlaß 5., 8. und selbst 15jährige Mitglieder der Organisation den Rücken kehren. Schreibt man um die Bekanntgabe der Ursachen des Austrittes, so bekommt man in der Regel die stereotype Antwort: „Ich habe kein Interesse mehr für den Verein...“

In Wirklichkeit hat er noch niemals ein wirkliches, selbstloses Interesse an der Organisation gehabt. Streiten zwei Kollegen aus irgendeinem gleichgültigen Anlaß, so treten sie beide aus der Organisation aus. Dann ist die Freundschaft zwischen ihnen wieder hergestellt. Ich gebe gerne zu, daß des öfteren es nicht

möglich ist, sich bei bestem Willen über die Organisationsfragen zu unterrichten. Es gibt Genossen, die in großen Entfernungen von ihrer Ortsgruppe stationiert sind und daher auch keine Versammlungen z. B. besuchen können. Diese trifft kein Vorwurf.

Um die großen Differenzen zwischen alten und neuen Mitgliedern auszugleichen und andererseits eine rasche Aufklärung der Neuangeworbenen zu erzielen, würde ich vorschlagen, daß künftig jedem Beitretenden eine Broschüre eingehändigt wird, die ungefähr folgendes zu beinhalten hätte:

1. Zweck und Ziel des Vereines.
2. Kurzgefaßte Geschichte des Vereines.
3. Die sozialen Kämpfe von 1905 bis zur Gegenwart.
4. Die Krankenkassen, Unfallversicherung und Provisionskassen und ihre Reformen durch die Organisation.
5. Die Einrichtung und Verfassung der Organisation.
6. Rechte und Pflichten der Mitglieder.
7. Personalcommissionen und Arbeiterausschüsse.
8. Die gegnerischen Organisationen als Machterhalter der bürgerlichen Klassen.
9. Die Verschlechterung des Sozialversicherungsgesetzes, des Straf- und Koalitionsgesetzes durch die Regierung und die bürgerlichen Parteien.
10. Der Wert des allgemeinen Wahlrechtes.
11. Rückschau und Ausblick.

Die Broschüre, die nett ausgestattet sein soll, müßte jedem neu eingetretenen Mitglied bei seinem Eintritt in die Gewerkschaft mit ausgefolgt und der Preis hierfür mit in die Aufnahmegebühren eingerechnet werden. Einer solchen Broschüre ist ein längeres Leben als einem Zeitungsblatt mit noch so glänzenden Artikeln beschieden und wird im Hause von Frau und Kindern gelesen werden. Auch hat er damit alle notwendigen Fragen zusammenhängend und ergänzend dargelegt, was nicht zu unterschätzen ist. Da sich das Mitglied diese Broschüre kaufen muß, so ist es für ihn ein Wertobjekt, das seiner Bestimmung zugeführt wird. Durch die Kenntnis des Inhalts, der selbstverständlich populär abgefaßt sein muß, wird das Mitglied über das allernotwendigste in seiner Organisation unterrichtet sein und hiemit wäre wenigstens teilweise eine Brücke zwischen der Luft der Fortgeschrittenen und der Zulettangekommenen geschlagen und ein kürzerer Kommunikationsweg des leichteren Verständnisses und Begreifens aller Vorgänge in der Organisation gegeben. Besucht dann das Mitglied unsere Versammlungen, so bringt es schon einen Fonds von allgemeinem Wissen mit und wird sich auch über den Vortrag leichter orientieren können. Ich bin überzeugt, daß diese Neueinführung ihren Zweck gut erfüllen würde.

Also nachdenken, nachdenken, Genossen!

Wenn wir diese Kluft zwischen den beiden Organisationsselementen durch meine gemachten Vorschläge einigermaßen überbrückt und einander nähergebracht haben, dann denken wir weiters ernstlich und mit aller Gründlichkeit nach, auf welche Art wir, ohne der Organisation erhebliche Kosten zu verursachen, die sozialistische Aufklärungsarbeit unter der gesamten Mitgliedschaft fördern können. Wir alle wissen, daß in den großen sozialen Kämpfen, die die Gewerkschaften zu führen bemüht sind, nicht bloß die Zahl der Mitglieder und die gefüllten Klassen allein entscheiden, sondern daß die geistige Verfassung der Kämpfer dabei die allerwichtigste Rolle spielt. Mit verschüchterten und verzagten Leuten kann man keine Schlachten schlagen. Das weiß heute jedermann. Es muß daher zu unserer obersten Sorge gehören, beständig nachzudenken und nachzugrübeln, die geistige Verfassung unserer Mitglieder zu heben. Wir alle wissen, daß in unseren Mitgliedern viel geistiger Rohstoff schlummert, der seiner Veredlung harret.

Wenn wir über Aufklärung und Bildungsarbeit sprechen, so versteht man darunter im allgemeinen Vorträge, Unterricht zc.

Obwohl ich dem gesprochenen Worte eine hohe, wenn nicht die höchste Bedeutung in der Pädagogik bei-

messe, so erzielen wir in unserem Falle nicht immer den gewünschten Erfolg. Es ist dies auch ganz natürlich. In dem einen Vortrag wird dieses, in jenem ein anderes Thema besprochen. Statt ein Wissensgebiet ganz auszuschnüpfen und dasselbe in allen Details populär klarzulegen, bekommen die Mitglieder zusammenhanglose Brocken aus verschiedenen Wissensgebieten vorgeeblt. In dieser Art Bildungsarbeit liegt keine Methodik und sie bleibt daher auch zum Großteil unfruchtbar. Es sollten daher Zyklen über bestimmte, in sich zusammenhängende Fragen abgehalten werden, wenn der Zweck erreicht werden soll. Aber solche Unterrichte sind aus verschiedenen Gründen nicht überall möglich. Vor allem schon wegen des Kostenpunktes nicht. Nur in den Landeshauptstädten und in den großen Industriezentren sind derartige Veranstaltungen durchführbar. In solchen Fällen stellt sich jedoch wieder der Nachteil heraus, daß manches Thema nicht spezialisiert werden kann und daher bedeutend an seinem Wert für einzelne Branchenangehörige verliert.

Bei uns Eisenbahnern tritt aber noch ein ganz spezielles Hindernis, dessen Beseitigung nicht in unserer Macht liegt, hinzu und jeden fortlaufenden, für bestimmte Tage berechneten Unterricht fast unmöglich machen. Ich meine hiemit die eigentümlichen Arbeitsverhältnisse der Exekutivbediensteten, die es beim besten Willen nicht fertigbringen, einen regelmäßigen Unterricht zu hören. Wir müssen uns daher nach einem guten Ersatzmittel, das nicht allzu große Kosten verursacht, umschauen, das dem Vortrag ebenbürtig zur Seite gestellt werden kann. Dieses Mittel finde ich in der Herausgabe von Spezialnummern des „Eisenbahner“.

Ich stelle mir die Sache so vor: Innerhalb gewisser Zeitabschnitte, meinetwegen viertel- oder halbjährig, erscheint eine von den laufenden Nummern des „Eisenbahner“ als Spezialnummer. In diesen Nummern wird ein Wissensgebiet von verschiedenen Seiten und mit all seinen Zusammenhängen beleuchtet. Zum Beispiel ein Gewerkschaftsthema. Dasselbe sollte ungefähr folgendes beinhalten:

Gewerkschaft und Gewerkschaftskämpfe. Das Koalitionsrecht. Die verschiedenen Kampfarten. Die Unterstützungseinrichtungen als wichtigen Befehl. Internationale und nationale Gewerkschaften. Das Vertrauensmännersystem. Die Unternehmerorganisationen. Gewerkschaft und Partei. Gewerkschaft und Sozialismus zc. zc.

Eine zweite Nummer über Arbeiterschutz, Arbeiterfürsorge und Arbeiterversicherung. Eine dritte Nummer die Entwicklung der Wohlfahrtseinrichtungen auf den österreichischen Eisenbahnen mit Berücksichtigung auf die Verhältnisse anderer Länder. Eine vierte Nummer Sozialismus und Kapitalismus und so weiter.

Diese Methode hat den Vorzug der großen Billigkeit einerseits und der Verallgemeinerung andererseits. Einen Vortrag kann man nur in einem Orte mit beschränkter Anzahl von Leuten abhalten, während das Blatt allen Mitgliedern gleichzeitig dieselbe Idee, dasselbe Thema vermittelt und daher geeignet ist, allgemeine Bildung für alle zu vermitteln, ohne Rücksichten auf die Dienstverhältnisse nehmen zu müssen.

Aber auch die Lesefaulheit, diese furchtbare geistige Pest, würde dadurch eingeschränkt werden und Anreiz zum Nachdenken gegeben werden. Diese Spezialnummern würden von den Mitgliedern nicht achtlos weggeworfen werden, sondern als Quellen- und Nachschlagewerk aufgehoben und von den fortgeschrittenen Genossen als Referatsmaterial Verwendung finden. Das Blatt selbst wird durch diese Neueinrichtung an Wert und Ansehen bei den Mitgliedern und in der gesamten Arbeiterschaft gewinnen. Verfäht man mit den Zeitungen weiter so wie mit den Vorträgen, bringt man über die wichtigsten Wissensgebiete nur Bruchstücke, selbst wenn es recht beachtenswerte sind, so finden sie nur geringe Beachtung und zeitigen geringen Erfolg. Wenn man für diese Zwecke eigene Broschüren herausgeben möchte, so würde man auf Grund der Erfahrung nicht den beabsichtigten Zweck erreichen, weil die Broschüre nur einen beschränkten Kreis von Leuten erfährt.

Also nachdenken, nachdenken, Genossen, über meinen Vorschlag und dann auf zur Feder!...

Feuilleton.

Mein Herz schlägt laut...

Mein Herz schlägt laut, mein Gewissen schreit, Ein blutiger Frevel ist diese Zeit! Am hölzernen Kreuz verhöhlet der Gott, Kindern und Toren ein selbster Sytt; Verlöscht ist am Himmel das letzte Rot, Ueber die Welt hin schreitet der Tod, Und trunken durch die Gewitternacht klingt Das sündige Lied, das die Nachtigall singt!

Die Menschheit weint um ihr Paradies, Draus sie ihr eigener Dämon verstiebt, Und heimlich zischt ihr die rote Wut Ihre Parole zu: Gold und Blut! Gold und Blut, Blut und Gold! Sei, wie das Kappert, hei, wie das rollt! Und wüßt dazwischen kräht der Sahn; Volkshohnmacht und Cäsarenbahn!

Und immer dunkler wird die Nacht, Die Liebe schläft ein und der Haß erwacht, Und immer üppiger dehnt sich die Lust Und immer angstvoller schwillt die Brust; Kein Stern, der blau durch die Wolken bricht, Kein Lied, das süß von Erlösung spricht — Mein Herz schlägt laut, mein Gewissen schreit: Ein blutiger Frevel ist diese Zeit!

Arno Holz.

Wir armen Toten\*).

Nun haben sie mit Erde unseren heißen Atem zugedeckt. Was blinzelst du, mein Bruder, mich mit deinen geronnenen Augen an. Bist du nicht froh, beneiden sie uns nicht um unsern süßen Tod. Die Scham, die dir die Sprengkapsel zerissen, gebrauchst du nun nicht mehr zu deinem jungen Weib. Du meinst, es riecht hier unten übel in der Erde. Es riecht nach faulem Fleisch. Sie haben uns in malarischer Reihe hingelegt und rühst du nur den Kopf, so stößt du schon an Menschenfleisch, und wendest du den gelben Augapfel, so siehst du nichts als Leichen in der Dämmerung. Die eine neben der anderen, so schlafen sie. Da schläfst ein Bein, es ist am Kniegelenk gelöst, noch hängen lang die Sehnen dran. Das trug einst einen Briefträger treppauf, treppab, nun freut es sich, daß es verloren ging und schmunzelt, weil es Leiner finden kann. Und ihm zur Seite windet sich aus einem Rumpfe, der den Kopf verlor, die abgerissene Inorpelige Luströhre so weit hervor, als schnappe sie hier unten nach Luft. Die barg den starken Atem eines Arbeiters, der unter wenig Brot und sieben Kindern so durchs Leben leuchtete, daß sich die Luströhre davon geweitet hat. Und über alles lacht der blonde Kopf des jungen Oberlehrers. Die Schädeldecke ist ihm wie eine Samenkapfel aufgesprungen. Das ist das eiweißhaltige Gehirn eines gelehrten Mannes, eines Philosophen. Die Würmer, wenn sie kommen, werden sagen: Kalbshirn in Burgunder, ein leckerer Schmaus. Und welche Farbenpracht: die offenen Leiber mit den

\* In seinem Buch „Das Menschenschlachthaus“ (Verlag von Alfred Janssen, Hamburg und Berlin), das mit Recht viel-Aussagen erregt hat, schildert Wilhelm Lamzus die Greuel des modernen Krieges. Wir geben daraus unseren Lesern ein Kapitel.

gelben herausgequollenen Gedärmen, die von den neugierigen Kartärschen aufgesappten Brustkisten mit ihren rosig feuchten Lungen, mit ihren dunkelroten biden Lebern — es schillert die fleischige Herrlichkeit in wunderbaren Farben. Es gleicht der rote Tod, und alles Fleisch hat sich zur Scham entblößt. Und Leichen über Leichen immer weiter durch das lockere Kartoffelfeld, und noch den ganzen Hübenader füllen wir. — Ob wohl die Sonne über uns noch immer scheint? Ob sie da in den Städten noch ebenso lachen können wie zu unserer Zeit? Ob wohl mein Weib noch immer an ihren toten Gatten denkt — und meine beiden Kinderlein — ob sie den Vater schon vergessen haben. Sie waren noch so klein — es wird ein anderer kommen — sie werden zu einem anderen Vater sagen — mein Weib ist noch so jung und schön...

Wir armen Heldenjöhne. So stört nicht länger unsern letzten Schlaf. Wir mußten sterben, damit die anderen leben konnten. Wir sind für das bekrängte Vaterland gestorben. Nun haben wir gestiegt und haben Land und Ruhm gewonnen. Land genug für Millionen Brüder. Land haben unsere Frauen! Land unsere Kinder, unsere Mütter, unsere Väter! Nun hat das arme Deutschland Luft! Nun braucht es nicht mehr zu erliden! Nun hat es Luft vor uns bekommen. Sie sind uns los, uns viel zu vielen. Wir streifen nun den anderen nicht mehr das Brot vom Munde weg. Wir sind so satt, so satt und still. Sie aber haben Land! Fruchtbares Land! Und Erze! Eisenlager! Gold! Gewürz! Und Brot!

Komm Bruder Philosoph! Wir drehen uns den Kopf nach unten. Laß uns auf unseren Vorbeeren schlafen und laß uns nichts als deutsche Zukunft träumen!

Eine wahre Plage ist die große Fluktuation der Mitglieder in allen Gewerkschaften und in der unseren insbesondere.

Innerhalb sieben Jahren hat die Organisation 130.930 Mitglieder angezogen und in derselben Zeit haben 96.819 Mitglieder die Organisation wieder verlassen. Die Ursachen dieser Völkerverwanderung sind mannigfaltiger Natur: Zunächst hat zur Zeit des Austritts die Organisation ihre Pflicht den Austrittenden gegenüber vollkommen erfüllt und deshalb ist das Interesse für sie erloschen. Am besten ist dies bei den Mitgliedern, die in den Ruhestand treten, zu sehen. Jede Falte der inneren Einrichtung wird rücksichtslos ausgemerzt, und erst, wenn der Pensionist wunschlos ist, legt er sein Mitgliedsbuch zurück oder läßt es verfallen. Er sah die soziale Kampforganisation als einen Versicherungssverein an, bei dem er sich auf Recht und Unterstützung, auf Verbesserung seiner Lage, auf eine Zeitung etc. einfach verließ. Und wenn er alle Zweige dieser Versicherung ausgenutzt hat, dann ade! ohne Rücksicht auf die, die nach ihm kommen. Wieder andere gibt es, die gerne die Automaten, die Nachdienstzulage, das Aufstellungsdekret erlangen möchten, erreichen sie dies, dann treten sie gleichfalls aus. Ein Teil kehrt der Organisation aus Interesslosigkeit den Rücken, weil sie den bürgerlichen Verlockungen, dem Klimbin nicht widerstehen kann. Der größte Teil der Auswanderer tritt aus, weil sie auf die bequemste Art und in kürzester Zeit wieder anspruchsberechtigt (drei Monate) werden oder, was in der Mehrzahl zutrifft, weil sie mit den Beitragsleistungen mehrere Monate im Rückstand sind. Mit der letzten Kategorie will ich mich kurz befassen. Es unterliegt gar keinem Zweifel, wenn wir eine andere Art der Einklassierung hätten, womit das Mitglied leichter erreichbar wäre, wir bedürftig weniger Schritte hätten. Wir müssen daher, wenn wir teilweise den Tonbeinschlag verstopfen wollen, die Hauseinklassierung durchführen. Die Ortsgruppe muß so wie die politische Organisation in Territorien zerlegt werden. Je nach der Größe des Territoriums oder der Straße wird ein Vertrauensmann aufgestellt, der allmonatlich die Beiträge der dort wohnenden Mitglieder einzukassieren hat. Man bedenke: Jeden Monat kommt der Gewerkschaftsvertrauensmann in sein Haus, spricht mit ihm oder seiner Frau über die laufenden Organisationsereignisse, über die abzuhaltenen Versammlungen und Unterrichte, ladet ihn und seine Frau hiezu ein, macht auf bedeutungsvolle Artikel im „Eisenbahner“ aufmerksam und versorgt ihn gleichzeitig mit den neuesten Erscheinungen der Parteiliteratur und bringt ihm die Veranstaltungen der Organisation und der Partei am Orte zur Kenntnis. Obwachtende Mißverständnisse werden bei diesem Besuch beseitigt und ein festes Band zur Organisation gewoben. Der Indifferentismus und der Widerstand der Frauen zur Organisation wird hiemit leichter gebrochen und unter Umständen auch die Frauen der Organisation zugeführt werden. Das Besondere ist und die ganze Anteilnahme des Parteiliebenden wird dadurch eine beständige geistige Zufuhr erhalten und ein inniger, kameradschaftlicher Kontakt für die Gewerkschafter erstellt werden. Dem Mitglied wäre die Gelegenheit benommen, mit seinen Beiträgen in Rückstand zu kommen, es kann deshalb den laufenden Pflichten ohne Not leichter entsprechen und würde auch dauernd als Mitglied verbleiben. Unstimmigkeiten, Verleumdungen der Gegner könnte sofort entgegengetreten werden. Wir gehen in Zukunft schweren Zeiten entgegen und da ist es Pflicht, unsere Organisation mit guten, zweckmäßigen Einrichtungen auszustatten.

Also nachdenken, nachdenken, Genossen!...

Man bedenke: Ein Haus würde zusammenfallen, wenn nicht seine Pfeiler untereinander verbunden und verankert, wenn nicht Sicherungen jeder Art, Stütz- und Schutzmannern aufgeführt wären. Unsere Organisation ist ein Haus, das vom kleinsten Balken vom Dachboden bis hinab zu den Grundmauern wenn es den Stürmen der Gegenwart und Zukunft untereinander verankert sein muß, wenn es den Stürmen der Gegenwart und Zukunft standhalten soll. Ein Haus zu stützen, zu schützen und zu sichern, ist nicht bloß Aufgabe des Bauherrn, sondern eines jeden, der in ihm Wohnung nimmt. Aber gerade auf diesem Gebiet entwickeln wir unter allen Gewerkschaften geradezu eine sträfliche Sorglosigkeit. Wir verfügen über einen vorzüglichen Nachrichtendienst des Fachblattes; kein Haar kann von dem Kopfe eines nationalen Fanatikers, eines forschenden Aspiranten oder eines uns feindlich gesinnten Bahnammeisters fallen, worüber nicht ausführlich geschrieben und das Verlangen gestellt wird, dieses Vorwissen vollinhaltlich der Öffentlichkeit zu übergeben. Das alles wird mit peinlicher Genauigkeit erfüllt. Aber wir suchen vergeblich nach einer Nachricht über den weiteren Ausbau der Organisation, über Vorschläge der inneren Einrichtungen, der Agitation, der Organisation, der Weiterbildung etc. Nicht etwa, als ob wir nicht über die nötige Anzahl von fähigen Leuten verfügen, an denen spurlos die weitere Entwicklung, die neuen Bedürfnisse und Erscheinungen vorüberziehen, ohne sich einen Gedanken darüber zu machen, oder die Fähigkeiten vernachlässigen, die gemachten Wahrnehmungen zu Papier zu bringen. An denen fehlt es gottlob nicht! Wir haben — und das ist unser Stolz — Hunderte von braven und überaus tüchtigen Vertrauensmännern, die es in jedem Belangen mit dem Schreiber dieses aufnehmen können, aber sie sind zum Teil durch die Er-

eignisse einseitig geworden und haben sich Scheinklappen an die Augen legen lassen. Seit acht Jahren, wenn der Herbst herannahet, da kommen die Mitglieder zu ihren Vertrauensmännern, ziehen ihnen die Scheinklappen fester vor die Augen, damit ihr Blick nur eine Richtung trifft. ... Und nur diese eine Aktion darf ihr Blick treffen, nur ihr ihre Kraft geweiht werden oder — wir treten aus! Der Zwang der Verhältnisse hat also unsere tüchtigen Vertrauensmänner zum Teil blind und taub gemacht. Seit 1905 steht die ganze Mitgliedschaft unter einer Massenagitation, sie sieht und hört nicht. Sie will nur große Aktionen mit Erfolg durchführen. Daß zu den Erfolgen und Siegen gute Waffen gehören, daß diese Waffen gut und scharf sein sollen, ob dieselben überhaupt noch den gegenwärtigen Anforderungen entsprechen, ob auch die Kämpfer in der richtigen einseitigen Verfassung sind, auf all diese Vorbedingungen wird leider in den meisten Fällen vergessen. Wie die französischen Chauvinisten immer durch das Loch der Vögeln starren, so hypnotisiert starren die Mitglieder den kommenden Oktober an und verzeihen dabei ganz, ihre Schwerter zu schleifen. Die Gefühle sind im Laufe der Jahre bei unseren Mitgliedern mehr entwickelt worden, wie die Vernunft.

Eine Organisation — und das muß einmal dem Gros unserer Mitglieder gesagt werden — die nur auf Forderungen und nur auf diesen aufgebaut ist und von ihnen lebt, muß zugrunde gehen. Bestellen wir daher sofort unser Haus, damit wir von unangenehmen Ueber-raschungen verschont bleiben. Sozialdemokraten sollen aus knorrigen, unbegleiteten Holze gechnitten sein, die nicht bei leichten Stürmen umknicken oder an der Sonne verdorren. Hierzu brauchen wir eine gute Schule, ein gutes Haus. Das Haus soll uns vor Stürmen schützen, die Schule vor Ueberfällen. Sorgen wir für die Bereicherung, Vertiefung und Befestigung des sozialistischen Wissens, bauen wir die Organisation aus, entfernen wir Altes, durch die Zeit Abgenütztes durch Zweckmäßiges und wir können dann getrost in Erfüllung unserer Pflicht in die Zukunft sehen. Wir sind dann gewappnet.

Also nachdenken, immer nachdenken, Genossen! Zum Schluß bemerke ich noch, daß ich durchaus nicht alles angeführt und gesagt habe, was zur Steuerung der vielen Uebeln noch notwendig zu sagen wäre, sondern erwarte von den Genossen, die mitten im Leben stehen, selbst die notwendige Ergänzung. Von euch muß neues Leben ausgehen! ... Ich habe diese fünf Fragen nur deshalb herausgegriffen, um die Genossen zum Betrachten, zum Besehen herauszufordern und zum Nachdenken anzuregen. R. M.

### Kriegsrüstungen und Eisenbahnerinteressen.

#### Reichsbünderische Kriegsstimmung.

Es wird wohl kaum einen klar denkenden Menschen geben, der nicht bisher der festen Meinung gewesen wäre, daß Kriegsrüstungen und Eisenbahnerinteressen Gegensätze von unvereinbarer Schärfe sind. Abgesehen davon, daß kein Stand des arbeitenden Volkes an der seit Jahren betriebenen wahnsinnigen Rüstungspolitik der modernen Militärstaaten das geringste Interesse haben kann, weil eine solche dem Geiste der Zivilisation widerspricht, bedeutet auch die finanzielle Inanspruchnahme der Steuergelder zu unproduktiven militärischen Zwecken, eine direkte Hintertreibung aller sozialpolitischen Aufgaben. Die Eisenbahner und Staatsangestellten haben das insbesondere an sich selbst erfahren müssen, deren Wünsche bekanntlich immer nur zum kleinsten Teil erfüllt werden können, weil die Verwirklichung der sogenannten Staatsnotwendigkeiten, unter denen vor allem militärische Ausgaben verstanden werden, den Staatshaushalt einfach derart belastet, daß für andere Zwecke kaum etwas übrig bleibt.

Wer aber gerade deshalb glaubte, daß die Eisenbahner ebenso wie die Arbeiter überhaupt, gegen jede Kriegs- und Rüstungspolitik sein müssen, der wird jetzt durch die deutschnationalen Blätter eines Besseren belehrt. Über freilich, wenn die Presse des deutschen Bürgertums, die dem Besitz unter allen Umständen zu dienen hat, jetzt auf einmal findet, daß wir mehr Soldaten und Kanonen brauchen, um uns vor den slawischen Machtgelüsten zu schützen, so ist das von ihrem Standpunkt begreiflich. Denn darin besteht ja das Wesen des Imperialismus, daß heute der kapitalistischen Wirtschaft überall der Raum zu eng wird, und daß sie bemüht ist, ihren Weiterbestand durch Ausdehnung der Märkte und des Absatzes auf der ganzen Welt zu sichern, was allenthalben und in jedem Land zu fortwährenden Eroberungsgelüsten führte, die natürlich zu immer stärkerem militärischen Schutz drängt. Diese Richtlinien der kapitalistischen Weltpolitik hat auch die Resolution, die der letzte deutsche sozialdemokratische Parteitag beschlossen hat, klar aufgezeigt, wenn darin gesagt wird:

Zwischen den Staaten, deren Kapitalistenklasse das gleiche Expansionsbedürfnis hat und zu seiner Befriedigung dasselbe Ziel verfolgt, entstehen schwere Verwicklungen und scharfe Gegensätze, die wiederum den Antrieb für bis zum Wahnsinn vermehrte und verstärkte Rüstungen geben.

Die dadurch erzeugte Gefahr eines verheerenden Weltkrieges wird noch verschärft durch die schamlose Hez der Kapitalmagnaten und Junker, die an der Lieferung von Kriegsmaterial, an der Vergrößerung des Beamten-

apparats und der leitenden Stellen in Heer und Marine besonderes Interesse haben.

Der Imperialismus stärkt die Macht der Schanzmacher, gefährdet das Koalitionsrecht und hemmt die Fortentwicklung der Sozialpolitik. Die Rüstungsausgaben bürden den Massen des Volkes unerträgliche Lasten auf, während die Teuerung aller Lebensmittel ihre Gesundheit untergräbt.

Die bürgerlichen Parteien sind durchweg in den Bann des Imperialismus geraten, sie bewilligen widerstandslos alle Forderungen für Heer und Marine. Die Sozialdemokratie bekämpft auf das nachdrücklichste imperialistische und chauvinistische Bestrebungen, wo immer sie sich zeigen mögen, pflegt dagegen mit aller Entschiedenheit die internationale Solidarität des Proletariats, das nirgends feindselige Gefühle gegen ein anderes Volk hegt.

Wenn auch der Imperialismus, der ein Ausfluß der kapitalistischen Wirtschaftsweise ist, nur mit dieser vollständig überwunden werden kann, so darf doch nichts unterlassen werden, um seine gemeingefährlichen Wirkungen zu mildern.

Der Parteitag bekundet den entschlossenen Willen, alles anzubieten, um eine Verständigung zwischen den Nationen herbeizuführen und den Frieden zu hüten.

Der Parteitag verlangt, daß im Wege internationaler Vereinbarungen dem Weltfrieden ein Ende gemacht wird, das den Frieden bedroht und die Menschheit einer furchtbaren Katastrophe entgegentreibt.

Der Parteitag fordert an Stelle heulegeriger Eroberungspolitik die Freiheit des Weltverkehrs und die Beseitigung des nur der Bereicherung von Kapitalmagnaten und Großgrundbesitzern dienenden Schutzollsystems.

Wenn also die Kapitalistenpresse so laut, als handle es sich bei den Kriegsrüstungen lediglich darum, der wirtschaftlichen Wohlfahrt des Landes zu nützen, so hat das, wie gesagt, vom Standpunkt der reichen Profilmacher einen Sinn. Aber man muß wirklich schon recht erstaunt sein, wenn derselbe Standpunkt von einem Blatt eingenommen wird, das wenigstens vorgibt, Arbeiterinteressen zu dienen. Das Kunststück, den Eisenbahnern, also Arbeitern und Angestellten, die Notwendigkeit des Krieges und der Kriegsrüstungen einzureden, bringt nämlich der „Deutsche Eisenbahner“ vom 20. Oktober fertig. Zunächst konstatiert nämlich der „Deutsche Eisenbahner“, daß die Reichsbünder der Regierung „gar nicht zürnen, wenn jetzt das Geld für die Kriegsverwaltung mit vollen Händen ausgegeben wird“. Denn der „Deutsche Eisenbahner“ sieht schon den schrecklichen Moment, wo die slawischen Völker, Rußland und die Balkanstaaten, über uns herfallen und die deutschen Länder okkupieren werden. Und deshalb findet es der „Deutsche Eisenbahner“ sogar nicht einmal schön von der Regierung, daß sie bei den angesprochenen Rüstungskrediten nicht offen erklärt, daß sie das Geld zur etwaigen Kriegführung brauchen. Man lese nur:

„Statt eine offene Aufklärung zu geben, wird hoch offiziell bestritten, daß die angeforderten Mittel nicht der Kriegsvorbereitung, sondern schon zur etwaigen Kriegführung selbst dienen sollen. Die Bevölkerung hätte dann selbst auch größere Forderungen begreiflich gefunden, wenn sie sich hätte sagen können: „Werden wir angepackt, sind wir wenigstens bereit; werden wir nicht angepackt, wird das Geld erspart.“ In diesem Sinne würde jede Fürsorge gebilligt. Aber die Bestellung von Feuerspritzen dann, wenn das Haus brennt, erscheint nicht als Vorsorglichkeit.“

Die Spannung der Bevölkerung wurde bereits zur materiellen Ueberspannung. Das Wahrsort: „Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende“ hat nie mehr Geltung gehabt, als vielleicht gerade heute in der Beurteilung unserer außerpolitischen Lage.

So lächerliche Behauptungen, wie sie sozialdemokratische Blätter in der Verkündigung der Weisheit bringen, der Friede soll auch durch die allergrößten Opfer erkauft werden, sind ja nicht wert, beachtet zu werden. Darin stimmen wir gewiß zu: Oesterreich soll sich nicht allzuviel vordrängen, es soll nicht selbst den Weltfrieden gefährden. Aber davon kann ja nach der gegenwärtigen Sachlage gar nicht die Rede sein. Oesterreich spielt im Konzert der Weltmächte ein viel zu schwaches Instrument, um seine Künstlerkraft recht zeigen zu können.

Der Friede wird von anderer Seite bedroht. Und da kann das blind-dumme Gefasel der sozialdemokratischen Blätter nur eine Erklärung im blinden Programmsfanatismus, mehr aber noch im Jubelhase gegen jede Art deutscher Vormachtstellung finden.

Wir Deutsche haben nicht Lust, unsere ganze Zukunft hinzuwurfen, unsere Arbeitermassen der Gefahr der Brotlosigkeit auszuweichen, weil mehrere Gegner uns gänzlich unterliegen wollen. Nein, seien wir aufrichtig, wir sind Freunde davon, haßerfüllten Gegnern die Hörsen zu klopfen. Aber da kommt die große Frage: Ist das schon so sicher ausgemacht, daß wir die Prügelnden und nicht die Geprügelten sein werden?

Wirklich und wahrhaftig, das steht in einem deutschnationalen „Arbeiterblatt“. Die Behauptung sozialdemokratischer Blätter, der Friede müsse mit den größten Opfern erkämpft werden, „ist lächerlich und nicht wert, beachtet zu werden“. Es ist „blind-dummes Gefasel“, denn schließlich sind wir (nämlich die

„Reichsbündler“) „Freunde davon, haß erfüllten Gegnern die Häuschen zu klopfen“. Am liebsten möchten die „Reichsbündler“ aber gleich losgehen, denn: „Lieber ein Ende mit Schreden, als ein Schreden ohne Ende.“

Uebrigens möchten wir schon den Mann sehen, der sich da seinen teutonischen Geimm von der Leber schrieb. Hat er denn rückwärts schon eine so gute Summierenlage, daß er gar so mutig tut?

Die Regierung wird sich natürlich den erteilten Müffel ruhig gefallen lassen, daß sie, wie der „Deutsche Eisenbahner“ sagt — „die Feuerpritzen erst bestellt, wenn das Haus schon brennt“, was natürlich bedeutet, daß die hohen Militärkredite hätten schon viel früher und jedenfalls auch noch ausgiebiger angesprochen werden sollen. Und auch der Deutsche Nationalverband wird wissen, welche Lasten er seinen Wählern noch zumuten kann, wenn schon das deutsch-nationale Eisenbahnerblatt Artikel veröffentlicht, die ganz gut als Neben von einem Veteranenhauptling gehalten werden könnten. Und auch die Herren Großkapitalisten, die an den Aufträgen für Kriegsrüstungen regelmäßig Millionen verdienen, werden mit dem reichsbündlerischen Eisenbahnerblatt sehr zufrieden sein! Würde man nicht, daß der Wilsch, den die deutsch-nationale Eisenbahner auf Kosten ihrer dem „Reichsbund“ geleisteten Beiträge vorgelegt bekommen, viel zu unbedeutend ist, man müßte das Blatt rein für eines jener Preßreptile halten, das aus dem Dispositionsfonds gefüttert wird. So aber muß es auf die Unwissenheit seiner Macher zurückgeführt werden, wenn heute, wo die ganze Kulturwelt vor dem Gedanken an die Schrecken eines Weltkrieges zurückschreit, ein Blatt für die Kriegsrüstungen schreibt, das angeblich dazu bestimmt ist, Eisenbahnerinteressen zu vertreten. Vorausgesetzt, daß sich der Kriegsminister in der Gesellschaft wohlfühlte, er könnte jetzt ganz gut als ordentliches Mitglied dem „Reichsbund“ beitreten!

### Eine Konferenz der Eisenbahndirektoren.

Vor einigen Tagen lief durch die Tagespresse die folgende offenbar aus amtlicher Quelle stammende Nachricht:

„In der vergangenen Woche hat im Eisenbahnministerium unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers Doktor v. Forster eine dreitägige Konferenz mit den Staatsbahndirektoren stattgefunden, an welcher auch alle Referenten des Ministeriums teilnahmen. Der Eisenbahnminister wollte durch direkte Fühlungnahme mit dem Stab der Verkehrsbeamten Informationen über alle den Verkehr und die Verkehrsbeamten betreffenden Fragen gewinnen und sich über die Zweckmäßigkeit einzelner Verfügungen orientieren. Beschlüsse wurden bei dem lediglich informativen Charakter der Konferenz nicht gefaßt. Das Ergebnis derselben soll jedoch nicht ohne praktische Bewertung bleiben und eventuell in der Folge zu Beschlüssen führen.“

Wie wir nun nachträglich erfahren, wurde zur Vorbereitung dieser Konferenz von den Staatsbahndirektionen an die einzelnen Abteilungsvorstände rechtzeitig ein uns im Original vorliegendes vertrauliches Schreiben hinausgegeben, mit der Aufforderung, sich über die nachfolgenden Verhandlungsthemen eine Meinung zu bilden, und darüber den Staatsbahndirektoren zu referieren:

#### Gegenstände.

##### Aufnahme in den Dienst:

- a) Verschärfung der Aufnahmebedingungen insbesondere hinsichtlich der Vorbildung;
- b) Aufhebung oder Einschränkung der Anordnung der grundsätzlichen Bevorzugung von Söhnen der Bediensteten bei der Aufnahme in den Dienst;
- c) Abänderung der Grundsätze für die Aufnahme weiblicher Hilfskräfte;
- d) Einführung der Kündigung des Dienstverhältnisses während der ersten fünf Jahre nach der Aufnahme in den Dienst;
- e) Ermöglichung der amtswegigen Pensionierung ungeeigneter oder unfähiger Bediensteter.

Gibt die Art und Weise der Einberufung der Beamten ins Eisenbahnministerium zu Bemerkungen Anlaß?

Empfiehlt sich ein stärkeres Virement zwischen den Beamten des Ministeriums und der Staatsbahndirektionen, und in welcher Weise können die dem entgegenstehenden Hindernisse beseitigt werden?

Empfiehlt sich die obligatorische Einführung von Oberratskonferenzen bei den Direktionen? Sollen dieselben regelmäßig nach bestimmten Zeiträumen oder nach Bedarf abgehalten werden?

Erscheint eine Entlastung der Direktionen notwendig, und welche Maßnahmen wären zu diesem Behufe zu treffen?

a) Erscheint eine solche Entlastung durch Abgabe von Aufgaben an die Unterstellen notwendig?

b) Zu welchen Bemerkungen gibt das Verhältnis zwischen den Direktionen und den ihnen unterstellten Exekutivstellen Anlaß?

Man wird sicherlich, und zwar auch vom Bedienstetenstandpunkt aus, gern dem Eisenbahnministerium das Recht zugestehen müssen, sich im Wege der Beratung mit den leitenden Persönlichkeiten darüber schlüssig zu werden, wie und in welcher Form eine

rationellere Gebarung im Eisenbahnbetrieb, und zwar sowohl in technischer wie in kommerzieller Hinsicht Maß greifen könnte. Denn gerade unter dem Personal weiß man nur zu gut, daß unser Eisenbahnbetrieb schwere Mängel in den verschiedensten Arten aufweist. Daß man es an verschiedenen Stellen mit total verfehlten und unökonomischen Einrichtungen zu tun hat, das haben beispielsweise wir wiederholt an der Hand von Tatsachen aufgezeigt. Daß auch dort, wo das Kapitel „Personalwirtschaft“ anfängt, vielfache Mängel herrschen, weiß heute gleichfalls jeder Sachverständige. Und da dünkt es uns, daß diese Mängel sich vor allem bei den höheren Stellen offenbaren, die auch zunächst darauf zurückzuführen sind, daß bei der Befetzung der höheren Beamtenstellen weniger die Kenntnisse, sondern die Parteizugehörigkeit der Bewerber eine Rolle spielt. Bekanntlich sind dank der diversen „Vollkräfte“ und anderer nationaler Körperschaften die höheren Beamtenstellen zu politischen Schacherobjekten geworden, mit deren Vergabe sich die Regierungen häufig die verschiedenen politischen Parteien kaufen. Daß derartige Verhältnisse für den Betrieb der Staatsbahnen nicht günstig sind, liegt wohl klar auf der Hand. So wenig nun über das sachliche Ergebnis dieser Direktorenkonferenz verlaute, von der nur behauptet wurde, daß man von ihr insbesondere einen günstigen Einfluß auf die Personalwirtschaft der Staatsbahnen erwartet“, so klar geht dennoch schon aus der aufgestellten Tagesordnung hervor, daß man an den eigentlichen zu Reformen herausfordernden Schäden mit den amtlich so beliebten Scheuklappen vorbeiging. Dafür freilich lassen die Beratungsgegenstände keinen Zweifel darüber aufkommen, daß die ganzen Beratungen sich in ihrem Wesen darum drehen, wie man dem unteren Personal erworbenen Rechte beschneiden könnte. Punkt d) und e) lassen diese Deutung sicherlich zu. Wenn erstens von der „Einführung der Kündigung des Dienstverhältnisses während der ersten fünf Jahre nach Aufnahme in den Dienst“ geredet, und zweitens „die Ermöglichung der amtswegigen Pensionierung ungeeigneter oder unfähiger Bediensteter“ in Rechnung gezogen wird. Denn daß es sich nur um die Kündigung des Dienstverhältnisses definitiv Angestellter handeln kann, ist klar, weil es anders ja keinen Sinn hätte. Daß aber damit wohl nur eine Handhabe dazu geschaffen werden soll, wie man sich unliebsamer Elemente bequem entledigen kann, dürfte wohl am wenigsten anzuzweifeln sein, wenn man so behübare Begriffe wie „ungeeignet“ und „unfähig“ als Grund zur Entfremung vom Dienste ins Kalkül zieht. Denn daß heute so manchem Vorgesetzten ein organisierter Bediensteter oder ein auf die Aufgaben der Organisation bedachter Vertrauensmann als „unfähig“ und „ungeeignet“ erscheint, auch wenn er in Wirklichkeit noch so vorzügliche dienstliche Qualitäten besitzt, ist eine allen bekannte Tatsache.

Man wird also nicht fehlgehen, wenn man behauptet, daß da die angelegte „Reformarbeit“ wieder einmal beim unrichtigen Zipfel gefaßt wurde. Denn klar gesehen, sieht diese Direktorenkonferenz einer kleinen Scharfmachertagung ganz verfeinert ähnlich. Aber es ist jedenfalls gut, das zu wissen, die Bediensteten und Arbeiter können auch daran lernen, wie notwendig es in diesen Zeiten ist, Mann an Mann in der Organisation zu stehen, wenn die sorgsam vorbereiteten Anschläge auf ihre Interessen rechtzeitig abgewehrt werden sollen!

### Ein konfiszierter Artikel des „Eisenbahner“.

In der Parlamentsitzung vom 25. Oktober l. J. haben die Abgeordneten Tomschil und Müller folgende Anfrage an den Justizminister gerichtet:

#### Interpellation

der Abgeordneten Josef Tomschil, Rudolf Müller und Genossen an den Herrn Justizminister betreffend die Beschlagnahme der periodischen Druckschrift „Der Eisenbahner“.

Seit einiger Zeit haben die durch den Wiener Preßstaatsanwalt vollzogenen Konfiskationen von Zeitungen und Zeitschriften Formen angenommen, die eine ernsthafte Gefahr für das Recht der freien Meinungsäußerung bilden.

So erschien in der Nummer 29 der in Wien erscheinenden periodischen Druckschrift „Der Eisenbahner“ vom 10. Oktober 1912 unter dem Titel „Ministerworte“ ein Artikel, der sich mit der Lohnregulierung für die Arbeiter bei den l. k. österreichischen Staatsbahnen beschäftigt. In dem Aufsatz wird darüber Beschwerde geführt, daß den Arbeitern zwar eine teilweise Lohnverhöhung gewährt, ihnen aber gleichzeitig ihre Fortrückungsnormen verschlechtert wurden. Nachdem aber die l. k. Nordbahndirektion unter Bezugnahme auf diese Lohnregulierung, die in Wirklichkeit durch eine verschlechterte Fortrückung ausgeglichen wurde, in einem Erlaß die Bahnämter aufforderte, eine bessere Ausnützung der Arbeiter platzgreifen zu lassen, wird in dem erwähnten Artikel gesagt:

„Eine solche schamlose Frivolität ist wohl kaum je dagewesen als wie sie hier zutage tritt, wenn man den angezogenen Erlaß mit den wahren Tatsachen vergleicht! Hätte man die klare Absicht, die Arbeiter einfach zu provozieren, man könnte dazu keine andere Taktik verwenden, als wie es durch diesen bahnamtlichen Zynismus geschieht.“

Diese Stelle wurde ebenso wie der nachfolgende Passus vom Wiener Preßstaatsanwalt konfisziert:

„Man wird sich diese Methode, mit der der Staat in seinen Vertrieben Sozialpolitik betreibt, wirklich gut besehen müssen. Die Tat, die den mit sozialen Del gefärbten Worten des Ministers nachgefolgt ist, ist in Wahrheit keine Verbesserung der Lage der Arbeiter, sondern ein raffiniertes Betrug. Oder wie sonst soll die Methode bezeichnet werden, bei der man mit der einen Hand gibt, um mit der anderen Hand zu nehmen, und zwar so, daß der Staat auf Kosten der mit dieser kostbaren Sozialpolitik bedachten Arbeiter noch Ersparnisse erzielt? Daß diese Augenanswischeri unter dem Aushängeschild der staatlichen Sozialreform gelobt wird, ist übrigens ein deutlicher Beweis dafür, daß die staatliche Moral schon etwas verträgt, wenn es sich um einen Erld handelt, wie man die Arbeiter am besten an der Nase herumführt.“

Freilich täuscht sich die Regierung, wenn sie glaubt, daß diese gestinkten Winkelzüge von den Arbeitern in Ruhe hingenommen werden.“

Nachdem die erwähnte Beschlagnahme überdies erst 13 Stunden nach der Vorlage des Pschiereremplares erfolgt ist, muß angenommen werden, daß der Preßstaatsanwalt erst die Besetzung des Eisenbahnministeriums zur Unterdrückung dieser berechtigten Kritik eingeholt hat.

Die Unterzeichneten fragen daher:

Ist der Herr Justizminister geneigt, den Wiener Preßstaatsanwalt dahin befehlen zu lassen, daß er nicht Bütteleistungen für das Eisenbahnministerium oder für eine Staatsbahndirektion zu leisten und derartige Preßnebelungen in Zukunft zu unterlassen hat?

### Ein Stück Sozialpolitik auf den l. k. Staatsbahnen.

Einer der wichtigsten Teile auf dem Gebiete der Sozialpolitik ist die Verkürzung der Arbeitszeit. Gängt doch mit dieser Forderung der organisierten Arbeiterschaft alles zusammen, das für alle Menschen, die aus der Tiefe der Erde die Schätze fördern, die den Erdboden bearbeiten, alle jene, die in den Fabriken den Mehrwert erzeugen oder mit unseren modernen Verkehrsmitteln die fertigen Produkte durch weite Länder und über die ungeheuren Flächen der Ozeane befördern, dasjenige, was die Menschheit an Kultur errungen hat, nicht nur ein Wort von leerem Schall bleibt.

Menschen, die infolge überlanger Arbeitszeit übermüdet sind, besitzen nicht die geistige Kraft, um für Kunst und Literatur ein Interesse zu haben. Dumpf, gleich Arbeitstieren, leben sie dahin.

Und weil dieses der Arbeiterschaft bewußt ist, hat dieselbe mit Hilfe ihrer Organisationen einen zähen Kampf um die Verkürzung der Arbeitszeit geführt. Um die Verkürzung von einigen Minuten täglicher Arbeitszeit mußten oft wochenlange Streiks geführt werden.

Aber nutzlos waren die Kämpfe nicht. Ueberall, wo die Macht der Organisation zur Geltung kam, konnte in den letzten Jahren eine Verkürzung der Arbeitszeit festgestellt werden.

Im Gegensatz zu dieser Tendenz nach Verkürzung der Arbeitszeit auf allen Gebieten der Industrie und des Handels scheint die Verwaltung der l. k. Staatsbahnen bemüht zu sein, nicht nur einer weiteren Verkürzung der Dienstzeiten ihren Personals den größten Widerstand entgegenzusetzen, sondern die schon bestandenen Dienstzeiten in einem bedeutenden Ausmaß auch noch zu verlängern. Am deutlichsten kann man diese sonderbare Art der Sozialpolitik der Verwaltung der l. k. Staatsbahnen bei der Erstellung der Turnusse für das Zugbegleitungs- und Maschinenpersonal beobachten.

Als Beweis für unsere Behauptung wollen wir den Turnus für das Zugbegleitungspersonal in Schredenstein, einer Station der jüngst verstaatlichten N. W. B., herausgreifen.

Dem Zugbegleitungspersonal der vorgenannten Station wurde ein Turnus mit Gültigkeit vom 3. September aufkotroiert, welcher an Schärfe wohl alle Turnusse übertrifft, welche in den letzten 20 Jahren dem Personal dieser Station erstellt wurden.

Um einen Turnus aufzufinden, in welchem in ähnlich rücksichtsloser Schärfe die Dienstzeiten für das Personal bemessen waren, muß man die Turnusse des Zugbegleitungspersonals der Station Schredenstein bis zum Jahre 1899 zurückblättern.

Der ab 1. Mai 1899 gültige Turnus war einer der ungünstigsten Turnusse, welche dem Zugbegleitungspersonal in Schredenstein in den letzten zwei Jahrzehnten erstellt wurden. Aber selbst in diesem Turnus betrug die durchschnittliche Tagesleistung nur 9 Stunden 46 Minuten, wogegen die Durchschnittsleistung per Tag nach dem Turnus für die Zugspartien vom 3. September 1912 10 Stunden und 9 Minuten beträgt.

Die Sparwut der Verwaltung der ehemaligen N. W. B. wird also nach einem Zeitraum von 13 Jahren von der Verwaltung der l. k. Staatsbahnen noch übertrroffen.

Bemerkte muß werden, daß im Laufe der nächsten Jahre die Verwaltung der N. W. B. den Forderungen ihres Personals nach einer menschlichen Dienstleistung entgegenkam. So wies zum Beispiel der Turnus vom 1. Mai 1902 nur noch eine durchschnittliche Tagesleistung von 8 Stunden und 41 Minuten auf. Im Besitz ähnlicher Turnusse war das Zugbegleitungspersonal der Station Schredenstein auch die folgenden Jahre. So betrug die Durchschnittsleistung per Tag im Turnus vom 1. Mai 1908 9 Stunden 8 Minuten und im Turnus vom 1. Mai 1910 8 Stunden 26 Minuten.

Gleich nach der Verstaatlichung der N. W. B. machte sich das Bestreben der Staatsbahndirektion bemerkbar, eine Verschlechterung der Turnusse durchzuführen. Schon im Mai 1911 wurde eine Reduzierung des Zugbegleitungspersonals in Schredenstein versucht, indem entgegen

\*) Das l. k. Eisenbahnministerium erklärte am 14. Oktober 1908, um 8 Uhr abends, schriftlich:

Bezüglich der Dienst- und Ruhezeiten des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals wird bemerkt, daß die bestehenden Turnusse fast durchgehends größere Ruhepausen und geringere Dienstzeiten aufweisen, als die diesbezüglichen Vorschriften beinhalten, und erklärt das Eisenbahnministerium, daß eine Verschlechterung der gegenwärtig tatsächlich bestehenden Prozeutsche auch in Zukunft nicht eintreten wird.

Dagegen wird das Eisenbahnministerium weitere Verbesserungen der bestehenden Vorschriften eintreten lassen.

den gemachten Vereinbarungen zwischen dem Personal und den Organen der Verwaltung zwei bis dahin gewöhnliche Züge aufgelöst und der bereits vereinbarte Turnus um zwei Parteien verringert wurde.

Zugleich wurde von Turnus zu Turnus eine Verschärfung der Dienstleistung durchgeführt, so daß schon der Turnus für die Zugspartien vom 1. Mai 1912, welcher noch im Einvernehmen mit dem Personal erstellt war, eine durchschnittliche Tagesleistung von 9 Stunden 22 Minuten aufwies.

Trotz der schon bedeutenden Verschlechterungen der Turnusse wurden am 25. Mai neue Turnusse ohne jedes Einvernehmen mit dem Personal in Wirksamkeit gesetzt, infolgedessen bei der gleichen Anzahl der Züge eine Reduzierung von zwei Parteien und eines Manipulanten erfolgte. Die durchschnittliche Tagesleistung betrug bei dem Turnus für die Zugspartien 9 Stunden 55 Minuten.

Mit diesem Turnus hatte somit die k. k. Staatsbahnverwaltung schon den zweifelhaften Ruhm errungen, ihrem Personal Turnusse aufzuzwingen, welche längere Dienstleistungen enthielten als jene Turnusse unter der Verwaltung der N. W. V. im Jahre 1899, obwohl heute infolge Einstellung von stärkeren Maschinen die Belastung der Züge gestiegen ist, dadurch der Dienst bedeutend intensiver geworden ist. Bei Ausnützung von Vorspannmaschinen, was früher streng verboten war, verkehren jetzt in der in Betracht kommenden Strecke Züge mit doppelt so hoher Belastung als im Jahre 1899.

Genen die rücksichtslose Ausdehnung der Dienstleistung durch die Erstellung des Turnus vom 25. Mai erhob das Zugbegleitungspersonal der Station Schredenstein in voller Einmütigkeit Protest. In einer Eingabe an die k. k. Direktion verlangte das Personal eine Abänderung des Turnus. In der Eingabe wurde darauf hingewiesen, daß der Turnus den Vorschriften bezüglich Erstellung der Dienstleistungen nicht entspricht. Da außerdem die Herausgabe des Turnus ohne jedes Einvernehmen mit dem Personal erfolgt war, lehnte dasselbe die Verantwortung für die eventuellen Folgen ab, die aus einer Uebermüdung des Personals resultieren können.

Die Forderung des Personals wegen Abänderung des Turnus wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit der Begründung abgewiesen, daß die im Turnus festgesetzte Dienstleistung nicht zu hoch sei. Mittels Normalienbuches erfolgte die Verständigung, daß bei Erstellung des nächsten Turnus die Wünsche des Personals nach Möglichkeit sollen berücksichtigt werden.

Entgegen diesem Versprechen erfolgte aber mit dem ab 3. September in Kraft getretenen Turnus eine neuerliche Verschärfung der Dienstleistung, indem die durchschnittliche Tagesleistung im Turnus für die Zugspartien von 9 Stunden 55 Minuten auf 10 Stunden 9 Minuten erhöht wurde.

Dieser Turnus umfaßt 41 Tage, ohne daß ein freier Tag in demselben vorgesehen wäre. Im ganzen Turnus sind in der Domizilstation vier „Frei“ in der Dauer von über 24 bis 29 Stunden enthalten, obwohl von der 19 Diensttoren, die der Turnus enthält, 15 Touren eine 24 bis 34stündige Abwesenheit von der Domizilstation erfordern, wobei zu beachten ist, daß diese langen Touren nur durch die enge bemessenen Ruhezeiten auswärts unterbrochen werden. Der Turnus enthält sieben „Frei“ in der Domizilstation, in welchen die Ruhezeiten die Nachtstunden von 7 Uhr abends bis 7 Uhr früh zur Gänze umfassen.

Durchschnittlich kommt somit immer erst auf den sechsten Tag eine vollständige Nachtruhe in der Domizilstation. Vom 29. bis zum 35. Turnustag ist weder zu Hause noch auswärts eine vollständige Nacht zur Ruhe vorgesehen.

Dabei umfassen die sieben Diensttoren, welche in die vorgenannten Turnustage fallen, mit Ausnahme von zwei Touren, durchschnitts 10 bis 15 Stunden Dienstdauer. Am 31. Turnustag ist die 18stündige freie Zeit in der Domizilstation in der Mitte durch die periodische Schule unterbrochen, trotzdem eine ununterbrochene Diensttour von 15 Stunden, die überdies in die Zeit von 5 Uhr abends bis 8 Uhr früh fällt, folgt.

Wie unhaltbar der Turnus ist, kann daraus ersehen werden, daß nach Inkrafttreten dieses Turnus zwei Touren umgestellt werden mußten.

Dies hatte zur Folge, daß am 7. Turnustag zwei Mann nach zwei vorausgegangenen Touren in der Dauer von 15 Stunden 46 Minuten, beziehungsweise 13 Stunden 59 Minuten in der Domizilstation eine freie Zeit von 9 Stunden 39 Minuten haben, worauf wieder eine Tour von 14 Stunden 38 Minuten folgt.

Die kurze freie Zeit, die im Turnus enthalten ist, wird außerdem durch stundenlange Verspätungen sowie durch Turnuswechsel gefürzt. So kommt es vor, daß die Partie des Zuges Nr. 79 den Zug Nr. 67 begleiten muß, wodurch die freie Zeit in der Domizilstation um mehr wie 4 Stunden gefürzt wird.

Der für die Manipulanten günstige Turnus unterscheidet sich von dem Turnus für die Zugspartien nur dadurch, daß die Durchschnittsleistung etwas geringer und daß in der Domizilstation einige ausgedehntere Ruhezeiten sind.

Nach Herausgabe dieser Turnusse stellte das Zugbegleitungspersonal der Station Schredenstein das Ersuchen, durch eine Deputation wegen Abänderung der Turnusse beim k. k. Eisenbahnministerium vorstellig werden zu dürfen. Dieses Ersuchen wurde ohne Angabe der Gründe abgewiesen.

Nach dieser Sachlage zu schließen, strebt somit das k. k. Eisenbahnministerium in bewusster Absicht eine bedeutende Verlängerung der Dienstleistungen des Fahrpersonals an.

Eine andere Frage ist es freilich, ob das Personal imstande ist, diese seine Kräfte überspannenden Leistungen auf die Dauer ohne Gefahr für seine Gesundheit und ohne Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs zu vollbringen.

Nach unserer Ueberzeugung ist es eine Unmöglichkeit, daß die Kräfte des Personals ausreichen, auf die

Dauer diese übermenschlichen Leistungen ohne ernste Folgen zu vollbringen.

Wir erheben deshalb noch einmal die ernste Mahnung, das k. k. Eisenbahnministerium möge von dem Sparsystem absteigen, das in kurzer oder längerer Zeit doch einmal hohe Opfer fordern könnte.

Was bezweckt eigentlich das k. k. Eisenbahnministerium mit den hier geschilderten Dienstverlängerungen? Die Frage beantwortet sich selbst.

Das k. k. Eisenbahnministerium will durch weitgehende Reduzierungen des Personals jene Mehrauslagen ersparen, die ihm im vergangenen Herbst infolge Erhöhung der Quartiergelder und Löhne entstanden sind.

Welch glänzendes Geschäft die Staatsbahnverwaltung dabei macht, läßt sich aus der Reduzierung des Zugbegleitungspersonals der Station Schredenstein berechnen.

Wäre gegenwärtig ein Turnus mit gleicher Dienstleistung erstellt worden, wie eine solche im Turnus vom 1. Mai 1910 mit 8 Stunden 26 Minuten festgesetzt war, so würden für den Turnus für die Zugspartien allein acht Parteien zu fünf Mann mehr erforderlich sein. Dieses wäre ein Stand von 40 Bediensteten. Werden die Ausgaben für einen Bediensteten nur mit 1000 Kr. per Jahr in Rechnung gezogen, so erspart sich die Staatsbahnverwaltung rund 40 000 Kr. Die Quartiergeld- und Lohnerhöhungen betragen dagegen für das gesamte Zugbegleitungspersonal der Station Schredenstein, wo zirka 200 definitive und zirka 100 Taglohnbedienstete in Betracht kommen, höchstens 20 000 Kr.

Durch die umfangreichen Reduzierungen des Personals wird aber auch der Stand der normierten Posten stark herabgedrückt.

Dies hat zur Folge, daß Bedienstete jahrelang als Hilfsarbeiter im Bahndienst verwendet werden. Tatsächlich werden noch heute, also bereits drei Jahre nach der Verstaatlichung der N. W. V., in der Station Schredenstein Bedienstete als Hilfsarbeiter im Bahndienst verwendet, die schon unter der Verwaltung der N. W. V. zu Hilfskonduktoren ernannt waren und nach der Uebernahme der N. W. V. einfach zu Hilfsarbeitern rückversetzt wurden.

Muß ein solcher Vorgang nicht als eine Schande für die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen bezeichnet werden?

Was aber auf der einen Seite mit größter Rücksichtslosigkeit auf Kosten des Personals erspart wird, wird auf einer anderen Seite in der sinnlosesten Weise verschwendet.

Anlässlich des Baues des zweiten Gleises in der Strecke Melnik-Reitmeritz wurde nächst der Station Libsch ein hoher Damm auf zirka 300 Meter Länge aufgeschüttet. Als der Damm und ein kostspieliger Biaduff fertiggestellt waren, wurde konstatiert, daß das Gleise wegen zu starker Krümmung auf die andere Seite des Dammes gelegt werden muß, wo die Aufschüttungsarbeiten nochmals erforderlich waren. Streckenteile und Stationsanlagen wurden fertiggestellt und nachher wieder umgeändert. Auf diese Weise sind Hunderttausende von Kronen direkt hinausgeworfen worden. So schaut die Sozialpolitik, so schaut die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen aus!

### Wandlungen des Kapitalismus.

Wir stehen vor einer Fülle von Ereignissen, die alle noch vor fünfzig Jahren zehn Revolutionen hervorgerufen und zehn Königen die Krone gekostet hätten. Eine Verfassung wird aufgehoben, ein Parlament durch Gendarmen verewaltigt, ein Preßgesetz durch die Hohenburgerische Konfiskationspraxis in seinen Wirkungen aufgehoben — und dies alles unter der Duldung, ja unter der Herrschaft und der Veranlassung derselben Klasse, die einst die Verfassung, die Konstitution und die Pressefreiheit auf den Barricaden des Jahres 1848 erkämpfte. Einst hat der Verzweiflungskampf der Völkern, der Freiheitskrieg der Griechen helle Begeisterung im Bürgertum aufflammen lassen, heute kann die Reaktion in den Straßen Wiens fraszieren gehen, ohne daß das Bürgertum etwas anderes als die gewöhnlichste Reuegierde äußert. Welche Wandlungen müssen in dem einst freieitlichen Bürgertum vor sich gegangen sein, daß alle die Dinge heute im Bürgertum gar kein Interesse mehr hervorrufen, ja daß das Bürgertum und seine Presse verbüllt und unverbüllt die Geschäfte des Absolutismus besorgt?

Die Wandlungen der bürgerlichen Parteien sind leicht zu verstehen, wenn man die Wandlungen betrachtet, die in der Zeit von 1848 bis heute der Kapitalismus durchzumachen hatte. Im Stadium seiner Entwicklung hatte der Kapitalismus seinen Existenzkampf gegen den feudalen Staat zu führen. Die Grundherrschaften hemmten seine industriellen Unternehmungen, die Zollschranken, die nicht allein die Staaten, sondern oft sogar die großen Grundherrschaften umschlossen, hinderten seinen Handel. Die Presse, das wichtigste Instrument des Kapitalismus, lebte in der drückenden Enge des Vormärz, die ganze Staatsgewalt lag in den Händen der Feudalaristokraten, die ganz die gegenteiligen Interessen hatten, wie der Kapitalismus, die vor allem der Industrie noch feindlich gegenüberstanden. Eines der wichtigsten Kampfbefehle des Kapitalismus war die Schule, die ihm intelligente Arbeiter liefern sollte, denn deren bedurfte der Industrialismus bei der damaligen Unvollkommenheit der Maschinen. Der Kapitalismus mußte, wenn er seiner Entwicklung freie Bahn brechen wollte, durch den Parlamentarismus die Macht im Staate erringen und ihm eine freie Verfassung geben, er mußte die Pressefreiheit erkämpfen und mußte ein freieitliches Schulgesetz schaffen. Von 1848 bis 1867 währte das zähe Ringen des Kapitalismus gegen den feudalen Staat, bis er endlich Sieger blieb. Die Feudalherren waren selbst zum Industrialismus übergegangen, auf ihren Gütern erhoben sich Brauereien, Branntweinbrennereien, Papier- und Zuderfabriken, der Kapitalismus hatte den Feudalismus aufgesaugt, die Großgrundherren hatten sich seinem System eingefügt. Von jetzt an beginnt sein Aufstieg, der bald ins Riesenhafte geht. Er wird der Gläubiger des Staates, er beherrscht als

Liberalismus dank des auf ihn zugeschnittenen Wahlrechts das Parlament, er schafft sich die Konkurrenz des Auslandes vom Leibe, indem er, der bisher freihändlerisch war, zum Schutzzoll übergeht, er bezwingt schließlich die Konkurrenz im Inland, indem er sich organisiert: er schafft die Kartelle.

Damit ist der Kapitalismus auf der Höhe seiner Macht angelangt: Er gebietet im Wirtschaftsleben, er herrscht im Staate. Freilich bringt diese Entwicklung eine vollkommene Aenderung seiner bisherigen Anschauungen mit sich. Der Kapitalismus hatte seinerzeit Interesse an der Staatsverfassung, weil sie ihm — für den Feudalismus zugeschnitten, schädigen konnte. Der Feudalismus ist heute eine überwundene Wirtschaftsform, der Staat kann heute den Kapitalismus nicht mehr schädigen, denn er ist ja durch das Staatsschuldensystem selbst Kapitalist. Ob die Staatsverfassung eine konstitutionelle oder eine absolutistische ist, das ist heute für die Länder, die sich bereits kapitalistisch entwickelt haben, gleichgültig; auch der Absolutismus mußte die Geschäfte des Kapitalismus besorgen, um so mehr, da heute auch die Monarchen selber Kapitalisten sind. Es berührt daher die kapitalistischen Parteien wenig, wenn irgendwo Verfassungen zusammenbrechen. Charakteristisch ist es ja auch, daß unsere Nationalverbändler, Vertreter kapitalistischer Interessen par excellence, ihre Stellung zum § 14 vollkommen geändert haben. Heute weigern sie sich, ihn aufzuheben, obwohl sie ihn vor Jahren aufs äußerste bekämpft haben.

So gleichgültig wie gegen die Staatsverfassungen steht der Kapitalismus heute den Parlamenten gegenüber, im Gegenteil, jede Erweiterung des Wahlrechts bedeutet eine Erweiterung der Kluft zwischen Parlamentarismus und Kapitalismus. Die Parlamente können dem Kapitalismus schaden (siehe England mit seiner Minimallohnbill!), daher herrscht in der Kapitalistenpresse eine entschiedene Mißstimmung gegen den Parlamentarismus. Freilich wird sie nicht offen ausgetreten, denn zeitweise braucht doch der Kapitalismus die Parlamente, solange sie nämlich eine kapitalistische Mehrheit aufzuweisen haben. Man redet daher niemals von der Schädlichkeit der Parlamente, wie man es ja wohl gern möchte, sondern von der Latenlosigkeit der Vertretungskörper, von der „Parlamentsverdrossenheit“ u. s. w. Man will Stimmung gegen die Parlamente erzeugen, um sie, wenn sie durch Wahlrechtsveränderungen noch gefährlicher für den Kapitalismus werden, endlich zu beseitigen, ohne daß die bürgerliche Welt darin ein Verbrechen finde. So wenig interessiert wie an Staat und Parlament ist der Kapitalismus heute an der Pressefreiheit. Man sehe sich als Exempel Hohenburgers „Preßreform“ an. Wozu auch? Die Kapitalistenpresse hat jene Freiheit, die sie braucht, ihr tut der von ihr und vom Gelde der Kapitalisten abhängige Staat nichts. Wenn man aber, wie es heute unter dem „freieitlichen“ Hohenburger geschieht, bloß der Arbeiterpresse zu Leibe rückt, so schadet das doch dem Kapitalismus nicht im mindesten, es kann ihm eher zum Vorteil gereichen. Ähnlich steht es mit dem Koalitionsrecht. Den Organisationen des Kapitalismus wird der Klassenstaat niemals das Koalitionsrecht beschneiden. Wenn man aber das Koalitionsrecht der Arbeiter beschränkt, so geschieht dies ja im Interesse und unter dem Einfluß der Kapitalisten. Daher hat heute der Kapitalismus weder an der Reform des Preß- noch des Vereinsgesetzes ein Interesse.

bleibt also noch die Schule. Aber auch an ihr hat der Kapitalismus längst alles Interesse verloren, denn wenn ihm einst die Intelligenz des Arbeiters notwendig war, heute, bei den technischen Wundern, die die Maschinen sind, ist sie ihm überflüssig, ja schädlich. Der intelligente Arbeiter gehört ja nicht in die Kategorie der „braven, zufriedenen Arbeiter“. Daher löst der Kampf der kapitalistischen Parteien für die Schule nach, man überläßt sie kampflös dem Akerikalismus. Freilich nur die Volksschule; den Kampf um die Hochschule hat ja auch der Akerikalismus schon ausgeschloßt. Der Akerikalismus ist heute nicht mehr feudal, er ist so kapitalistisch, wie jede andere bürgerliche Partei, er braucht ebenso wie jeder Kapitalist seine Ingenieure, Chemiker, Techniker, Juristen. Daher löst er die Hochschule abwärts und kämpft nur mehr um die Volksschule. Hier sieht heute schon ein Teil der freieitlichen Parteien an seiner Seite (Steinwender!), bald aber werden wir die ganze Reaktion geschlossen sehen.

Ne mehr aber dem Kapitalismus und seinen politischen Parteien die Staatsverfassung gleichgültig. Parlamentarismus, Koalitionsrecht und Presse schädlich und die Schule nebensächlich wird, um so notwendiger werden all diese Dinge für die Arbeiterschaft, die immer mehr die Hüterin der Freiheit, die einzige Bekämpferin der Reaktion darstellt, zu welcher bald nicht allein der Akerikalismus, sondern der gesamte Kapitalismus gehören wird.

### Der neue Handelsminister und das Scharfmacherjubiläum.

Witten in der überaus kritischen Zeit, Knapp vor Ausbruch des Balkankrieges, kamen die Vertreter der im Zentralverband österreichischer Industrieller vereinigten Vereine zum 25. Verbandstag zusammen und begingen das Jubiläum des 20jährigen Bestandes dieser bedeutungsvollen Scharfmacherorganisation. Es ist nicht zu leugnen, daß die Stimmung der Versammlung trotz der Anwesenheit des Handelsministers, der sich bei dieser Gelegenheit seinen eigentlichen Auftraggebern oder wenigstens seinen treuesten Kunden vorstellte, eine sehr getrübe war. Die Umnwandlung und Vergrößerung kleinerer Betriebe, sei es durch Fusionen, sei es mit Hilfe von Geld- und Kreditinflüssen, die Umnwandlung in Aktiengesellschaften, das direkte Eingreifen der Banken in die industrielle Produktion, das alles hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten vollzogen. Damit kann und soll nicht gelagt sein, daß dies alles ein Verdienst des Zentralverbandes ist, sondern dieser hat eben selbst aus dieser Umnwandlung der Dinge Nutzen gezogen. Die wirtschaftliche Entwicklung hat in Oesterreich in den letzten zwei Jahrzehnten, seit eben der Zentralverband seine regenreiche Tätigkeit entfaltet, ein

geradezu amerikanisches Tempo angenommen. Gute Konjunktoren haben diese Entwicklung weiter gefördert. Der niedrige Stand der verschiedenen Staatsrenten beweist, daß die Industrie sogar dem Staatskredit Konkurrenz zu machen vermag — durch die Anwartschaft auf höhere Gewinne. Das selbe Bild zeigt sich auch in Oesterreich. Und in diesem Stand der Dinge kamen die Nachrichten von der wachsenden Kriegsgefahr auf dem Balkan, die unterdes sogar zum Krieg selbst geführt hat. Der Krieg ist nun für die österreichische Industrie ein schwerer Schlag; und wir begreifen es vollständig, daß er die gute, zuverlässige Stimmung der Industriellen beeinträchtigt. Auch die österreichische Arbeitererschaft leidet unter den Folgen eines Krieges, da ja der Balkan allen bornierten und ungeschickten handelspolitischen Maßregeln zum Trotz doch unser wichtigstes Absatzgebiet ist. Schon jetzt erhebt in den Reihen der industriellen Proletariat, das Gehalt der Arbeitslosigkeit sein Haupt, viel früher als sonst meldet sich in den Wohnungen der Arbeitererschaft winterliche Not.

Wir verstehen also vollauf die gedrückte, trübe Stimmung, die auf dem jubelnden Verbandstag schon lastete. Sonst kann ja der Zentralverband mit seiner 20jährigen Tätigkeit überaus zufrieden sein. Und aus den fargen Berichten über die Delegiertenversammlung, dem vertraulichen Teil der Verhandlungen, und dem Verbandstag selbst, kann man die Zufriedenheit wohl herauslesen. Wieder einmal hatte die Arbeitererschaft die Gelegenheit zu sehen, wie recht Brentano hatte, als er die Worte schrieb: „Gerade die Unternehmervereine sind heutzutage die wahren geheimen Gesellschaften.“ Wir wollen nicht so bissig sein, um aus der Geheimtuererei den Schluß zu ziehen, daß die Scharfmacher keine gute Sache verfechten. Sie glauben durch diese Taktik den Interessen ihrer Klasse besser zu dienen. Wenn sie das Prinzip der Geheimtuererei irgendwo durchbrächen, könnte das, so meinen sie, ihnen großen Schaden bringen.

Trotz alledem erfuhren wir, daß der Zentralverband, der nur aus Vereinen besteht, also Einzelmitgliedern nicht kennt, sehr stark gewachsen ist, daß er sein Netz über das Reich viel enger gestaltet hat, und daß er mit seinem Einfluß, in beiden Richtungen, der Regierung gegenüber als auch der Arbeitererschaft gegenüber, zufrieden ist. Der Handelsminister hat es ja übrigens auch erklärt, warum der Zentralverband mit seiner Stellung zufrieden sein kann. „Im Laufe der letzten 20 Jahre“, sagte er, „ist wohl kaum eine, die Industrie berührende wichtigere Frage aufgetaucht, welche nicht im Schoße der Industrieverbände eingehende Würdigung gefunden hätte; er hat es aber auch nie unterlassen, der Regierung, insbesondere dem Handelsamt unterstützend zur Seite zu stehen. Ich sage dem verehrten Verband für diese seine Tätigkeit und seine für die Erfüllung unserer Aufgaben gewährte Unterstützung den wärmsten Dank.“

Man braucht kein Künstler zu sein, um zwischen den Zeilen lesen zu können, daß die lange Rede nur eine schlechte Verhüllung der tatsächlichen Abhängigkeit der Zentralstelle der österreichischen Sozialpolitik vom Zentralverband ist. Jede Frage wurde im Schoße des Zentralverbandes eingehend gewürdigt. Ihr verzieht, Arbeiter! Und noch besser, wenn ihr den Handelsminister den Scharfmachern danken seht. Fürwahr, es kann kaum ein betäubenderes Bild geben. Nichts vermag so eindringlich den Still- und den Tiefstand unserer sozialpolitischen Gesetzgebung erklären, wie diese Dankagung des Handelsministers an den Zentralverband, der nunmehr auf eine 20jährige Tätigkeit dieser Art zurückblickt.

Zwanzig Jahre österreichischer Unternehmerorganisation! Im Jahre 1894 wurden bereits 250 Unternehmervereine in Oesterreich gezählt; ihre Zahl wuchs rasch auf 285 im Jahre 1898 und auf 593 im Jahre 1908. Die Entwicklung ist in allen Kronländern gleichweise zu bemerken. In der neuesten Zeit war sie sogar noch rascher und mächtiger. Natürlich, die Unternehmerorganisationen hatten keine solchen Hindernisse und Schwierigkeiten zu bezwingen, wie sie sich den Arbeiterorganisationen in Oesterreich entgegenstellten. So konnten sie leicht im Interesse der Mitglieder wirken, um so mehr, als sie bei den Spitzen der Behörden immer ein sehr williges Ohr fanden. Hat ja doch im Jahre 1900 bereits der damalige Ministerpräsident den auf dem Industriellentag versammelten Scharfmachern die Zulage gegeben, daß sie bei der Regierung immer offene Türen finden werden. Damals hat der Kampf der Industriellen gegen jede Sozialpolitik in Oesterreich eine mächtige Stärkung erfahren. Und heuer, zur Feier des 20jährigen Bestandes kommt der Handelsminister und — dankt den Herren für die Unterstützung, die sie im Hindernis des sozialpolitischen Fortschrittes der Regierung angebeihen liehen. Man muß gestehen, eine wirkungsvollere Art der Jubiläumstfeier kann sich kaum ein Verein wünschen.

Doch nicht bloß über die Vergangenheit, Herr Dr. v. Schuster sprach auch von der Zukunft. So hatten wir wenigstens Gelegenheit, auch das sozialpolitische Programm unseres neuen Handelsministers kennen zu lernen. Ist schon der Umstand, daß der Leiter der Sozialpolitik sich mit der Darlegung seines sozialpolitischen Programms zum Jubiläumsvorabendtag der Scharfmacher bemüht, überaus bemerkenswert, muß das, was Herr v. Schuster sachlich vorgebracht hat in den Reihen der Arbeitererschaft noch größeres Befremden hervorrufen. Wir haben es also mit einem vom Zentralverband österreichischer Industrieller begutachteten und gutgeheißenen sozialpolitischen Programm zu tun. Herr v. Schuster sagte nämlich: „Im Zusammenhang möchte ich nicht unterlassen, meiner Ueberzeugung Ausdruck zu geben, daß Gesetzgebung und Verwaltung die vitalen Interessen der Industrie, welche an der Vrestreitung der öffentlichen Ansuchen einen so großen Anteil hat, niemals außer acht lassen dürfen.“ Also nicht bloß sein eigenes Amt, auch die Gesetzgebung bringt Herr v. Schuster somit in vollständige Abhängigkeit vom Zentralverband und den anderen Scharfmacherorganisationen. Diesen, wenn auch leisen Tadel hat das österreichische Parlament nicht verdient. Dieses Parlament, das sich krampfhaft bemüht, ja nur jede Sozialpolitik zu hindern, das in Sachen der Sozialversicherung ein aufreizend langsames Tempo eingeschlagen hat, so daß man jedes Vertrauen in den Willen des Hauses verloren hat, das

österreichische Parlament, das von einer Majorität von Scharfmacherkreuren im Vann gehalten wird, dieses Parlament soll nunmehr erst — so will es das „Program“ seiner Exzellenz — den „vitalen Interessen der Industrie“, wie man höflich die Interessen der Scharfmacher umschreibt, die größte Aufmerksamkeit widmen.

Ja, war es denn je anders? Bei der Regierung hatten die Scharfmacher jederzeit offene Türen und bei den bürgerlichen Abgeordneten aller Parteien jederzeit willige Ohren. Es war bloß eine Jubiläumstfeststellung, die wir da vernommen haben; wir sollten sie aber trotzdem nicht unbeachtet lassen. Spiegelt sich doch darin am klarsten die große Macht der Unternehmerorganisation wider.

In den 20 Jahren hat sich in Oesterreich vieles geändert. Die Gewerkschaften der Arbeiter sind ja auch zu achtunggebietenden Gebilden angewachsen, wenn ihre Stoßkraft durch den Separatismus auch etwas gemindert wurde. Das Wachstum der Unternehmerorganisationen, eine Folge ihrer musterhaften agitatorischen und sorgfältigen organisatorischen Arbeit, hat in den Reihen der Arbeiter die Erkenntnis von der Notwendigkeit einer starken Gegenwehr festgesetzt. Aber auch in den Reihen der Unternehmer selbst ist ein großer Wandel vor sich gegangen. Die Art des persönlichen Unternehmers, des direkt beteiligten, ist in den letzten Jahren immer mehr verschwunden, um Platz zu machen Funktionären der Aktiengesellschaften und Banken. Das hat für die Unternehmerorganisation eine sehr große Bedeutung, über die heute nicht ausführlich gesprochen werden soll. Aber es ermöglicht engeren Zusammenhalt, und das ist eine Stärkung ihrer Stellung den Arbeitern gegenüber. Die Zusammensetzung der Unternehmerorganisation hat sich geändert, der engere Zusammenhalt ist gefördert worden, denn der Direktor der einen Aktiengesellschaft ist Verwaltungsrat in der anderen. Darin steckt ebenfalls eine Stärkung der Unternehmer und somit eine Gefahr für die Arbeiter, aber auch für die Sozialpolitik.

Zu gelegener Zeit hat der Herr Handelsminister sein Bekenntnis zur Scharfmacherpolitik abgelegt. In den nächsten Tagen werden die Vertrauensmänner der deutschen Arbeitererschaft beim sozialdemokratischen Parteitag über den Stand der Sozialpolitik sprechen. An Herrn v. Schusters Programm darf dabei nicht vergessen werden. Der Glangpunkt der Jubiläumstagung des Zentralverbandes hat hoffentlich allen Arbeitern die Augen geöffnet. Nun gilt es erst recht Sturm zu laufen, nun gilt es erst recht, alle in der Arbeitererschaft wirkenden und auch die noch schlummernden Kräfte anzuspannen, um trotz Zentralverband, und wenn auch gegen den Handelsminister, der sozialpolitischen Gesetzgebung den Weg zu ebnen. Und wenn Herr v. Schuster seiner Befriedigung darüber Ausdruck verliehen hat, daß im Zentralverband alle wichtigen Fragen eingehend besprochen wurden, soll er alsbald belehrt werden, daß auch die Arbeitergewerkschaften Tatsachen schaffen, an denen nicht einmal österreichische Handelsminister achtlos vorübergehen dürfen und die ebenfalls im Schoße des Zentralverbandes österreichischer Industrieller eingehende Würdigung verdienen.

### Aus den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen.

Seit Juli des laufenden Jahres lacht das hohe k. k. Eisenbahnministerium durch Erparnisse an Arbeitsmaterial, an Arbeitskräften und in der Entlohnung die angeblich verwendeten 21 Millionen Kronen mit Prozenten wieder hereinzubringen. So waren früher die Lohnvorrückungen bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien und bei einigen anderen für die Werkstättenarbeiter, und zwar sowohl für die Professionisten als auch für die Hilfsarbeiter nach folgendem Schema bestimmt: Die Arbeiter konnten viermal, eventuell auch fünfmal nach einem Jahre um 20 S. vorrücken. Durch die Aufwendung der 21 Millionen wurden die Vorrückungsfristen derart erstellt, daß die Arbeiter nicht wie bisher, sondern erst jedes dritte Jahr, und zwar die Professionisten um 20 S. und die Hilfsarbeiter gar nur um 10 S. vorrücken. Charakteristisch an der Sache ist noch folgendes: Für die Professionisten wurde nach wiederholtem Petitionieren mit 1. Juli ein Härteausgleich, das heißt Einreihung nach Dienstjahren in die damals bestehenden Lohnsätze durchgeführt. Die Hilfsarbeiter, gewiß die Ärmsten unter den Armen, wurden dieses Benefiziums nicht mehr teilhaftig, obwohl es noch ein halbes Jahr früher von den maßgebenden Herren zugestanden wurde, welcher Vorgang beweist, wie man sich auf bestimmte Zusagen kompetenter Personen verlassen kann.

Welche Wirkung außerdem diese Verschlechterung nach sich zieht, zeigt der Umstand, daß früher der Lohnarbeiter mit einer acht- bis neunjährigen Dienstzeit mit einem Taglohn von Kr. 480 in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. eingereiht wurde, was jedoch seit oben erwähnter Aufbesserung nicht mehr der Fall ist; man reißt Arbeiter mit einem höheren Lohn, und zwar bei einer Lohnstufe von 5 Kr. in die Gehaltsstufe von 1000 Kr. ein, ja man hat auch die Stabilisierungsnormen soweit verbessert, daß man jetzt Arbeitern nach einer elfjährigen Dienstzeit und einem Taglohn von Kr. 480 sogar die Gehaltsstufe von nur 900 Kr. anbietet. Dieses Beispiel möge den trassen Unterschied zwischen früher und jetzt jedem einzelnen drastisch vor Augen führen, weil es beweist, wie hilflos die angeblich großartige Aufbesserung für die Bediensteten ist.

Die Hilfsarbeiter haben die fortwährende Verschlechterung der Stabilisierung besonders hart zu fühlen. Vor dem Jahre 1909 ist immer der älteste Hilfsarbeiter, ohne Rücksicht auf seine Verwendung, der Stabilisierung zugeführt worden, was auch gerecht war. Jetzt hingegen werden nur machinelle Hilfsarbeiter und die Partieführer der Hilfsarbeiter stabilisiert. Die Stabilisierung des Werkstättenpersonals hat sich aber auch im allgemeinen recht empfindlich verschlechtert. Der Vilinski'sche Erlaß vom Jahre 1895 lautete, daß bei Stabilisierung der Arbeiter von seinem fixen Ein-

kommen absolut nichts verlieren darf und daß er bei etwaigen Differenzen in die nächsthöhere Gehaltsstufe eingereiht werden müsse. Auch war die Montur unentgeltlich verabfolgt worden. In späteren Jahren ist der berühmte Mittel-Erlaß erschienen, der den Arbeitern bei der Stabilisierung für die Montur die Abrechnung von 37 Kr. brachte. Außerdem hat man die Arbeiter bei der Stabilisierung nicht mehr in die nächsthöhere, sondern in die niedere Gehaltsstufe eingereiht, so daß Verluste bei der Stabilisierung bis zu 150 Kr. keine Seltenheit waren. Auf wiederholte Interventionen der Arbeitererschaft hat man endlich nur Differenzen von unter 50 Kr. zuungunsten des Arbeiters ausgelegt; hatte der Arbeiter 50 Kr. und darüber verloren, so wurde er in die höhere Gehaltsstufe eingereiht ohne Anrechnung der Montur. Im Jahre 1911, im Dezember, hat man einen neuen Erlaß herausgegeben, der bestimmt, daß die Montur nicht anzurechnen ist und daß ein eventueller Verlust von unter 100 Kr. dem Stabilisierten als Personalauslage bis zum nächsten Avancement ausbezahlt wird. Diese Personalauslage wird bei der nächsten Vorrückung eingestellt und diese Ungerechtigkeit bewirkt, daß der Mann bei der nächsten Vorrückung statt um 100 Kr. in vielen Fällen nur um 20 Kr. und darunter im Gehalt vorrückt.

Wenn man trotz der fortwährenden Verschlechterungen eine Erhöhung der Fracht- und Perionentarie durchführte, war dies ein politischer Schwachzug, um der großen Oeffentlichkeit die Unbecheidenheit des Eisenbahnpersonals in puncto ihrer Forderungen recht drastisch zu illustrieren. Daß aber dem Staatsbahnpersonal nicht viel geholfen wurde, kann man aus dem Obenangeführten genau erkennen. Ob es in dieser teuren Zeit möglich ist, mit einem Gehalt von 1000 Kr. nach einer neunjährigen Dienstzeit mit Familie ein menschenwürdiges Dasein zu führen, das mögen die Herren vom hohen Eisenbahnministerium, die vor lauter Wohlwollen für das Personal triefen, am eigenen Leibe versuchen; ob es ihnen möglich wäre, mit diesem Gehalt ein bescheidenes Dasein zu fröhen.

Dies ist noch nicht alles. Man versuchte, aus den Arbeitern eine Mehrleistung herauszupressen, indem man den Arbeitern das geplante Affordsystem aufhassen wollte, das jedoch die Bediensteten mit der nötigen Entschiedenheit zurückwies. Jetzt versucht man es mit der gemeinsten Antreiberei und selbst vor persönlichen Schikanen schrecken viele Vorgesetzte nicht zurück, selbst dann nicht, wenn einzelne Arbeiter gegen die Uebergriffe ihrer unmittelbaren Vorgesetzten bei höherer Instanz Beschwerde führen. Es wird auch niemand wundernehmen, wenn sich die Fälle häufen, daß die Arbeitererschaft ihre Geduld verliert und zu Abwehrmittel greift, die der Dienstordnung zuwiderlaufen und die von den organisierten Arbeitern bei normalen Verhältnissen selbst nicht gutgeheißen werden. Jeder vernünftig denkende und menschlich fühlende Mensch muß derartige spontane Gefühlsausbrüche begreifen.

Anstatt daß die vorgelegten Organe ruhig und objektiv über derartige Vorwommnisse nachdenken würden und versuchen würden, der wirklichen Ursache derselben auf den Grund zu kommen, suchen sie jede berechtigte Erregung dadurch im Keime zu ersticken, daß man einzelne Arbeiter ganz willkürlich herausreißt, für sie ein Delikt sucht und findet, nach welchem man die ohnehin schon durch ihr Schicksal schwer Geprüften auf das empfindlichste bestraft, um so für die übrige Arbeitererschaft ein abschreckendes Beispiel zu statuieren, ohne Rücksicht darauf, daß die unglückliche Familie (die kleinen Würmer) dadurch sehr stark in Mitleidenschaft gezogen wird, wo sie ohnehin schon durch die allgemeine Teuerung die größten Entbehrungen erdulden muß. Ist das soziales Empfinden?

Die Arbeiter, die ausnahmslos als österreichische Staatsbürger ein Interesse an der gedeihlichen Entwicklung der Staatsbahnen haben, müssen doch gewiß auch das Recht für sich beanspruchen, ihre sachmännischen Gutachten in eventuellen Fällen äußern zu dürfen. Einzelne Herren stellen sich so vor, daß nur das zu entscheiden habe, was der Vorgesetzte befiehlt, ob es nun gut oder schlecht ist. Ein maßgebender Herr der k. k. Staatsbahndirektion Wien äußerte sich vor einiger Zeit im Beisein eines noch höheren Beamten als er selbst ist, Arbeitern gegenüber: „Es geht die Arbeiter einen Dreck an, ob das Anbefohlene im Interesse oder zum Nachteil des Betriebes ist, der Arbeiter hat es ohne jeden Widerspruch auszuführen.“ Alle Achtung vor einer so feinen Ausdrucksweise! Aufgemuntert durch solche famose Geistesblitze, erlauben sich selbst die Inspektoren gegenüber den tonangebenden Herren zu äußern: „Wenn man dem Arbeiter morgens weiße Sandstöße anziehen würde, hätte er sie, wenn er am Abend aus der Werkstätte kommt, so rein, wie er sie am Morgen angezogen hat.“ Solche Äußerungen machen die Herren nicht im Dienste, sondern im Kaffeehaue im Beisein eines Regierungsrates.

Wie man von der Arbeitsleistung der Arbeiter gering spricht, mißachtet man auch die Maßnahmen zur Unfallverhütung, so auch beim Probefahren mit den Maschinen. Unter der Aera Protan wurden auf wiederholtes Petitionieren der Arbeiter Haltsignale aufgestellt. Jetzt hat man schon wieder darauf vergessen und schon wäre, wenn nicht ein glücklicher Zufall gewaltet hätte, am 19. August ein Unfall passiert, der ziemlich schwer geworden wäre. Die ziellose Antreiberei zeitigt Unfälle, deren Zahl zwar hier nicht angeführt werden soll, die aber um so sicherer von den Bediensteten für Eventualfälle im Gedächtnis gehalten werden sollen.

Es sei uns auch eine kleine Bemerkung über den Herrn Oberkommissär Schaffer gestattet. Dieser ist von einem derartigen Schmutz befallen, der es ihm verbietet, dem Arbeiter für jenen Grub zu danken, der laut Dienstordnung geleistet werden muß. Er versteht es sehr gut, Arbeiter, die für ihre Kollegen Solidarität bekunden, zur Anzeige zu bringen, damit sie empfindlich bestraft werden. So fühlt er sein Mütchen und dokumentiert so seine Arbeiterfeindschaft. Aber nur gemacht, Herr Oberkommissär! Es ist noch nicht aller Tage Abend und die Arbeiter haben ein sehr gutes Gedächtnis und verstehen sich zu revanchieren!

An den Herrn Werkstättenvorstand hätten wir die eine Mahnung zu richten, in der Zukunft, wenn sich derartige Unfälle wieder ereignen, was wir nicht wünschen, nicht gleich zur Polizei zu laufen, die die Gemüter nur noch mehr aufregt. Die organisierte Arbeiterschaft hat ihre eigenen Organe, die, wenn sie gerufen werden, mehr anrichten und besser Ordnung herstellen.

Schließlich glauben wir, daß es der Herr Staatsbahndirektor Dr. Kolisko einsehen wird, daß nicht nur das, was die den Herrn Ministerialrat umgebenden Beamten über die Tätigkeit ihrer Nachkommen ihm erzählen, richtig ist, sondern daß auch die Aussagen der Arbeiter der Wahrheit nicht entbehren. Die Arbeiterschaft hat vorausgesehen, daß der Herr Staatsbahndirektor die Erklärung, die er durch eine Deputation den Werkstättenarbeitern mitteilen ließ, er werde die Schuldigen energisch bestrafen, auch zur Durchführung bringt. Dies ist aber bis heute nicht geschehen, sondern das Gegenteil. Die Bestrafen sind nicht schuld daran, daß diese Demonstration stattfand, schuldig sind einzig und allein jene Personen, die die Arbeiter zu derartigen Demonstrationen treiben.

Ob es das geeignetste Mittel eines Staatsbahndirektors ist, Unbestände in irgendeinem Betriebe dadurch zu beseitigen, daß man Polizei in Anspruch nimmt, und um ja sicher zu gehen, in verdoppelter und verdreifachter Zahl, um einer eventuellen Arbeitseinstellung wirksam entgegenzutreten, bleibt dahingestellt. Die Erfahrung hat gelehrt, daß einige auf gemeinte und freundliche Worte an die Arbeiterschaft mehr ausgerichtet haben, als die ganze Polizei am Friedriehsplatz. Der Herr Staatsbahndirektor möge seine Schlüsse daraus ziehen. Die Arbeiterschaft sowie das definitive Personal sah sich verpflichtet, die Deffenlichkeit über den wahren Sachverhalt zu informieren.

### Die Personalkommissionswahlen bei den k. k. Staatsbahnen.

#### Im Direktionsbezirk Prag.

Abgegebene Stimmen	6843
Sozialdemokraten	615 oder 13,3 Prozent
Separatisten	935 " 13,8 "
Deutsche tschechnationale	2688 " 39,1 "
Deutschnationale	392 " 5,7 "
Keine	1201 " 17,5 "
Anderer Vereine	288 " 4,1 "
Zersplittert	383 " 6,3 "

#### Das Wahlergebnis: Sektion Unterbeamte.

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Sozialdemokraten	Separatisten	Deutsche tschechnationale	Deutschnationale	Keine	Anderer Vereine	Zersplittert	Bev.
Zentraldienst	178	15	100	8	10	42			
Bahnerhaltung	619	26	231	41	120	157			
Stationsdienst	263	13	134	10	108				
Zugbegleitungsdienst	79	1	29	29	12				
Heizhausdienst	387	21	44	11	288	33			
Werkstätten u. Materialdepotdienst	73	1	40		32				
<b>Zusammen</b>	<b>1599</b>	<b>71</b>	<b>628</b>	<b>70</b>	<b>288</b>	<b>159</b>			<b>382</b>

#### Sektion Diener.

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Sozialdemokraten	Separatisten	Deutsche tschechnationale	Deutschnationale	Keine	Zersplittert	Bev.
Zentraldienst	28	8	3	44	4	36		
Bahnerhaltung	1228	298	330	347	73	170		
Stationsdienst	1501	290	291	657	138	305		
Zugbegleitungsdienst	1070	132	69	610	94	165		
Heizhausdienst	219	24	29	77	39	59		
Werkstätten u. Materialdepotdienst	334	13	111	84	6	68		
<b>Zusammen</b>	<b>5244</b>	<b>841</b>	<b>935</b>	<b>2058</b>	<b>322</b>	<b>819</b>		<b>274</b>

#### Im Direktionsbezirk Pilsen.

Das nachstehende Resultat ist leider unvollständig und wir bringen daher nur die uns bekannten Ziffern:

Abgegebene Stimmen	4479
Sozialdemokraten	689 oder 17,6 Prozent
Separatisten	1338 " 29,8 "
Deutschnationale	589 " 13,1 "
Tschechnationale	774 " 17,2 "
Keine	519 " 13,2 "
Ungültige	670 " 17,1 "

#### Das Wahlergebnis: Sektion Unterbeamte.

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Sozialdemokraten	Separatisten	Deutsche tschechnationale	Deutschnationale	Keine	Ungültige Stimmen
Zentraldienst					48		
Bahnerhaltung					69		
Stationsdienst				176			
Zugbegleitungsdienst				35			
Heizhausdienst			36				
Werkstätten u. Materialdepotdienst			165				
<b>Zusammen</b>			<b>191</b>	<b>211</b>	<b>161</b>		

#### Sektion Diener.

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Sozialdemokraten	Separatisten	Deutsche tschechnationale	Deutschnationale	Keine	Ungültige
Zentraldienst	47	3	1	22	11	10	
Bahnerhaltung	896	225	173	71	81	180	159
Stationsdienst	1428	293	298	165	141	224	307
Zugbegleitungsdienst	350	30	136	74	110		
Heizhausdienst	351	42	31	11	76	191	
Werkstätten u. Materialdepotdienst	232	64	130	63	75		
<b>Zusammen</b>	<b>3916</b>	<b>659</b>	<b>1147</b>	<b>378</b>	<b>613</b>	<b>519</b>	<b>670</b>

#### Im Direktionsbezirk Bilsch.

Abgegebene Stimmen	3572
Sozialdemokraten	3073 oder 86,0 Prozent
Nationale	499 " 13,9 "

#### Das Wahlergebnis: Sektion Unterbeamte.

Dienstzweig	Sozialdemokraten	Nationale
Zentraldienst		32
Bahnerhaltung		117
Stationsdienst	101	161
Zugbegleitungsdienst	80	
Heizhausdienst	29	
Werkstätten u. Materialdepot	169	31
<b>Zusammen</b>	<b>379</b>	<b>341</b>

#### Sektion Diener.

Dienstzweig	Sozialdemokraten	Nationale
Zentraldienst	31	18
Bahnerhaltung	742	20
Stationsdienst	741	47
Zugbegleitungsdienst	486	17
Heizhausdienst	97	11
Werkstätten u. Materialdepot	148	14
<b>Zusammen</b>	<b>2694</b>	<b>158</b>

Von unseren Kandidaten sind demnach gewählt:

#### In der Sektion Unterbeamte:

##### Gruppe d) Zugbegleitungsdienst:

Colinger Alois, Oberkonduktor, Leoben.

##### Erfolg:

Kohl Alois, Oberkonduktor, Hartberg.

##### Gruppe e) Heizhausdienst:

Fillafer Edmund, Wagenmeister, Magensfurt.

##### Erfolg:

Sulzenbacher Gustav, Wagenmeister, Villach.

##### Gruppe f) Lokomotivfahrdienst:

Weidlich Johann, Lokomotivführer, Magensfurt.

##### Erfolg:

Ortner Matthias, Lokomotivführer, Villach.

#### In der Sektion Diener:

##### Gruppe a) Zentraldienst:

Egger Josef, Rangleidener, Villach.

##### Erfolg:

Moser Vladimir, Drucker, Villach.

##### Gruppe b) Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst:

Dollinger Leopold, Wächter, Thörl-Reglern.

Seidl Franz, Bahnrichter, Böhstern.

##### Erfolg:

Wohlgemuth Jakob, Wächter, Leoben.

Klammer Otto, Signalfloher, Mallnig.

##### Gruppe c) Stationsdienst:

Wesendorfer Josef, Stationsaufseher, Knittelfeld.

Griesser Stephan, Weichenwächter, Waidhofen a. d. Ybbs.

##### Erfolg:

Ragiller Dominikus, Verschieber, Leoben.

Snypan Alois, Weichenwächter, Graz.

##### Gruppe d) Zugbegleitungsdienst:

Heigl Josef, Konduktor, Leoben.

##### Erfolg:

Schneckenleiner Wilhelm, Konduktor, Amstetten.

##### Gruppe e) Heizhausdienst:

Wlanzer Thomas, Oberheizer, Villach.

##### Erfolg:

Smr Josef, Werkmann, Knittelfeld.

##### Gruppe f) Lokomotivfahrdienst:

Profanber Josef, Lokomotivführeranwärter, Knittelfeld.

##### Erfolg:

Winkler Josef, Heizer, Villach.

##### Gruppe g) Werkstätten- und Materialdepotdienst:

Höböl Leopold, Oberwerkmann, Amstetten.

##### Erfolg:

Komarek Franz, Werkmann, Knittelfeld.

#### Im Direktionsbezirk der k. k. Böhmisches Nordbahn.

Auch das folgende Resultat ist sehr unvollständig. Wir haben nur die Wahlziffern für die Sektion Diener erhalten:

Abgegebene Stimmen	846
Sozialdemokraten	434 oder 51,3 Prozent
tschechnationale und Deutschnationale	412 " 48,6 "
Keizerverein	12 " 1,4 "

#### Das Wahlergebnis: Sektion Diener:

Dienstzweig	Sozialdemokraten	Keizerverein	Deutsche tschechnationale
Zentraldienst			32
Bahnerhaltung	105		66
Stationsdienst	157		200
Zugbegleitung	53		73
Heizhausdienst	9	12	10
Werkstätten u. Materialdepotdienst	110		21
<b>Zusammen</b>			<b>40</b>

Von unseren Kandidaten sind gewählt:

#### Sektion Unterbeamte:

##### Gruppe Heizhausdienst:

Heinl Andreas, Maschinenmeister, Prag. Sieber Franz, Maschinenmeister, Böhmisches-Leipa.

##### Gruppe Lokomotivfahrdienst:

Kučel Adolf, Lokomotivführer, Böhmisches-Leipa. Pichler Josef, Lokomotivführer, Prag.

#### Sektion Diener:

##### Gruppe Bahnerhaltungsdienst:

Sauke Anton, Wächter, Niedergrund. Schöps Prokop, Wächter, Kojetitz. Winter Karl, Wächter, Schödan. Petr Franz, Wächter, Jungbunzlau.

##### Gruppe Lokomotivfahrdienst:

Richter Franz, Heizer, Böhmisches-Leipa. Martini Anton, Lokomotivführeranwärter, Prag.

### Inland.

Die Vorbereitung zur Militarisierung der Eisenbahnen. Interpellation im Abgeordnetenhaus.

In der ersten Sitzung der neuen Session des Abgeordnetenhauses wurde von den sozialdemokratischen Abgeordneten Tomšik, Müller, Moraczewski und Genossen an den Eisenbahnminister und den Landesverteidigungsminister folgende Interpellation über die Vorbereitungen zur Militarisierung der Eisenbahnbefriedeten eingebracht.

Der „Eisenbahner“ und die „Arbeiterzeitung“ haben einen von den Militärbehörden vorbereiteten Befehl veröffentlicht, durch welchen die wehrpflichtigen Eisenbahnbefriedeten zum Heeresdienst einberufen werden, in ihrer militärischen Eigenschaft aber zur Fortsetzung ihres Eisenbahndienstes verhalten werden sollen.

Dieser Befehl ist nichts als ein Zeugnis des schlechten Gewissens der Regierung. Offenbar fürchtet die Regierung, daß sich die Eisenbahner in gerechtem Unmut über die Barenthaltung der ihnen bereits versprochenen und durch Beschluß des Parlaments zugewilligten Erhöhung ihrer Bezüge dazu hinreißen lassen könnten, sich durch passive Resistenz oder durch einen Ausstand zu erheben, was Regierung und Parlament ihnen verweigern. Die Regierung meint nun offenbar, einem solchen Kampfe der Eisenbahner dadurch entgegenzutreten zu können, daß sie sie unter Kriegsrecht stellt.

Ein solches Verfahren wäre jedoch im Geiste keineswegs begründet. Zunächst schließt der § 3 des Wehrgesetzes eine solche Verwendung der zum Wehrdienst einberufenen Eisenbahner unbedingt aus. Nach dieser Gesetzesbestimmung kann die bewaffnete Macht ausschließlich zur Verteidigung der Monarchie gegen äußere Feinde oder zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Innern verwendet werden, sie aber zu Arbeitsleistungen im Eisenbahnbetrieb zu verwenden ist im Gesetze nicht zugelassen. Es ist also niemand, auch der Kaiser nicht, berechtigt, die Eisenbahner einzuberufen zu einem anderen Zweck als zu dem der Verteidigung gegen äußere Feinde oder der Unterstützung der Sicherheitspolizei im Innern. Die Militarisierung der Eisenbahner zu dem Zweck, um ihren Lohnkampf unmöglich zu machen, wäre also zweifellos eine dreifache Verletzung der durch das Gesetz beschränkten Befehlsgewalt.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß die Regierung in den § 44 des Wehrgesetzes die Bestimmung eingeschmuggelt hat, daß die teilweise Heranziehung der Reserve nicht nur nach Absentjahrgängen, Territorialbereichen und Truppentörfern, sondern auch „nach besonderer Verwendbarkeit“ erfolgen dürfe. Denn da eben die Verwendung der Reserve nur zu den im § 3 des Wehrgesetzes genannten Zwecken erfolgen kann, kann auch die teilweise Heranziehung der Reserve und Ersatzreserve nur nach Verwendbarkeit zu diesen Zwecken zulässig sein. Es ist also offenbar, daß das schlechte Gewissen die Regierung verleitet hat, eine Maßregel vorzubereiten, zu der sie durch das Gesetz nicht berechtigt ist.

Wir fragen daher die Minister:

Sind Sie bereit, alle vorbereitenden Maßregeln zur Militarisierung der Eisenbahner für den Fall einer Lohnbewegung als gesetzwidrig sofort zu widerrufen und aufzuheben?

#### Aus dem Budget des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1913.

In dem in der Öffnungssitzung des Reichsrates vorgelegten Staatsvoranschlag für das Jahr 1913 jungeriert das Budget des Eisenbahnministeriums mit folgenden Ziffern: Die Staatsbahnen nehmen für das Jahr 1913 als außerordentliche Aufwendungen für Neubauten und die Beschaffung von Jahrbetriebsmitteln 130 Millionen Kronen in Aussicht, von denen 85 Millionen auf bauliche Herstellungen, 45 Millionen Kronen auf Lokomotiven, Tender und Waggons entfallen. Die wichtigsten Posten sind hierbei die folgenden: Zweite, dritte und vierte Geleise (insbesondere für die Strecken Salzburg-Waidhofen und Schwarzach-St. Veit-Börs) 20,1 Millionen Kronen. Ausgestaltung einzelner Linien, Betriebsausweichten 3 Millionen Kronen, Erweiterung von Stationen und Zugförderungsanlagen 15,4 Millionen Kronen, Errichtung und Erweiterung von Werkstätten 4,6 Millionen Kronen, Ergänzungsbauten am Unterbau 10 Millionen Kronen, am Oberbau 19 Millionen Kronen, Wohn- und Kasernengebäude 1 Million Kronen, Sicherungsanlagen und Schwachstromeinrichtungen sowie Herstellungen geringeren Umfangs je 3 1/2 Millionen Kronen, elektrische Anlagen und Starkstromeinrichtungen 800.000 Kronen, Vorarbeiten und Projekte 500.000 Kronen, Unvorhergesehenes 3,2 Millionen Kronen. An Jahrbetriebsmitteln sollen beschafft werden: 140 neue Lokomotiven und Tender für 15,7 Millionen Kronen, als Ersatz für Abreibungen im Jahre 1913 45 Lokomotiven und Tender für 11,5 Millionen

Kronen, insgesamt also für 20-2 Millionen Kronen. In Waggonen sollen bestellt werden neue 400 Personen-, 130 Dienst- und 1600 Güterwagen für 19-1 Millionen Kronen und als Ersatz für Kasserungen 200 Personen- und 330 Güterwagen für 5 Millionen Kronen, zusammen für 24-4 Millionen Kronen. Die Mehreinnahmen sind mit 49 Millionen Kronen vorgesehen, darunter Transporteinnahmen von 14 Millionen Kronen und unter diesen wieder beim Frachtenverkehr ein Plus von 33-8 Millionen Kronen. Der Schlüssel wurde auf Grund der im Jahre 1911 tatsächlich erzielten Einnahmen und einer weiteren Entwicklung auf Basis der Ergebnisse im ersten Halbjahr 1912 aufgestellt. Per 1912 wird gegenüber dem Jahre 1911 eine Steigerung von etwa 7 1/2 Prozent, und für das Jahr 1913 eine weitere Steigerung der Einnahmen um 4 1/2 Prozent, beziehungsweise gegenüber dem Jahre 1911 eine solche von nicht ganz 12 Prozent veranschlagt. An Brennmaterial für die Lokomotiven und an Kosten der Betriebskraft für elektrisch betriebene Motorwagen auf den Staatsbahnen werden 51-9 Millionen Kronen oder um 2-3 Millionen Kronen mehr angeworben. Das größere Erfordernis wird insbesondere mit einem Mehrverbrauch von 294.850 Tonnen Normalkohle für Lokomotiven begründet, wofür 2-466 Millionen Kronen erforderlich sind. Rund 366.000 Kronen entfallen auf die Steigerung der Kosten des Brennmaterials. Das Gesamterfordernis von 51-9 Millionen Kronen entspricht einem Konsum von 5-497 Millionen Tonnen Normalkohle, wobei für 4-835 Millionen Tonnen mineralische Kohle 43-426 Millionen Kronen, für zirka 593.000 Tonnen Heizöl 6 1/2 Millionen Kronen und für 69.000 Tonnen Holz 1-311 Millionen Kronen veranschlagt wird.

Ein besonders fleißiger Abgeordneter

Herr Otto Kroy, der Vertreter des Städtewahlkreises Oberleutensdorf. Für sehr fleißig muß man ihn halten, wenn man den eleganten Herrn an den Sonntagen bald in dieser, bald in jener Bahnstation trifft, stets angelegentlich mit irgendeinem ehrsüchtigen zureichenden Herrn plaudernd. — Herr Otto Kroy liefert auch sonst mancherlei Beweise seines echt deutschen Fleißes; er spricht sehr oft bei vertraulichen Zusammenkünften seiner Wahlmänner, und die deutschbürgerlichen Mütter berichten dann von massenhaft besuchten Versammlungen, die ein neuer Beweis waren für die Liebe, mit der die Bevölkerung an dem allberehrten Herrn Abgeordneten hängt. — Auch wenn die Krämmer einen Kontrast abhalten, nimmt Herr Kroy gern daran teil, um zu versichern, daß er voll und ganz für die berechtigten Forderungen ist u. s. w. — Wenn der eine oder der andere Deutschradikale, der zufällig einmal eine Zeitung in die Hand bekommt, darin einen Artikel des großen Otto findet, dann muß er über dessen Bienenfleiß in geradezu fassungsloses Staunen geraten. — Nur eine Eigenschaft des Herrn Kroy läßt sich mit seinem schätzenswerten Fleiß nicht recht in Einklang bringen: seine unüberwindliche Abneigung gegen den Sozialverbesserungsausfluß, dessen Mitglied er ist. Als Mitglied in einer Sitzung des Subkomitees des Sozialversicherungsausschusses beschlossen wurde, in die Beratung der Unfallversicherung einzutreten, wurde festgestellt, daß der als Referent über die Unfallversicherung für den Unterausschuß bestellte deutschnationale Abgeordnete Kroy bis jetzt in keiner einzigen Sitzung erschienen ist, selbst bei der Erörterung der Krankenkassen für die Eisenbahnbefriedigten gefehlt und den Sozialdemokraten und dem Tschechen Durival überlassen habe, den Kampf gegen die Verschlechterung der Versicherung der Eisenbahner zu führen. Freilich, Herr Kroy weiß schon, warum. Gegen die Verschlechterungsabsichten der Regierung darf er nicht auftreten und offen dafür einzutreten, traut er sich doch nicht recht. Da geht er halt lieber nicht hin.

Valkanwirren und Krisengefahr.

Die blutigen Wirren am Balkan haben auf die Wirtschaftsverhältnisse Oesterreich-Ungarns auf das empfindlichste eingewirkt. Mehr als die anderen Großmächte ist die österreichisch-ungarische Monarchie von den Ereignissen am Balkan betroffen worden, denn es geographisch nahe liegt und mit dem es enge Handelsbeziehungen unterhält. Bis zu einem gewissen Grade wurden die Balkanländer als das natürliche Absatzgebiet österreichischer Industriewaren betrachtet; der Balkan war für Oesterreich das koloniale Hinterland, das dazu bestimmt schien, ihm Agrarprodukte zu liefern und Industriewaren dafür in den Kauf zu nehmen. Freilich sind diese natürlichen Beziehungen vielfach gestört worden, weil die Profitsucht und Engstirnigkeit der österreichischen Agrarier mit allen Mitteln versuchte, die Einfuhr von Agrarprodukten zu verhindern, was ihnen leider nur zu oft gelang. In den letzten Jahren kam es mit den Balkanstaaten zu schweren Konflikten, weil Oesterreich, dem Vorkriegs Agrarier folgend, seine Grenzen gegen die agrarische Zufuhr aus dem Balkan sperrte. Aber immerhin blieb doch noch ein großer Rest wichtiger Handelsbeziehungen bestehen, der erst jetzt, da der Balkan in Flammen steht, der Zerstörung anheimfiel.

Um die Bedeutung des Balkankonflikts für Oesterreich zu ermessen, ist es nötig, einen Blick auf die Zahlen der Ein- und Ausfuhr zu werfen:

Table with 3 columns: Country, 1907, 1911. Rows include Bulgaria, Greece, Rumania, Serbia, Turkey, and a total sum.

Die Einfuhr nach Oesterreich, die fast ausschließlich aus Agrarprodukten besteht, ist also trotz aller künstlichen Schwierigkeiten aus allen Balkanländern, mit Ausnahme Griechenlands — Montenegro kommt wegen seiner Kleinheit für die Handelspolitik nicht in Betracht — gestiegen. Wird nun diese Einfuhr durch die kriegerischen Ereignisse unterbunden, so bleibt ein nicht unerheblicher Teil des Nahrungsmittelbedarfes in Oesterreich ungedeckt, was

eine große Preissteigerung der Lebensmittel zur Folge haben wird.

Andererseits fällt aber auch die Ausfuhr von Industriewaren weg, die in den letzten Jahren folgenden Umfang angenommen hatte.

Die Ausfuhr aus Oesterreich betrug in Millionen Kronen:

Table with 3 columns: Country, 1907, 1911. Rows include Bulgaria, Greece, Rumania, Serbia, Turkey, and a total sum.

Wenn auch die Ausfuhr nicht in gleicher Weise gestiegen ist wie die Einfuhr, so ist sie doch, absolut genommen, so beträchtlich, daß eine Störung des Balkanhandels, wie sie nun vorhanden ist, Oesterreichs Industrie treffen muß. Die wichtigsten Industrien Oesterreichs: die Metallindustrie, die Textilindustrie, die Glasindustrie, die Güte- und Putzwarenindustrie werden von der Unterbindung der Ausfuhr am härtesten betroffen, weil ein nicht unerheblicher Teil ihrer Erzeugnisse nach den Balkanländern ging. So bringen die Balkanwirren über die österreichischen Völker Unheil und Not. Das Gespenst der Teuerung wird sichtbar und zu gleicher Zeit droht eine industrielle Wirtschaftskrise auszubrechen, die der Arbeiterklasse eine furchtbare Arbeitslosigkeit aufbürdet. Die gute Konjunktur, die bis jetzt geherrscht hat, ist ins Wanken geraten und von den Ereignissen der nächsten Wochen wird es abhängen, ob die Geschäftswelt sich weiter eine Zeitlang einer guten Prosperität erfreuen kann oder ob schon jetzt eine schwere Krise sie heimsuchen wird.

Wie ernst die Situation mit einemmal geworden ist, konnte man auch aus dem Zusammenbruch zahlreicher Aktienpapiere ersehen, der bei dem Eintreffen der Friedensnachrichten aus dem Balkan erfolgte. In der Aufschwungzeit sind die Industriepapiere gewaltig gestiegen. Milliongewinne wurden von den Kapitalisten mühelos eingeholt und eitel Lust und Wonne herrschte im Lager der Spekulation. Nun aber bricht panikartig alles das zusammen, was die letzten Jahre an Spekulationswerten gebracht haben; aus dem Bacchanal wird ein jämmerliches Geulen und Zähneknirschen. Das Schicksal der Spekulanten würde aber schwerlich unser Mitleiden erregen, wenn nicht leider auch die Kreise, die an den Gewinnen der Spekulation gar nicht beteiligt waren nun unter dem Zusammenbruch empfindlich leiden würden. Der Krach der Börse bedeutet auch einen Krach der Industrie, der Fall der Spekulationswerte einen Verlust des industriellen Kapitals und damit eine Einschränkung der Produktion, die in weiterer Folge zur Arbeitslosigkeit und zum Notstand der Arbeiterklasse führt.

Gerade die Industriepapiere, die in der Aufschwungzeit am beliebtesten waren, wie die Aktien der Sodawerke in Pilzen oder die der Alpinen Montangesellschaft, sind nun am meisten gefallen. Mag sein, daß bei der Vernehmung der österreichischen Kriegsrüstungen, die jetzt von der Regierung erpreßt worden ist, die Aktien der Waffenfabrikgesellschaften wieder steigen werden, die allgemeine Verschlechterung und das Mißtrauen zur industriellen Entwicklung werden in der nächsten Zeit nicht zu hemmen sein. Die Krisengefahr ist durch die Balkanwirren in drohender Nähe gerückt worden und ihre Wirkung ist um so größer, als sie eine Zeit guter Konjunktur mit unvermittelter Blödsichtigkeit unterbricht.

Die österreichische Arbeiterklasse geht, wenn nicht noch in der letzten Minute eine kaum mehr wahrscheinlich erscheinende Milderung eintritt, schweren Zeiten entgegen. Selbst eine Lokalisierung des Balkankrieges kann ihr die gute Konjunktur, die geherrscht hat, nicht mehr wiederbringen. Welche furchtbaren Gefahren ihr aber drohen, wenn die Lokalisierung des Krieges nicht gelingt und Oesterreich selbst in die Kriegswirren hineingerissen wird, vermag man kaum auszu denken. S. D.

Die finanzielle Entwicklung der Staatsbahnen.

Auf Grund der provisorischen Ermittlung der Verkehrsergebnisse stellen sich die Transporteinnahmen der k. k. Staatsbahnen für den Monat September laufenden Jahres insgesamt auf 10.326.900 Kr., das ist um 4.428.905 Kr. höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Hieron entfällt auf den Personenverkehr eine Mehreinnahme von 1.044.545 Kr., welche teils auf die allgemeine Verkehrssteigerung, teils auf die lebhafteste Reisebewegung aus Anlaß des Eucharistischen Kongresses zurückzuführen ist. Der Güterverkehr, der eine Mehreinnahme von 3.384.360 Kr. erbrachte, weist eine anhaltend steigende Tendenz auf. Von besonders günstigem Einfluß auf den Erfolg des Frachtenverkehrs war der zeitlichere Beginn der Mühlencampagne sowie lebhaftere Verfrachtungen von Kohle, Getreide, Baumaterialien, Obst und Petroleum. Den ausgewiesenen Mehreinnahmen stehen erhebliche Mehrauslagen für die Bewältigung des Verkehrs und für die Aufbesserung der Bezüge des Personals gegenüber. Seit Jahresbeginn wurden 57.633.200 Kr. eingenommen, das sind um 4.521.758 Kr. mehr als in der gleichen Vorjahrsperiode.

Ausland.

Die Berliner Eisenbahner gegen die Teuerung.

Eine von etwa 4000 Personen besuchte Versammlung der Eisenbahnarbeiter und Handwerker Großberlins hat zur Teuerung Stellung genommen. Der Referent, der scharf die herrschende Wirtschaftspolitik bekämpfte und eine allgemeine Lohnerhöhung forderte, wies darauf hin, daß bei den jetzigen Preisen eine ausreichende Ernährung nicht möglich sei, wenn in der Nähe von Berlin beispielsweise ein Bahnwärter, der 34 Jahre im Dienst ist, einen Tagelohn von Mk. 1-80 erhält, der erst auf ein Gesuch des Verbandes hin auf Mk. 1-90 erhöht worden ist.

Von den freien Arbeitern würden die Staatsarbeiter oft als „Dreimarck-Männer“ verhöhnt, weil sie mit so ge-

ringen Löhnen zufrieden sein müssen. Der Kaiser habe zwar in Königsberg gesagt, die Frau gehöre ins Haus, die Frau der Eisenbahnarbeiter und Handwerker könnten sich aber nicht der Familie und den häuslichen Pflichten widmen, weil sie bei dem hohen Verdienst des Mannes auf Erwerbsarbeit angewiesen seien, um nur die Mittel für den Lebensunterhalt der Familie heranzuschaffen. Unter den Leuten, die die ganze Nacht über vor der Freibank waren, um das minderwertige Fleisch zu bekommen, seien viele Angehörige der in der Nähe wohnenden Eisenbahnarbeiter, denen es ihr schmales Einkommen nicht ermöglicht, die Preise in den Fleischereien zu bezahlen.

Und diese Leute müssen nicht nur darben, es ist ihnen außerdem noch verboten, sich zu vereinigen und sich der Partei anzuschließen, die sich ihrer am nachdrücklichsten annimmt und gegen die Teuerung insbesondere den schärfsten Kampf führt.

Die Verkehrsstatistik der Vereinigten Staaten von Nordamerika für das Jahr 1910/11.

Für das Berichtsjahr vom 30. Juni 1910 bis 1. Juli 1911 veröffentlichte vor ganz kurzer Zeit die „Interstate Commerce Commission“ die Daten über die Ergebnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, deren wichtigste Ziffern hier wiedergegeben seien. Die gesamte im Betrieb befindliche Schienenlänge wurde mit 246.124-40 Meilen ermittelt (+ 10.943-59 Meilen gegen 1909/10). Die Zahl der Lokomotiven belief sich auf 61.327 (+ 2380), davon waren 14.301 Personenzugs-, 36.405 Lastzugs- und 9324 Berichublokomotiven; 1297 waren nicht klassifiziert. Der Wagenpark bestand aus 2.359.335 Waggonen (+ 69.004); davon dienten 49.818 dem Personenverkehr, 2.195.511 der Frachtbeförderung und 114.005 standen in den Diensten der Gesellschaften. Von der Gesamtzahl der Lokomotiven und Waggonen waren 2.391.438 mit den Zugsbremsen, 2.409.973 mit der automatischen Kupplung versehen. Die Gesamtzahl der Bediensteten betrug im Berichtsjahre 1.669.809; es ist dies eine Abnahme um 29.611 gegenüber dem Vorjahre. 63.390 waren Lokomotivführer, 66.376 Heizer, 48.200 Konduktoren, 133.321 anderes Zugpersonal, 40.005 Berichubpersonal und Streckenwächter; 493.926 Personen waren zur Streckenerhaltung notwendig, 344.112 zur Erhaltung des Fahrparks, die übrigen waren Beamte u. s. w. Der Gesamtbetrag der ausbezahlten Löhne erreichte eine Höhe von 1.208.466.470 Dollar. Trotz der Verminderung des Personals ergibt sich eine Steigerung des Verkehrs schon aus der Zahl der Personenbeförderung. Während im Jahre 1909/10 971.683.199 Passagiere befördert wurden, belief sich deren Zahl im Berichtsjahre auf 997.409.882 (+ 25.726.683). Die Frachtbeförderung sank jedoch von 1.849.900.101 Tonnen auf 1.781.637.954 (- 68.262.147) Tonnen. Aus dem Frachttransport ergab sich eine Einnahme von 1.925.950.887 Dollar, aus dem Personenverkehr eine solche von 657.638.291 Dollar, der postalische Verkehr ergab 50.702.625 Dollar; die Gesamtsumme aller Einnahmen aber belief sich auf 2.789.761.669 Dollar, welchen Ausgaben im Betrag von 1.915.054.605 Dollar gegenüberstanden. Per Meile der Betriebe wurden im Jahre 1910/11 11.460 Dollar eingenommen, hingegen 7867 Dollar verausgabt.

Das Koalitionsrecht der Eisenbahner vor dem bayerischen Landtag.

Die Sitzung der bayerischen Abgeordnetenkammer vom 24. v. M. gehörte zu den erregtesten der ganzen Session. Bei Erörterung der Verhältnisse der Staatsarbeiter kam Genosse R o s s h a u p t e r auf die Angriffe des Verkehrsministers gegen den süddeutschen Eisenbahnerverband zurück. Er griff den Minister aufs schärfste an und wies ihm nach, daß er beweiskräftige Behauptungen gegen den Eisenbahnerverband aufgestellt habe. Namens der Sozialdemokratie nahm Rosshaupter grundsätzlich das volle Koalitionsrecht einschließlich des Streikrechts für die Eisenbahner in Anspruch. Das beste Mittel gegen den Streik sei eine gute soziale Politik der Verwaltung und des Parlaments. Die Verlesung der freien Gewerkschaften sei lediglich ein dem Zentrum erwiesener Dienst. Der Minister wolle sich von dem Zentrum die Zuschrift auf den Leichenstein verdienen: „Ein frommer Knecht von Friedolin“.

Die Rede Rosshaupters wurde durch die Ankunft des neuen „Beppelin“ über München unterbrochen. Nach einer viertelstündigen Pause fuhr Rosshaupter fort. Er berief sich auf das Urteil des Vorgängers des jetzigen Ministers über den süddeutschen Eisenbahnerverband und charakterisierte die Hebe der christlichen Sekretäre in der Eisenbahnverwaltung. Zentrumsführer erklärten in Versammlungen, man müsse, wenn der Finanzminister auf dem Sadel sitze, mit dem Revolver knaden. Der indirekte Vorwurf des Ministers, daß wir im Falle eines Krieges einen Eisenbahnerstreik planen, ist der Vorwurf des Hochverrats, den wir mit aller Entschiedenheit zurückweisen.

Die Antwort des Ministers war sehr matt. Er suchte seine Haltung zu verteidigen und berief sich für die Möglichkeit eines Eisenbahnerstreiks im Kriegsfall auf den Artikel des Karlsrher „Volkstfreund“, in dem die Möglichkeit einer sozialen Umwälzung in Zeiten des Weltkrieges angedeutet worden ist.

Schreckliche Eisenbahnkatastrophe.

Die „Frankfurter Zeitung“ meldet aus Konstantinopel vom 21. Oktober: Auf der englischen Smyrna-Midin-Bahn ereignete sich eine furchtbare Katastrophe. Ein Militärzug mit mobilisierten Truppen entgleiste und stürzte eine mehrere Meter hohe Rampe herunter. Fast das gesamte Zugpersonal fand den Tod, ebenso gegen 200 Soldaten. Die gleiche Anzahl wurde schwer verwundet.

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

### Aus dem Gerichtssaal.

#### Ein separatistischer Abgeordneter als Schädiger der Arbeiter.

##### Eine Verleumdungsklage des Abgeordneten Marek.

Die Gefährdung des Eisenbahnerpersonals durch die geplante durchgreifende Anwendung des Affordsystems auf den I. I. Staatsbahnen veranlaßte unsere Organisation, an den maßgebenden Stellen energisch gegen diese Maßregel zu protestieren. Als eine Vertretungsdeputation in dieser Sache im Eisenbahnministerium beim Oberinspektor v. Littrow ihren Protest einlegte, bekam sie die überraschende Auskunft, ein sozialdemokratischer Abgeordneter, und zwar der Separatist Jaroslav Marek, habe sich als Freund des Affordsystems bekannt!

Eine Entzweiung bemächtigte sich der Mitglieder der Deputation, und wohin diese Kunde kam, überall war man über Marek derselben Meinung, daß hier ein offenkundiger Beweis der Schädlichkeit des Separatismus vorliegt. In den Parteiblättern, namentlich im „Zeleznični Zřizeneč“, wurde diese Handlungsmethode des Separatistenführers gebührend kritisiert und er wurde aufgefordert, Klage zu erheben. Marek war dazu nicht zu bewegen. Er vertuschete sich hinter eine nichtsagende Erklärung im Separatistenorgan. Um aber Herrn Marek alle seine Ausreden zu entkräften, haben die Referenten des böhmischen und mährischen Sekretariats in öffentlichen Versammlungen Marek wegen seiner Handlungsweise scharf angegriffen, und trotzdem lagte sie Marek nicht.

Da verloren endlich Mareks Gesinnungsgenossen in Laun die Geduld und sie forderten ihn auf, gegen den Obmann unserer Launer Ortsgruppe, Genossen Anton Trnka Klage zu erheben. Nicht aus eigenem Antrieb, sondern der Not gehorchend, betrat Marek den Rechtsweg.

Wie tat er das? Von allem Anfang an war es dem Zaudernden klar, er werde sich keine Lorberen holen, wenn er seine erklärte Affordfreundlichkeit gerichtlich wird überprüfen lassen, weshalb in der endlich beim Launer I. I. Bezirksgericht überreichten Ehrenbeleidigungsklage der Angeklagte Genosse Anton Trnka auch beschuldigt wurde, er habe Marek einen Verräter an der Arbeiterschaft und den Eisenbahnern genannt und ein für Marek ehrenrühriges Plakat in der Werkstätte Laun verfaßt und angehängt. Auf diese Weise wollte sich Marek gegen den von allem Anfang an zu befürchtenden Freispruch des Genossen Trnka möglichst sichern.

Wie ernst er die von seinen Gesinnungsgenossen ihm aufgedungene Klageführung nahm, ist daraus ersichtlich, daß er in der Klageschrift nur einen Zeugen, seinen Träger, den Separatisten Pfeiffer, nannte, was — wie sich dann herausstellte — ein Mittel zur Verschleppung des Strafverfahrens werden sollte.

Genosse Trnka gestand, öffentlich erklärt zu haben, daß Abgeordneter Marek im Eisenbahnministerium sich ausgedrückt hat: „Führen Sie in den Werkstätten den Afford ein, die Leute werden sich zwar ärgern, aber sie werden sich schon gewöhnen.“ Das, was in Mareks Klage ihm weiter angehängt worden ist, hat Genosse Trnka Marek zuteile allerdings nicht bekennen können. Er stürzte aber den Richter über die Empörung auf, welche sich aller Arbeiter bemächtigte, als Mareks affordfreundliche Äußerung bekannt wurde. Das mit dieser Mühe verfaßte, mit Pfeifferleitern geschriebene Plakat blieb in der Aktensache von Mareks Vertreter, und noch vor Schluß des ersten Verhandlungstages wurde diese Anklage wegen dieses Punktes förmlich zurückgezogen, so daß nur noch die andere „Verfälschung“ der Strafklage, wegen Beschuldigung von Verrat, aufrecht blieb, welche „Missetat“ der einzige von der Anklage geführte Zeuge selbstverständlich bestätigte. Da aber eines Mannes Rede keine Rede ist und man sie beide hören muß, wurde auch der andere Zeuge, Genosse Masel, einvernommen, und nach dessen Aussage wurde auch das übriggebliebene Weitzel der Anklage über den Verrat faßend einvernommen.

Und nun ging es auf das Wesen der Sache los. Es traten Zeugen auf, welche Mareks Handlungsweise dokumentarisch für alle Zeiten festgehalten haben. Sie sollen nicht im Aktenspiegel des Launer I. I. Bezirksgerichtes, O. 3. U 451/12, schlummern, sondern durch die Presse den Weg in die breite Öffentlichkeit finden.

##### Was die Zeugen sagen.

Oberinspektor Hermann v. Littrow sagte als Zeuge vor Gericht aus: „Ich habe einer Deputation von Arbeitern aus den Werkstätten des Staatsbahndirektionsbezirkes Wien erklärt, daß der Widerstand gegen die Einführung des Affordsystems bei der sozialistischen Partei im allgemeinen abläufe; hierfür führte ich als Beweis die von der Partei geschlossenen Verträge mit der Staatsdruckerei, den Firmen Rothberger u. c., sowie die Haltung der Arbeiter in Laun und schließlich ein mit dem Abgeordneten Marek über den theoretischen Wert des Affordsystems geführtes Gespräch an. Mehr habe ich in dieser Sache nicht anzugeben. Seine Erzählung der Herr Eisenbahnminister Bentsch M. v. Forster weiß von dieser Angelegenheit wohl nichts.“

Das Zeugnis des Beamten Littrow ist klar genug, um über Mareks Handlungsweise Auskunft zu geben. Sie sollte jedoch noch deutlicher in den folgenden gerichtlichen Zeugenaussagen der Deputationsmitglieder zum Ausdruck gelangen.

Wenzel Valenta, Hilfsarbeiter in Wien, sagte als Zeuge gerichtlich aus: „Ich kann als Zeuge bestätigen, daß Herr Oberinspektor v. Littrow einer Deputation von sieben Mann, der auch ich angehörte, die persönliche Mitteilung machte, daß der Privatankläger (Marek) ein Freund des Affordsystems sei und sich für die Einführung dieses Systems in den Werkstätten der I. I. Staatsbahnen ihm (dem Oberinspektor) gegenüber ausgesprochen habe.“

Karl Winter, Werkmann in Wien, gab bei Gericht als Zeuge an: „Heute, ich glaube am 1. August, waren Valenta, Ziegler, Bötzinger und ich, ferner Alois Ruch, Schachhuber und Gattler im Eisenbahnministerium beim Oberinspektor v. Littrow, um über unsere Arbeitsverhältnisse Bitten vorzubringen. Oberinspektor v. Littrow meinte, wir sollten das Affordsystem annehmen, wogegen wir uns ablehnend äußerten. Darauf sagte er, der Privatankläger (Marek) sei für die Einführung dieses Systems in den Werkstätten der I. I. Staatsbahnen ihm (dem Oberinspektor) gegenüber ausgesprochen habe.“

Winters Zeugenaussage schloßen sich die Zeugen Franz Ziegler, Schmid in Wien, und Josef Bötzinger, Schloffer in Wien, an.

Der Zeuge Alois Ruch, Hilfsarbeiter in St. Pölten, sagte aus: „Ende Juni 1912 sprach ich als Mitglied einer Deputation beim Oberinspektor v. Littrow vor, um uns über die seitens der Direktion geplante Einführung des Affordsystems zu erkundigen. Oberinspektor v. Littrow erzählte uns unter anderem auch, daß er anlässlich einer Inspektionsreise in der Werkstätte in Laun auch mit dem Abgeordneten Marek

über das Affordsystem gesprochen hatte und daß der Abgeordnete Marek dem Sinne nach sehr geäußert habe, es sei ihm leid, daß er in seiner Jugendzeit nicht mehr Geld habe verdienen können, er könne die Werkstättenarbeiter gar nicht begreifen, wie sie gegen den Afford Stellung nehmen können, wenn sie doch mehr verdienen können.“ Dieses Material beleuchtet Mareks Fall mehr als hinlänglich, und wenn Marek als Helfer in der Not seinen Kollegen, den Separatisten Abgeordneten Tomášek, einvernehmen ließ, und dieser ihm bezeugte, daß Marek wo anders (beim Minister Forster und Sektionschef Boeck) sich gegen den Afford aussprach, so läßt das einen Schluß auf Mareks Doppelspiel zu, nicht aber auf dessen einwandfreies Gebaren.

Kurz gesagt, Mareks Arbeitervertreterrolle fiel Mäglich zusammen, als der Tag des Gerichtes nahte und am 25. Oktober 1912 in Laun über Mareks Klage verhandelt werden sollte.

##### Marek zieht seine Klage zurück.

Wohl erschien Marek selbst am Platze, aber er sah ein, daß bei dieser Sachlage die Gegenüberstellung eines Abgeordneten und eines einfachen Eisenbahnbediensteten nicht die richtige Wirkung ausüben werde. Lieber eine Stunde lang haben Mareks Vertreter und der Richter den Bellagten bearbeitet, es nicht zur Verhandlung kommen zu lassen.

Unter Ausschluß der Öffentlichkeit wurde auf eine Austragung der Strafklage hingearbeitet, die Anträge des Vertreters des Abgeordneten Marek vom Genossen Trnka abgelehnt, bis endlich Genosse Anton Trnka sich bereit erklärte, nochmals zu Protokoll zu geben, was er eigentlich schon in seiner Verantwortung gesagt hat, und zwar, daß er am 3. Juli 1912 in Orts Gasthaus in Laun über den Privatankläger Jaroslav Marek das Wort „verriet“ nicht sagte und keinen Grund dazu hatte, und daß er im Gespräch, um welches es sich handelt, nur nach den Informationen den ihm mitgeteilten Ausdruck des Privatanklägers über die Affordfrage kritisierte.\*

Mit dieser Erklärung gab sich der persönlich anwesende Abgeordnete Jaroslav Marek zufrieden und zog seine Anklage gegen Genossen Trnka zurück!

Wir haben dem Sachverhalt nichts beizufügen. Durch diese Zurückziehung des Strafantrages ist Mareks Versuch durch eine gegen Genossen Trnka gerichtete Klage der Klammere zu enttarnen, mißlungen. Wir halten ihn fest und das Ergebnis dieses Verfahrens ist für Mareks Existenz als Arbeitervertreter vernichtend und niederschmetternd. Es ist der Beweis erbracht, Marek habe sich Oberinspektor v. Littrow gegenüber affordfreundlich geäußert, es ist der Beweis erbracht, Mareks Handlungsweise habe der Arbeitervertreter eine Handhabe für ihr arbeitserfeindliches Beginnen geliefert.

Die Schädlichkeit des Separatismus erscheint allernäher nachgewiesen.

Die Verteidigung des Genossen Anton Trnka führte sehr sorgfältig der Launer Advokat Dr. Karl Töhn.

##### Einspruchsverhandlung des „Eisenbahner“. Gegen die

erfolgte Konfiskation von zwei Stellen des Leitartikels in der Nummer 29 unseres Blattes hatte die Redaktion die Beschwerde erhoben, über die vor einem Einspruchsgericht des Landesgerichtes Wien am 25. v. M. verhandelt wurde. Die Staatsanwaltschaft vertrat der Bezirksstaatsanwalt Doktor Mager, während der „Eisenbahner“ durch den Redakteur Genossen Franz Lill vertreten war. Nach Verlesung des inkriminierten Aufsatzes plädierte Dr. Mager für Abweisung der Beschwerde. In dem Artikel, so führte er aus, werden Maßnahmen des Eisenbahnministeriums einer Kritik unterzogen, von denen behauptet wird, sie bedeuten eine Verschlechterung der sozialen Lage der Arbeiter und stehen somit in Widerspruch zu den Versprechungen des Ministers. Ich bin nicht in der Lage, sagte der Staatsanwalt, diese Behauptungen auf ihre Wahrheit zu prüfen, allein unter allen Umständen sei die Kritik eine über den Rahmen des gesetzlich Zulässigen hinausgehende, und der Tatbestand des § 300 darum gegeben.

Genosse Lill führte demgegenüber aus: Wenn der Herr Staatsanwalt die sachliche Wahrheit des Artikels anzweifelt, so tut es mir leid, daß im objektiven Verfahren keine Beweisurteile zulässig sind. Ich würde sonst eine Reihe von Zeugen zu führen in der Lage sein, die dazumwürden, daß jedes Wort im Artikel die lautere Wahrheit enthält. Genosse Lill besprach dann die Maßnahmen, wie sie von der Regierung für die Arbeiter durchgeführt werden, und die Schädigungen, denen dadurch die Arbeiterschaft ausgesetzt ist, und sagt: Ein Staat, der solche Maßnahmen trifft und für sie die Marke Sozialpolitik verwendet, verdient die schärfste Kritik, die in diesem Fall auch nur dem Stoff, den die Regierung liefert, angepaßt gewesen sei. Er beantragte daher die Aufhebung der Konfiskation.

Nach kurzer Beratung verurteilte der Gerichtshof das Urteil: Der Einspruch werde verworfen, und das Konfiskationsurteil aus den Gründen des ersten Erkenntnisses bestätigt.

Eine Anklage wegen verübten Schrankenöffnens. Am 4. Jänner d. J. 7 Uhr 15 Minuten, wurde bei der Wegüberführung beim Wächterhause 4 nächst der Station Simmering der St. E. ein Personenzug aus der Richtung Wien erwartet, weshalb der Ueberwachungsbedienstete Adolf Geher den Schranken bereits geschlossen hatte. Plötzlich erschien jedoch vor dem Schranken auf der Schwächer Seite ein vom Aufscher Finta geführtes Fuhrwerk, welches nach der Richtung Simmering passieren sollte. Gleichzeitig erschien auch auf der Simmeringer Seite ein vom Aufscher Schaubmayer geführter Streifenwagen, der nach Abladung von Wehlfäden für das auf der gleichen Seite gelegene Wächterhaus gegen Simmering wieder zurückkehren sollte. Dem Ueberwachungsbediensteten Geher dünkte es noch Zeit genug, um dem Aufscher Finta den Uebergang über das Geleise zu gestatten. Er öffnete daher den Schranken für Finta und wies den Aufscher Schaubmayer mit einer Handbewegung zur Abladung der Wehlfäden in den Hof des Wächterhauses innerwartungsweise führen jedoch beide Aufscher aus entgegengesetzten Richtungen über das Geleise, wo sie einander auswichen. Während nun Finta glücklich über das Geleise gelangte, wurde der Wagen und das Pferd Schaubmayers von dem inzwischen aus der Richtung Wien herankommenden Personenzug erfasst. Der Wagen wurde zertrümmert, das Pferd geschleift und getötet.

Wegen des verübten Schrankenöffnens hatte sich Geher vor dem Bezirksgericht Simmering wegen Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit nach § 432 St. G. zu verantworten. Geher war durch Dr. Gustav Harpner, der geistliche Wagenbesitzer durch Dr. Richard Subal vertreten. Geher brachte zu seiner Verantwortung vor, Schaubmayer habe auf die Schwächer Seite nicht zu

fahren gehabt, denn sein Ziel sei das Wächterhaus auf der Simmeringer Seite gewesen. Geher berief sich ferner auf eine ganze Reihe von Zirkularerlassen der Direktion, die das Personal vor zu langem Geschlossenhalten der Schranken warnte und ihm die diesbezüglichen Klagen der Bevölkerung eindringlich vor Augen hielt. Das Pferd Schaubmayers sei unvermittelt auf dem Geleise liegen geblieben und trotz Zurufen nicht wegzubringen gewesen. Nur dies sei die Ursache des Unfalls. Der als Verteidiger erschienene Doktor Faust legte dar, daß nach der Verkehrsinstruktion (Artikel 140, Punkt 4) die Schranken zwar innerhalb 5 Minuten vor Eintreffen des Zuges zu schließen sind, daß aber davon auch Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Station und dort zulässig seien, wo der Wächter auf zuverlässige Weise von dem Gerannahmen des Zuges verständigt werde. Da es sich im vorliegenden Fall um eine geradlinige Strecke handelt, konnte sich der Wächter durch Ausblick auf zuverlässige Art von dem Gerannahmen des Zuges überzeugen.

Der nach Durchführung eines Lokalaugenscheines als Sachverständiger vernommene Inspektor Preßberger der Nordwestbahndirektion billigte dem Verteidiger zu, daß es Kommentare über die Auslegung des Artikels 140, Punkt 4 der Verkehrsinstruktion nicht gebe und daß jede zuverlässige Verständigung von dem Gerannahmen eines Zuges unter die dort normierte Ausnahme von der Fünf Minuten-Regel falle. Der Sachverständige bestätigte über Befragen des Verteidigers auch, daß die Wächter zu den Personen mit besonders gutem Sehvermögen gehören, so daß der Ausblick des Wächters bei geradliniger Strecke ein zuverlässiges Verständigungsmittel war.

In seinem Schlußvortrag hob der Verteidiger hervor, der Wegüberführungsbedienstete habe mit normalen Verhältnissen rechnen dürfen, den abnormen Umstand, daß das Pferd des Schaubmayer auf dem Geleise plötzlich stehen werde, nicht voraussehen können. Nur diesem Umstand, nicht aber dem verpäteten Schrankenöffnen sei der Unfall zuzuschreiben.

Der Strafrichter (Bezirksrichter Dr. Hausner) sprach den Angeklagten in Würdigung dieser Ausführungen frei.

Höhere Rentenbemessung trotz ungünstigem Sachverhalt. Ignaz Mandl, Oberkondukteur der I. I. Staatsbahnen, war am 20. September 1910 Zugführer des Schnellzuges Nr. 101, der bei Mottenmann mit einem entgegenkommenden Schnellzug zusammenstieß; Ignaz Mandl wurde bei dem Unfall in seinem Wagen hin und her geworfen und blieb bewußtlos liegen. Er vermochte sich von den Folgen des Unfalls nicht mehr zu erholen und wurde nach Ablauf des Krankheitsjahres pensioniert. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hat Mandl nach Einstellung der Heilberufsberechtigten unter Annahme einer Einbuße von 33% Prozent an Erwerbsfähigkeit eine 30prozentige Rente monatlicher Kr. 85.00 zuerkannt.

Gegen diese Bemessung brachte Mandl durch Dr. Anton Vrah beim Schiedsgericht der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt Klage auf Rentenerhöhung ein. Bei der am 8. Oktober 1912 vor dem Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap durchgeführten Verhandlung gaben die Sachverständigen, die Herren Doktor Steyskal und Dr. Vlschhof, ihr Gutachten dahin ab, daß die dem Mandl zuerkannte Rente vollkommen genüge und seiner Einbuße an Erwerbsfähigkeit durch den Unfall entspreche.

Der Klagevertreter führte hierauf aus, daß der Unfall von Mottenmann das schwerste Eisenbahnunglück sei, das sich seit Jahrzehnten auf den österreichischen Bahnen zugegetragen habe. Ein Eisenbahnbediensteter, der das Opfer eines solchen Unfalles war, verdiene erhöhte Berücksichtigung und hätten die Sachverständigen die ganze Schwere dieses Eisenbahnunglücks nicht genügend gewürdigt, weshalb der Klagevertreter den Gerichtshof ersucht, aus eigener Initiative und aus eigener freier Würdigung der Beweise dem Kläger eine höhere Rente zuzusprechen, dies um so mehr, als Mandl ja wegen des Unfalles den Beruf aufgeben mußte. Das Schiedsgericht schloß sich diesen Ausführungen an und verurteilte tatsächlich die beklagte Anstalt, dem Kläger eine 45prozentige Rente monatlicher Kr. 127.50 sowie an Nachzahlung einen Betrag von Kr. 559.80 zu bezahlen.

Ein Haftpflichtprozeß aus dem Wiener Stadtbahnbetrieb. Vor dem Wiener Handelsgericht fand vor einiger Zeit ein Haftpflichtprozeß statt, den die 18jährige Frida Albrecht durch Dr. Viktor Rosenfeld gegen das Eisenbahnbetriebsamt auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von 30.000 Kr. angestrengt hatte. Das unglückliche Mädchen war am 5. Mai 1911 von der überfüllten Plattform eines Stadtbahnzuges in der Station Pilsgrambrücke abgestürzt und unter den fahrenden Zug geraten, wodurch ihr beide Füße abgefahren wurden. Das Handelsgericht hatte unter Annahme eines geteilten Verschuldens das Eisenbahnbetriebsamt zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von 10.000 Kr. und zu den halben Prozesskosten verurteilt. Das Verschulden der Klägerin wurde darin erblickt, daß sie, bevor noch der Zug zum Stillstand gekommen war, ihren Platz verlassen und sich zum Aussteigen auf die Plattform begeben hatte. Das Verschulden der Bahn wurde darin erblickt, daß die notorische, geradezu lebensgefährliche Ueberfüllung der Stadtbahnzüge geduldet werde. Gegen dieses Urteil hatte sowohl die Verunglückte wie das Verurteilte Berufung ergriffen. Bei der vor dem Oberlandesgericht stattgefundenen Berufungsverhandlung vertrat Dr. Wilhelm Berger den Standpunkt, daß von einem Verschulden der bedauernswerten Personlichen überhaupt nicht die Rede sein könne. Es sei eine Erfahrungssache, daß die meisten Passagiere einige Sekunden, bevor der Zug halte, sich zum Aussteigen anschauen, da sie sonst bei der kurzen Haltezeit der Stadtbahnzüge Gefahr laufen, über ihr Ziel hinauszufahren. Das, was alle Reisenden machen, könne keine Verletzung der gewöhnlichen Sorgfalt eines Reisenden bilden. Der Vertreter des Verurteilten Dr. Oskar Wack beantragte die gänzliche Abweisung der Klage, weil in der Duldung der Ueberfüllung der Züge ein Verschulden der Bahn nicht erblickt werden könne; es sei der Bahn unmöglich, bei dem zur Mittagszeit herrschenden Andrang ein Ueberfüllungsverbot zu erlassen. Das Oberlandesgericht unter dem Vorsitz des Hofrates Dr. Bloch verwarf nach längerer Beratung die Berufung des Verurteilten, gab hingegen der Berufung der Klägerin Folge und verurteilte das Eisenbahnbetriebsamt zur Zahlung eines Schmerzensgeldes in der Höhe von 20.000 Kr. und zum Ersatz der gesamten Prozesskosten. Der Gerichtshof erklärte, daß in dem Verhalten der Verunglückten ein Verschulden nicht erblickt werden könne, zumal die Stadtbahn selbst durch Affischen den Passagieren das rasche Aussteigen zur Pflicht made.

Tod infolge besonderen Pflichterfüllens. (Schiedsgerichtsverhandlung.) Im Jänner 1909 entließen in der Station Mautern der I. I. Staatsbahn vier Güterwagen aus der Station und nahmen zufolge des Gefalles eine immer größere Geschwindigkeit an. Der Oberkondukteur Ludwig Kofler, welchem als Zugführer des Lastzuges, zu welchem diese Waggons gehörten, die Verantwortung für die in der Station Mautern durchzuführende Verladung traf, suchte rasch einen Bremsprügel und rannte den entlaufenden Waggons so schnell er konnte nach, um sie so rasch als möglich zum Stillstand zu bringen, da die Gefahr bestand, daß es zwischen diesen Waggons und einem Schnellzug, dessen Durch-

\* Das von Dr. Soukup stammende Referat im „Právo Lidu“ enthält eine Fälschung dieser Erklärung Trnkas.

fahrt beborstalt, zu einem Zusammenstoß konnte. Kofler lief deshalb in größter Angst und Aufregung etwa 1500 Meter lang den Waggon nach, bis es gelang, die Waggon zum Stillstand zu bringen. Es herrschte damals eine außerordentlich strenge Kälte von über 20 Grad, so daß Kofler infolge der Erhitzung beim Laufen sich nicht nur eine schwere Verletzung zuzog, sondern bei dem Anstreifen der bereiteten Waggonstange Gefrierblasen an den Händen bekam. Kofler erkrankte infolge des geschilderten Vorfalles, trat aber, da er für eine Frau und sechs Kinder zu sorgen hatte und daher bemüht war, möglichst viel zu verdienen, schon nach sieben Tagen aus dem Krankenstand und versah seinen Dienst jodann bis zum 5. Februar 1910, wobei er in der Zwischenzeit, ohne sich krank zu melden, die Hilfe des Bahnarztes ambulatorisch wiederholt in Anspruch nahm. Am 5. Februar 1910 stellte der Bahnarzt bei ihm eine akute Herzverengung fest, ließ ihn den Dienst nicht weiter versehen und befiel ihn bis 9. März 1910 im Krankenstand. Dann versah Kofler wieder seinen Dienst weiter, bis er im August 1911 schwer erkrankte und am 2. Oktober 1911 an Herzlähmung starb.

Die Witwe Koflers machte nun bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen ihre Ansprüche aus dem Unfall ihres verstorbenen Gatten geltend, wurde jedoch mit denselben abgewiesen, weshalb sie durch Dr. Gustav Garpner die Klage beim Schiedsgericht einbrachte.

Die beklagte Anstalt wendete ein, daß nach dem Vorfall vom Jänner 1909 Ludwig Kofler nur durch sieben Tage mit Gefrierblasen im Krankenstand war, daß er erst 2 1/2 Jahre später wegen eines Herzleidens seinen Dienst aufgab, das mit dem Unfall in keinem Zusammenhang habe, falls es zur Zeit des Unfalles schon bestanden habe, durch diesen in keiner Weise beeinflusst worden sei, wobei sie sich auch auf den Bericht des Bahnarztes, welcher Kofler behandelt habe, berief.

Das Beweisverfahren ergab, daß Kofler ein Jahr nach dem Unfall, das ist am 5. Februar 1910, mit akuter Herzverengung in den Krankenstand trat, daß er aber schon in der Zwischenzeit nicht nur Arbeitskollegen gegenüber, sondern auch dem Bahnarzt über allerlei Schmerzen, darunter auch über Atembeschwerden, geklagt habe.

Zwei Zeugen bestätigten ferner, daß das Entlaufen der Waggon im Jänner 1909 mit großer Gefahr für den Zugverkehr verbunden war, daß damals die größte Kälte des ganzen Jahres herrschte, daß Kofler in größter Aufregung den Waggon nachließ, seit diesem Vorfall ein verändertes Verhalten zur Schau trug und schon nach geringen Anstrengungen des Dienstes auffallende Erschöpfung zeigte.

Die Sachverständigen Professor Dr. Haberda und Dr. Hövel gaben schon ihr Gutachten in der Richtung ab, daß es außer Zweifel stehe, daß als Todesursache bei Kofler Herzlähmung anzunehmen sei, und daß kaum zu bezweifeln sei, daß er schon viele Jahre an einem Herzleiden gelitten habe, dessen Erscheinungen jedoch durch lange Zeit nicht recht zutage getreten seien.

Nur wenn bei Kofler ein solches Herzleiden zur Zeit des in Rede stehenden Vorfalles vom Jänner 1909 vorhanden gewesen sei, könnte dieser Vorfall, insbesondere die damit verbundene Aufregung, zu Erscheinungen führen, welche auf ein Versagen der Herzklappen schließen lassen. Dies könne man jedoch nur dann annehmen, wenn solche Erscheinungen knapp nach dem Vorfall aufgetreten wären.

Ueber Befragen des klägerischen Vertreters gaben die Sachverständigen weiters an, daß sie auf Grund der ärztlichen Erfahrung wohl annehmen könnten, daß ein solcher Herzfehler bei Kofler schon seit Jahren bestanden habe, weiters, daß die Erscheinungen der Erschöpfung sowie des vollständig veränderten Verhaltens im Dienste, welches von den Arbeitskollegen Koflers beobachtet wurde, immerhin so gedeutet werden könnten, daß sie die ersten Wirkungen jener außerordentlichen Aufregungen auf das kranke Herz Koflers darstellten.

Unter Bezugnahme auf dieses Gutachten wies der klägerische Vertreter auch daraufhin, daß aus der Aussage des Bahnarztes zu entnehmen sei, daß Kofler im Verlauf eines Jahres nach dem Unfall wiederholt bei diesem in seiner Ordination erschienen sei und über allerlei Schmerzen, insbesondere über Atembeschwerden, beklagt habe, daß weiters schon am 5. Februar 1910, somit ein Jahr nach dem Unfall, akute Herzverengung vom Bahnarzt konstatiert wurde, daß somit der größte Teil der Voraussetzungen, welche die Sachverständigen für das Vorhandensein eines Zusammenhanges zwischen dem Unfall und dem Tode Koflers gefordert haben, im vorliegenden Falle bei Würdigung aller einzelnen Momente, welche das Beweisverfahren ergeben hat, vorliegen.

Das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap nahm in seinem Erkenntnis tatsächlich den Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Tode Koflers als vorhanden an, und beurteilte die Anstalt zu einer Nachzahlung von Kr. 700-78 sowie einer 33 1/2 prozentigen Rente von monatlich Kr. 65-50 an die Witwe, weiters gegenüber den Kindern Koflers, welche das 15. Lebensjahr noch nicht vollendet hatten, ebenfalls zu der ihnen gebührenden Nachzahlung und der geschätzten Rente.

### Streiflichter.

Die k. k. Staatsbahnverwaltung als Agentur für private Geschäftsunternehmer. Vor uns liegt folgender Erlaß:

**K. k. Nordbahndirektion.**

Wt Nr. 91250 ex 1912. Wien, am 19. Oktober 1912.

Erlaß.

An die k. k. Betriebsinspektorate, an alle k. k. Bahnbetriebs- und Bahnhofsstationen.

Inhalt: Einführung des kühnen Säuerlings beziehungsweise „Erzherzogin Jita-Quelle“ in den Bahnhofsrestaurationen.

Der k. k. Nordbahndirektion ist seitens des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 9. Oktober 1912, Z. 40.035/10 folgender Erlaß zugekommen:

„Die Handels- und Gewerbetreibender Österr. hat mit Eingabe vom 3. Oktober l. J., Z. 11.065, das Ansuchen der Sauerbrunnunternehmung Wenzel Stefan in Deutsch-Jahnsitz um Einführung des kühnen Säuerlings beziehungsweise der „Erzherzogin Jita-Quelle“ in die Bahnhofsrestaurationen der österreichischen Staatsbahnen anher übermittelt.“

Die k. k. Nordbahndirektion wird angewiesen, dahin zu wirken, daß in den im diesseitigen Bezirk gelegenen Bahnhofsrestaurationen, beziehungsweise Büfets auch die obgenannten Mineralwässer nach Tauglichkeit verabreicht werden.

Vom k. k. Eisenbahnministerium:

Unterschrift.

Die Bahnhofsrestaurationspächter sind anzuweisen, tunlichst auch diese Säuerlinge zu führen.

Für den k. k. Direktor.

Ist es zunächst schon interessant, aus dem Erlaß zu entnehmen, zu was unsere Herren Staatsbahnbeamten alles Zeit haben, so wäre es wohl zweifellos noch inter-

essanter, zu erfahren, welche Gründe die Herren im Eisenbahnministerium veranlaßten, die Agentur für die Brunnenunternehmung des Herrn Wenzel Stefan zu Deutsch-Jahnsitz zu übernehmen. Eine so wirksame Reklame durch k. k. Erlasse ist jedenfalls vorteilhaft und, wie wir zur Ehre der Staatsbahnbeamten annehmen wollen, wohl auch billiger wie im „kleinen Anzeiger“. Wie schön wird es erst aussehen, wenn auch noch der „Gummikönig“ sich um die bahnmässige Reklame für „die best existierenden Neuheiten für Herren und Damen“ bewirbt!

Der Zugserpidentenverein in Wägen. Der Partikularismus in der Gewerkschaftsorganisation hat die Eigenschaft, daß er an den Teufeln, die er vom großen Ganzen trennt, unausgesetzt zerfetzend wirkt. Das muß nun der Zugserpidentenverein an sich selbst erfahren, er wird den Geist, dem er selbst seine Existenz verdankt, nicht mehr los. Auf der einen Seite sind es tschechische Stationsmeister, die zum Teil in der Zemska jednota und zum Teil im Zugserpidentenverein organisiert waren, die bereits einen eigenen tschechischen Stationsmeisterverein mit dem Sitz in Prag gegründet haben, und auf der anderen Seite sind es die Stationsmeister der Südbahn, die an die Gründung eines Vereines der Südbahnstationsmeister geschritten sind. So vollzieht sich der Zerfallsprozess am Zugserpidentenverein. Es konnte auch nicht anders kommen. Die Organisationsverhältnisse der österreichischen Eisenbahner sind nämlich kompliziert genug, und so man zu den der Entwicklung der österreichischen Eisenbahnerorganisation noch daseinsberechtigten Organisationen immer wieder neue Vereine hinzugegründet, nicht um einem Bedürfnis zu dienen, sondern zunächst um der Vereinsgründer selbst willen und dann, um Separatwünsche separat zu vertreten, setzt sich die Neugründung ins Unendliche fort. Hat die Kategorienorganisation ihre Daseinsberechtigung, dann hat auch die vom Gebiet einer Bahnverwaltung begrenzte Organisation eine solche, wenn die Verdrängtheit der von der Organisation zu behandelnden Fragen Anrecht auf die nationale Eisenbahnerorganisation eine reale Daseinsberechtigung, hätten vielmehr noch lokale Eisenbahnervereine das Recht auf Existenz, denn vielmehr noch als nationale Angelegenheiten greifen solche rein lokaler Natur in die Existenzverhältnisse der Eisenbahner ein. Nun multipliziert man die Zahl der Bedienstetenkategorien mit der Zahl der in Oesterreich vertretenen Nationalitäten und dann nur noch die erhaltene Summe mit der Zahl der Bahnverwaltungen, und wenn man sich nach diesem Resultat vergegenwärtigt, zu welchen Organisationszuständen es führen müßte, wenn dieselbe Idee, der der Zugserpidentenverein seinen Bestand verdankt, konsequent in allen möglichen Fällen durchgeführt wäre, wird man keinen Augenblick über die Unsinnigkeit und Schädlichkeit jeder Art von Partikularismus in der Gewerkschaftsorganisation, für die Gesamtheit sowohl als für den einzelnen und die Gruppe Gleichgestellter, im Zweifel sein. So man am Prinzip der Organisationseinheitlichkeit rüttelt, und so man dieses verläßt, liefert man die Organisation dem schädlichen Selbstständigkeitsdrang jener Verrückter und Verrückter aus, die wie von allen irdischen Dingen auch von den Bestrebungen der Organisation unbefriedigt sind, die sich der Meinung hingeben, die Sache selbst besser machen zu können und die nach verlorener Zeit und Mühe wohl nicht Erfolge erreichen, aber die Schwierigkeiten der Lösung der Organisationsaufgaben begreifen lernen. Wer es mit der Sache der Eisenbahner ehrlich meint, sollte nie und nimmer der Desorganisation der Eisenbahner irgendwelchen Vorwurfs sein. Die nicht aussterbenden Vereinsgründer würden sich dann sehr bald für die Vertilgung ihres Organisationsalters ein anderes Gebiet ausersehen müssen als jenes, auf dem nur die ernste und von den lautesten Absichten geleitete Arbeit Erfolge zeitigen kann. Wen Eisenbahner sollte die Vertretung ihrer Ständesgrupp eine viel zu wichtige Sache sein, als daß sie dulden sollten, daß diese Ständesvertretung in eine lächerliche Vereinspielerei ausartet.

Aus der Organisation der Signalmeister. In der Sitzung des Vereinstagsmännerrates der organisierten Signalmeister in Prag am 5. Oktober 1912 wurde die regelmäßige Vereinsstätigkeit, welche in der Sommerperiode durch Urlaube und zahlreiche Substitutionen der Kollegen beeinträchtigt wurde, wieder aufgenommen.

Die Genossen Signalmeister werden aufmerksam gemacht, daß die monatlichen Sitzungen des Ausschusses stets am Samstag nach dem Ersten eines jeden Monats um 7 Uhr abends im Restaurant Vigálsky in Prag II stattfinden und allen organisierten Kollegen zugänglich sind.

Vom Verein der Wagenmeister, Wagenauffeher und deren Substituten. Die Vereinspielerei unter den Eisenbahnern läßt recht eigenartige Dinge entstehen. In Stelle des Bestrebens, jedem einzelnen Bediensteten die Möglichkeit zum Vorwärtstommen möglichst leicht zu machen, wird ein verdrückter Astengeist gepflegt. Sieben legte die Generalversammlung des Vereines der Wagenmeister, Wagenauffeher und deren Substituten ein beachtliches Zeugnis ab, die unsäglich stattd. Es wurde da ausgeführt, daß man in ein beim Eisenbahnministerium überreichtes Memorandum nachstehenden Passus aufgenommen habe:

„Zu Wagenauffeher sollen nur gut ausgebildete Schloffer, welche Praxis im Wagenauffeherdienst haben, nach abgelegter Dienstprüfung ernannt werden.“

Ob man damit, bei der Art, wie Prüfungen vorgenommen werden und wie bei diesen parteiisch Günstlinge den anderen vorgezogen werden können, den Interessen der angehenden Wagenauffeher dient, ist recht fraglich und es besteht kein Zweifel, daß die angehenden Wagenauffeher keinerlei Grund haben, selbst derartige Prüfungen zu wünschen. Aber man hat aus den Reden einzelner Wagenmeister, die bei der Generalversammlung der Intelligenzprüfung ein Loblied sangen, wo dieser von den Wagenmeistern regierte Verein hinaus will. Die Herren wollen unter sich bleiben und ihren Nachfolgern das Vorwärtstommen erschweren. Wir glauben, daß derjenige, der das hohe Glück hat, mit einem Jahresgehalt von 1000 Kr. Wagenauffeher zu werden, genug vom Schicksal geprüft ist und daß es die Aufgabe einer Ständesorganisation ist, ein auskömmliches Einkommen für deren Angehörige anzustreben. Sie wie puffsichtige Weiber um dieserlei Dinge zu bemühen, mit denen man nach außen hin prunken will, ist geradezu lächerlich und muß dies jeden vernünftigen Menschen anstehen. Die Wagenauffeher und deren Substituten werden nunmehr wissen, was sie von diesem Winkerverein zu halten und zu erwarten haben.

Lebensmittelmagazin der k. k. Nordwestbahn. Am 21. Oktober 1912 sprachen die gewählten Mitglieder des Verwaltungsausschusses des Lebensmittelmagazins der k. k. N. W. B. beim Direktor Herrn Ministerialrat Dr. Gutschmid wegen der beschlossenen Entziehung der frachtfreien Transporte der Lebensmittel ab 1. Jänner 1913 vor.

Nach längeren Ausführungen über die Wirkungen, die die Entziehung dieses Benefiz auf die gesamten Konsumenten ausüben würde, ersuchten die Genossen Schwab, König und Bartels den Direktor um die kräftigste Unterstützung im k. k. Eisenbahnministerium, daß die seit 40 Jahren genossene Begünstigung besonders in den jetzt so teuren Zeiten weiter aufrecht bleibe, was der Herr Ministerialrat Dr. Gutschmid auch zusagte.

Demnach finden auch Vorgesprachen in dieser Angelegenheit im k. k. Eisenbahnministerium statt.

Die Behandlung des Verkaufspersonals der Stationen Wien, k. k. österreichische Nordwestbahn. Das Verkaufspersonal der Station Wien, k. k. N. W. B. hat niemals Ursache gehabt ein Loblied über zu humane Behandlung anzuhören, weit eher ein Klage über Beschimpfungen und andere Ungerechtigkeiten mehr. Trotzdem daß daselbst es der momentanen Aufregung und der Verbitterung der Herren Beamten und Vorstände zu gute gehalten und manch bittere Wille geschluckt. Wir verweisen nur auf die Beschimpfung des Verkaufspersonals seitens des Herrn Offizial Schwarz, der daselbst mit Semmelbunde, Kujone, Bagasche etc. betitelt, auf den Herrn Wagenbeamten G. Schulz, der die Oberverwalter und Platzmeister und sein ihm unterstehendes Personal oft wegen geringfügigen Anlässen bei dem Vorstand anschwärzte, wobei die Wahrheitsliebe keine besondere Rolle spielte. Die Titulaturen von Bediensteten mit „Kasser“ wollen wir diesem Herrn deshalb zu gute halten, weil er bei Antritt des Wagenmeisterpostens in Wien leere Staatsbahn-K-Wagen in die Heimat senden wollte, so daß es leicht möglich ist, daß er die Hausfarbe der Wiener Bediensteten nicht kennt. Nur würden wir den Weg der Offenheit wegen als dem nicht betreten, wenn nicht die Stationsvorstände uns dazu zwingen würden. Insbesondere Herr Stationsvorstandstellvertreter, Oberoffizial Müller schlägt dem Personal gegenüber eine Tonart an, die man von diesem Beamten nie erwartet hätte. Nicht genug, daß unser kleiner Vorstandstellvertreter seine gewiß bestehende Kraft im Ohrfeigen verteilen ausüben will, wie dies die Androhung einer Ohrfeige einem Tagelohnerschieber gegenüber beweist. Er verübt auch die Platzmeister mobil zu machen, indem er diesen androht, sie zur Verfügung zu stellen und dies geschieht nur aus dem Grunde, weil die Arbeit wie alle Jahre in der Herbstzeit nicht taglos abgewickelt wird und auch nicht abgewickelt werden können, so lange die Rangieranlage keine zweckentsprechende ist. Wir machen daher die Stationsvorstände, insbesondere den Herrn Vorstandstellvertreter, der sich als eigentlicher Herrscher fühlt, aufmerksam, daß wir in der Folge bei Ereignis eines Unfalles gegen sie ebenso rücksichtslos mit Anzeigen vorgehen werden, als hier rücksichtslos mit dem Leben und der Gesundheit der Arbeiter gespielt wird. Das Verkaufspersonal wird durch gewissenlose Androhungen verhalten, die Rücksicht auf seine Sicherheit außer Acht zu lassen und es werden alle Instruktionen und Sicherheitsvorschriften bei dieser Antreiberer illusorisch. Das Verkaufspersonal ist der Ansicht, daß der Nordwestbahnhof schon zu viel Opfer aus ihren Reihen geordert hat, was ja dem Herrn Vorstandstellvertreter sehr gut bekannt ist. Er mag sich nur der Krüppel mit keinem oder nur einem Fuße und unsere vielen zu Tode geräderten, in strophender Manneskraft aus unseren Reihen gerissenen Kollegen erinnern, die uns zwingen, rechtzeitig unsere Stimme zu erheben. Dem Herrn Stationsvorstand, der wegen falscher Bestimmung beim Schenker-Magazin, den Oberverwalter Ludwig vom Dienst momentan abzog, möchten wir doch fragen, warum er dann, wenn vom Wagenbeamten für die Firma Schenker geschwindelt wurde und wird, indem Spezialfragen, die in Reparatur sind, im Wagenstandsrapport als lauffähig ausgemessen werden, nicht auch mit der Abziehung vom Dienst vorgeht? Wir hoffen, daß diese Zeiten genügen werden. Sollte das nicht der Fall sein, so werden wir nächstens mit reichhaltigerem Material kommen.

Zu der Wahl des Delegierten in die Berufs-genossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt im Wiener Direktionsbezirk. Der christlichsozialer Verkehrsband tritt auf den Plan; darum zittert ihr Genossen, denn diesmal soll unserer Organisation eine Schlacht geliefert und wir vernichtet werden.

Die Herren vom Verkehrsband versendeten an ein jedes Verkehrsbandmitglied ein Zirkular, dem einige Flugblätter und Klebezettel beigegeben sind, mit dem Erfuchen, diese in der Richtung hin zu verwenden, daß besonders die nicht organisierten und indifferenten Kollegen zum Interesse für ihre Kandidaten angeregt und zur Stimmabgabe in ihrem Sinne veranlaßt werden.

Jetzt wirds geben, jetzt kanns nicht fehlen, die verstaubten Sozi müssen niedergeworfen werden. Und wen empfahlen sie als Kandidaten? Herrn Rudolf Teifer, Platzmeister in Wien, jenen Herrn Teifer, der schon einmal in der Berufs-genossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt saß und dort seine „erprobte“ Tätigkeit derart entwickelte, daß ihn Hunderte von verlegten Eisenbahner zum „Teufel“ wünscheten; jener Teifer, dem Genosse Dusek gerichtlich nachgewiesen hat, daß er aus persönlichen und egoistischen Motiven sich hat wählen lassen. Genosse Dusek wurde damals freigesprochen, weil er den Wahrheitsbeweis vollkommen erbracht hatte.

Und dieser Teifer kandidiert wieder. Wir glauben es nicht notwendig zu haben, unsere Genossen besonders auf diesen Herrn aufmerksam zu machen; der Name Teifer spricht ja Bände, der Name Teifer ist jedem Eisenbahner derart in Erinnerung, daß er weiß, was er mit dem Klebezettel, wenn er ihn in die Hände bekommt, zu tun hat; er schmeißt ihn dorthin, wo er hingehört — auf den Misthaufen.

Wenn die Herren Verkehrsbandler so viel Geld für Herrn Teifer anwenden, so ist es ihre Sache, wir können es ihnen schon heute sagen, der Liebe Mühe war umsonst, das Geld ist hinausgeschmissen.

Das Ergebnis der Wahlen in den Arbeiterausschuss der böhmischen Nordbahn. Es wurden für die

- I. Sektion (Wau- und Bahnerhaltungsdienst) folgende Mitglieder gewählt: Ausschussmitglieder: Josef Vogel, Zimmermann (Bahnerhaltungsdienst), Rumburg, Karel Gula, Vorarbeiter (Bahnerhaltungsdienst), Tetschen, Wenzel Gula, Vorarbeiter (Bahnerhaltungsdienst), Neratovic, und Franz Grafmann, Oberbauarbeiter (Bahnerhaltungsdienst), Neratovic. — Ersatzmänner: Franz Zippert, Oberbauarbeiter (Bahnerhaltungsdienst), Rumburg, Eduard Blaschke, Steinbrücker (Bahnerhaltungsdienst), Tetschen, Franz Kotel, Oberbauarbeiter (Bahnerhaltungsdienst), Neratovic, und Josef Wagemel, Oberbauarbeiter (Bahnerhaltungsdienst), Böhmisch-Teipa. (Mit 321 Stimmen.)

- II. Sektion (Zugförderung- und Werkstättendienst). Ausschussmitglieder: Josef Rinke, Schloffer (Werkstätte), Böhmisch-Teipa, August Rucke, Schloffer, Böhmisch-Teipa, und Josef Heller, Oberbauarbeiter (Heizhaus Prag). — Ersatzmänner: Josef Blachte, Radierer (Werkstätte), Böhmisch-Teipa, Franz Kubat, Schloffer (Werkstätte Areal), Wenzel Hillenbrand, Kohlenlader (Heizhaus), Böhmisch-Teipa, und Franz Pittner, Kohlenlader (Heizhaus), Böhmisch-Teipa. (Mit 358 Stimmen.)

**III. Sektion (Verkehrsdienst). Ausschussmitglieder:** Josef Gut, Bremser, Bodenbach, und August M. u. L. Magazinarbeiter, Schönlinde. (Mit 151 Stimmen). — **Erschmann:** Josef Cerbeny, Magazinarbeiter, Vysocan. (Mit 103 Stimmen.)

In der I. und II. Sektion wurden die Kandidaten unserer Organisation gewählt. In der III. Sektion sind außer den namentlich angeführten Funktionären, die unserer Liste angehörten, zwei Ausschussmitglieder und ein Erschmann gewählt, die Kompromißkandidaten der Zemská jednota und des Reichsbundes waren.

### Aus der Partei.

**Abgeordneter Anton Schlinger gestorben.** In Floridsdorf verstarb der Abgeordnete Anton Schlinger an den Folgen einer Blinddarmerkrankung. In der gesamten Wiener Arbeiterschaft wird der Tod dieses treuen Genossen, dieses lieben guten Menschen, dieses nummernmüden Kämpfers den tiefsten Schmerz auslösen. Besonders schmerzhaft aber ist der Verlust für die Floridsdorfer Arbeiterschaft, in deren Mitte Schlinger seit Jahren gewirkt hat, der er Berater und Führer, der beste Freund und der hingebendste Arbeiter gewesen! Im blühenden Mannesalter, in der Fülle seiner Kraft wird uns Schlinger entzogen; der tüchtige Heberfall der Krankheit hat ein Menschenleben vernichtet, von dem die Arbeiterklasse und die Partei noch viel an wertvollen Raten erwarten konnten.

Schlinger stand im 42. Lebensjahr. Er war Mitglied des Wiener Gemeinderates, vom vierten Wahlkörper des Bezirkes Floridsdorf entsendet, und Reichsratsabgeordneter als Vertreter des niederösterreichischen Städtebezirkes Klosterneuburg-Stoderau-Krems, den er im Vorjahr von Weidenhoffer befreite.

### Aus den Amtsblättern.

**Birkular Nr. 201.**

**Inventardienstkleider für Arbeiter.**

An alle Stationen und selbständigen Haltestellen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 4. September 1912, Zahl 2899/10, verfügt, daß Arbeitern, insofern sie überhaupt für die Verrichtung mit Dienstkleidern gemäß §§ 21 und 24 (Abfahrb.) der Instruktion XIV in Betracht kommen, die zu ihrer Kennzeichnung gemäß § 15 der Eisenbahnbetriebsordnung und zu ihrem Schutz gegen Wettereinflüsse sowie die bei besonders verunreinigenden Arbeiten erforderlichen Dienstkleider aus dem Inventarstand, und zwar grundsätzlich aus dem Stand an abbrauchbaren Kleidungsstücken anzuweisen sind.

Für diese Verrichtung kommen nur folgende Uniformarten in Betracht: Tuch- und Pelzklappen, Tuch- und Bodenmäntel, Loden- und Pelzröcke, gestreifte Gradblusen und blaue Leinenkleider. Andere Dienstkleider, insbesondere Tuchblusen und -hemden, dürfen nicht ausgeben werden.

Welche von den angeführten Dienstkleidern auszufolgen sind, richtet sich nach dem laut Anhang E zur Instruktion Nr. XIV für den betreffenden Posten getroffenen Bestimmungen; sollte ein dort vorgesehene bestimmtes Kleidungsstück nicht verfügbar sein, so ist dafür ein anderes zweckdienliches Kleidungsstück (z. B. Lodenpaletot statt eines Tuchpaletots) anzuweisen.

Für die Folge dürfen nur die auf Dienerpösten verwendeten Arbeiter und bloß für die Zeit dieser Verwendung mit Inventardienstkleidern betrieit werden.

An andere Arbeiter oder sonstige Bedienstete dürfen nur über besondere Ermächtigung Dienstkleider ausgefolgt werden.

Die Tragzeit der Inventardienstkleider muß mindestens der Tragzeit gleichkommen, die für ad personam-Dienstkleider des gleichen Dienstpostens vorgesehen ist.

Zur richtigen Evidenzhaltung der Tragzeiten muß daher jede Dienststelle im Vormerk, Allg. Form 118 a, immer auch Zeitpunkt und Tragdauer bei Ausfolgung der Kleidungsstücke vormerken und vorzeitig abgenutzte Kleidungsstücke dem Bediensteten eventuell zum Teilerkauf vorschreiben.

In den Formularen, welche den Dienststellen separat zugefendet werden, ist der Gesamtstand der Inventardienstkleider und deren Verteilung unter namentlicher Anführung der Parteien den demaligen tatsächlichen Verhältnissen entsprechend auszufüllen; das Verzeichnis ist bis zum 20. November 1912 anher vorzulegen.

In diesem Verzeichnis kann außerdem sowohl ein Ueberschuß als auch ein Mangelbedarf an Dienstkleidern unter entsprechender Motivierung ausgewiesen werden.

Ob und welche Änderungen schon in der demaligen Verrichtung mit Inventardienstkleidern einzutreten haben, wird den Dienststellen bekanntgegeben werden.

Dieser Erlaß ist im Normalienbuch vorzumerken.

Wien, am 9. Oktober 1912.

(Zahl 1976/2/II.)

Der k. k. Staatsbahndirektor:  
Kollitsch.

### Korrespondenzen.

**Zinsbrud.** (Zur Steuer der Wahrheit!) Die „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ bringt in ihrer Nummer 19 vom 1. Oktober 1912, Seite 5, einen Artikel über das Afford- und Magazinspersonal der Station Zinsbrud, Südbahn, mit der Ueberschrift: „Das hat man davon“, der so voller Unwahrheiten ist, daß wir uns einer Nachlässigkeit schuldig bekennen müßten, wenn wir diesen Artikel unwidersprochen lassen würden.

Der Verkehrsband möge sich ja nicht einbilden, daß wir sein Geschreibsel als würdig zur Polemik erachten, jedoch die offensichtlichen Lügen müssen im Interesse des Magazinspersonals etwas tiefer gehängt werden.

Wesentlich hat die Südbahnverwaltung mit Erlaß Nr. 33012/V II vom 3. September 1912 eine Verschlechterung des Affordverhältnisses vorgenommen, und zwar, daß statt der bisherigen Gewissenhaft, den Ueberschuß des Gesamtaffordverdienstes abzüglich der Gesamtlohnsumme als Affordanteil monatlich auszubezahlen, jetzt nur ein fixer Zuschuß zum Gehalt oder Taglohn gewährt wird, der annähernd 333 Prozent beim Fixangestellten und 286 Prozent beim Taglohnarbeiter vom bisher bezogenen Affordverdienst ausmacht.

So verdienten bisher die Magazinsdiener monatlich zirka 15 Kr., die Ganzaffordanten zirka 42 und die Halbaffordanten zirka 21 Kr. an Affordanteil zu ihrem Gehalt oder Taglohn. Diese Bezüge haben nun, wie oben angedeutet, eine Reduzierung auf 15, 12 und 6 Kr. monatlich, oder 50, 40 und 20 G. täglich erfahren.

Der christliche Eisenbahner stellt nun in seiner bekannten Manier die Sache so dar, als wenn die Magazinsarbeiter selbst, insbesondere die Affordanten beim Führer, schuld daran wären, daß diese Verschlechterung vorgenommen wurde. Die Wahrheit ist aber folgende:

Mitte Juli l. J., gleich nach Uebernahme der Magazinsdiener durch Herrn Oberrevidenten Mangusch, wurden die Affordvertragsmänner Guem und Bischofsberger zu demselben berufen, wobei er ihnen mitteilte, daß er beabsichtige, eine Affordregulierung vorzunehmen.

Anfangs August l. J. kam dann erst das besagte Direktionsorgan nach Zinsbrud, um sich an Ort und Stelle Informationen zu holen, wobei wohl hauptsächlich der Vorschlag des neuen Magazinschefs das leitende Motiv gewesen sein dürfte, weil doch ein bedeutender Extraprofit für die Bahnerwaltung dabei zu holen war.

Der christliche Artikelschreiber denunziert in gewohnter Weise, wenn er die Behauptung aufstellt, daß der Streifafford deshalb zur Auflösung kommen dürfte, weil die Arbeitsmannschaft faul sei und immer mit den guten Trinkgelbern in aller Früh schon ins Gasthaus gehe und saufe, weshalb er auch bisher das Eldorado für die „Noten“ war.

Der arme Artikelschreiber wäre sehr verlegen, wenn er für seine denunziatorischen Behauptungen den Wahrheitsbeweis erbringen müßte. Wahr ist vielmehr, daß zur Anstellung als Magazinsdiener eben die intelligentesten und verlässlichsten Partieführer genommen wurden. Daß das eben Sozialdemokraten sind, ist für den christlichen Verkehrsband allerdings beschämend, wie es für uns der erste Beweis ist, daß die intelligenten und vernünftigen Arbeiter auch im Magazin Zinsbrud im Lager der sozialdemokratischen Gewerkschaftsorganisation stehen, während nur die Kriecher, Heuchler und Dummen bei den Verkehrsbandlern organisiert sind.

Der christliche (?) Eisenbahner schreibt, daß der Herr Direktionskontrollor die Streifwagen inkognito begleitete und so feststellen konnte, daß die Arbeiter die längste Zeit über im Wirtshaus sitzen und saufen. Der Herr Direktionskontrollor hat aber auch feststellen können, daß die Streifwagenbegleiter oft warten mußten bei den verschiedenen Verfrächtern und nur dann ins Gasthaus gingen, wenn sie das Bedürfnis hatten etwas zu essen, was insbesondere dann notwendig ist, wenn diese schwer arbeitenden Begleiter nicht rechtzeitig heimkommen können, was nahezu jeden Tag der Fall ist. Uebrigens hat ja der Herr Direktionskontrollor mit den Partieführern darüber gesprochen und hat dies alles eingesehen, als ihm gefaßt wurde, daß bei den Streifaffordanten regelmäßig um 1 Uhr mittags und um 7 gegen 1/8 Uhr abends Feierabend ist, ohne hierfür Ueberstunden entlohnt zu bekommen.

Und dann finden wir auch, daß sich der Herr Direktionskontrollor, wahrscheinlich auf Betreiben maßgebender Organe, gerade die verkehrsmäßigste Zeit ausgesucht hat, wobei wir den aufstrebenden Interessenten raten können, daß Kollege Wiedemann in seiner Eigenschaft als Arbeiterausschussmitglied früh genug verlangt hatte, es mögen einige Paar Pferde wegen dieses Umstandes beim Unternehmer abgestellt werden, was aber nicht geschah. Diese maßgebenden Faktorenwünschten daher, daß der Herr Direktionskontrollor einen möglichst flauen Geschäftsgang zur Information antreffe. Warum hat man den Kollegen Wiedemann so ängstlich vom Herrn Direktionskontrollor ferngehalten? Weil man wußte, daß derselbe die Dinge, wie sie tatsächlich im Magazin stehen, rückwärtslos aufgedeckt hätte. Bezeichnend ist es übrigens für diese Partischristen, daß sie sich die Begründung der Südbahnverwaltung zu eigen machen. Ja, in der Versammlung das Vorgehen der Südbahnverwaltung verurteilen und hinterher in ihrem Organ verteidigen, das bringen nur Heuchler und Pharisäer zustande.

Daß der angeblich unrentable Streifafford aufgelassen werden soll, ist wohl nur ein Scherz für die Magazinsarbeiter, sich die vorgenommene Verschlechterung des Affords gefallen zu lassen. So liegen die Dinge und wir werden das auch beweisen. Fürs erste ist der Streifafford nicht unrentabel, sondern hat Monat für Monat 600 bis 900 Kr. Ueberschuß ergeben. Zweitens ist, wie oben bereits aufgezeigt, die Affordverschlechterung über Vorschlag des Herrn Magazinschefs von der Direktion aus Profitinteresse vorgenommen worden. Drittens war die Affordregulierung schon lange vorher geplant, weil in allen übrigen Affordstationen eine ähnliche Affordregulierung, wie die eingeführte, bereits seit langem besteht und nur die Station Zinsbrud bisher eine ziemlich gerechte Zurechnung des von den Magazinsarbeitern erschundenen Affordverdienstes erhielt. Als Illustrationsstatum führt für diese Begründung der christliche Eisenbahner selbst die entscheidende Stelle im bezüglichen Erlaß wie folgt an: „daß die Erneuerungsbeschläge in der früheren Vera-wältigung erfolgt seien.“ Mit diesen Worten in ein verständliches Deutsch übersetzt, wie es Sozialdemokraten sprechen, heißt das soviel, daß der frühere Magazinschef Körner im Verein mit dem leider zu früh verstorbenen Magazinsmeister Nachauer sich gegen die Verschlechterungsvorschläge der Direktion mit ihrem ganzen Einfluß gewehrt hatten. Nun hätten wir aufgedeckt, warum die Verschlechterung beim Afford eingeführt wird und daß damit das Verkehrsbandorgan umsonst versucht hat, die Sache zu verschleiern und den Magazinsarbeitern die Schuld bezuzurechnen. Hoffentlich lernen die Verkehrsbandmitglieder etwas daraus.

Aber es kommt noch schöner!

Am 2. September hat beim Pöck eine sehr gut besuchte Versprechung des Affordpersonals stattgefunden, um zu den geplanten Verschlechterungen Stellung zu nehmen. Diese Versprechung war von allen Parteizeichnungen besucht und Herr Bischofsberger hat an der Hand von Material selbst nachgewiesen, daß in allen größeren Affordstationen eine ähnliche Affordregelung bereits seit langem besteht, aber er hat mit keinem einzigen Wort — und da rufen wir das Zeugnis aller Teilnehmer an dieser Versprechung an — auch nur angedeutet, daß die Magazinsarbeiter, besonders aber die Streifaffordanten selbst an der Verschlechterung schuld seien. Warum nun auf einmal in solch heimtückischer Weise den Magazinsarbeitern in den Rücken fallen? Glaubt der christliche Eisenbahner seinen eigenen Mitgliedern damit einen Dienst zu erweisen? Mit nichten!

Der christliche Artikelschreiber sorgt aber auch in finstlich-originneller Weise für Weiterleit, wenn er schreibt: „Die Aufdeckung des roten Musterbetriebes hat den Stein ins Rollen gebracht und eine Umgestaltung des ganzen Affordwesens im Zinsbrud zur Folge gehabt.“ Wir erlauben uns die bescheidene Gegenfrage, seit wann die Südbahnverwaltung einen „roten Musterbetrieb“ unterhält? Noch klüger wirkt es auf die Nachmüßeln, wenn dieser Weisheitsapostel schreibt: „Sollte es wirklich zur Auflösung des Streifaffords und zu den angedeuteten Folgen (gemeint sind Arbeiterentlassungen) kommen, dann haben wir leider wieder einen Fall, in dem sich die einfachen Arbeiter in ihr eigenes Fleisch das Brandmal roter korrupter Parteiwirtschaft einschneiden (!) lassen müssen.“

Die Magazinsarbeiter, die bei der Versprechung am 2. September waren, können sich jetzt ein Bild machen, wie die ehrliche Kampfweise der Verkehrsbandler eigentlich aussieht und was für geistige Kapazitäten sie ins Feld schicken.

Genug für heute! Wir wollen uns nochmals kurz unseren Standpunkt klären, indem wir feststellen, daß der bezügliche Erlaß dahingehend abänderungsbedürftig ist, daß mindestens das Doppelte von der jetzigen Affordprämie monatlich als feste Lohnzulage gewährt werden, und daß mindestens vierteljährig die Affordabrechnung bis zu 90 Pro-

zent erfolgen muß, wenn nur annähernd derjenige Durchschnittsverdienst monatlich erreicht werden soll, welcher bisher ins Verzeichnis gebracht wurde, wobei die vierteljährige Abrechnung mit dem Quartiergeldtermin des angestellten Personals zusammenfallen soll.

Der heutige Zustand ist unhaltbar und entbehrt jeder gerechten Grundlage. Bisher war man gewohnt, von der Verwaltung der Südbahn immer zu hören, daß ihr eine Schmälerung des bisherigen Verdienstes ganz fern liege. Dasselbe sagte der Herr Sektionschef dem Vertreter unserer Gewerkschaft im heurigen Sommer anlässlich der Vorschläge wegen des geplanten Vorhabens. Diese Vorschläge durch Abgeordneten Tomajch hat der Herr Direktionskontrollor unserem Affordvertragsmänner Guem in Gegenwart des Herrn Bischofsberger mitgeteilt, wobei der Herr Bischofsberger mitanhören mußte, daß für die alten Magazinsarbeiter die zum größten Teil Verkehrsbandmitglieder sind, die sozialdemokratische Organisation eintreten müßte, damit dieselben bei der Grundlohnregulierung nicht geschädigt würden. O Ironie des Schicksals!

Wir können nur neuerlich darauf hinweisen, daß die jetzige Affordregulierung total ungenügend ist und daß wir, wenn es uns nicht anders passiert, daß wir wegen zu geringem Verdienste, wie anfangs Oktober, wegen Zinsbrud die Delogierung zu befrachten haben, wir gegebenenfalls unsere delogierte Familie den maßgebenden Herren zur Verfügung stellen werden.

**Laiabach.** (Der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zur Beachtung.) Wir fordern die Generalinspektion als höchstes Aufsichtsorgan der Eisenbahnen in Oesterreich auf, sie möge den Turnus der Lokomotivserie 35, den 24 Partien im Südbahnheizhaus Laiabach fahren, untersuchen, da er den vom Eisenbahnministerium herausgegebenen Normen in keiner Weise entspricht. Es sind schon viele Lokomotivführer unschuldig wegen mangelhafter Dienstleistung bestraft worden. Siquidem an der Uebertragung der Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten ist das Betriebsinspektorat in Triest, mit dem Oberinspektor Grundner an der Spitze, der so einen mörderischen Turnus herausgab, den das Lokomotivpersonal unmöglich antaunlos fahren kann, weil er lauter lange Touren bestimmt und sich die Fahrzeit eines Güterzuges von Laiabach nach Triest oder Summe auf zwölf Stunden erstreckt. Dazu erfordert dieser Turnus durch vier Nächte hintereinander Dienstleistungen. Es ist daher kein Wunder, wenn solche Anstände vorkommen. Das Lokomotivpersonal gab dem Oberinspektor Grundner die schriftliche Erklärung an, eine Verantwortung nicht übernehmen zu können, weil bei dieser Dienstüberbürdung das Einblasen auf der Lokomotive nicht ausgeschlossen ist. Das Lokomotivpersonal führte dann durch ihre Vertrauensmänner die Beschwerde bei der Maschineninspektion. Der Maschineninspektor Prossjow sowie Oberinspektor Grundner antworteten sich, daß jeder Turnus der k. k. Generalinspektion vorgelegt wird und die Generalinspektion den Turnus genehmigt hat, was wir aber bezweifeln, da der Turnus höchst normwidrig ist. Wir machen also die Generalinspektion darauf aufmerksam, daß es ihr im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und zur Verhütung von drohenden Unfällen obliegt, die Sache zu untersuchen. Wir hoffen, daß dem Generaldirektor der k. k. priv. Südbahngesellschaft, dem ehemaligen Sektionschef im Eisenbahnministerium Herrn Hofrat Weber nicht die Erlaubnis erteilt wird, die Erlasse der k. k. Generalinspektion zu mißachten noch zu mißbrauchen. Wenn unser Bericht nicht genügt, werden wir Tatsachen dafür anführen, daß es durch Dienstüberbürdung vor zwei Jahren zu einem Zusammenstoß kam, bei dem mehrere Güterwagen und auch Personenwagen zertrümmert und auch Personen verletzt wurden, was aber alles von der Verwaltung vertuscht wurde. Trotzdem bestehen noch heute dieselben dienstlichen Verhältnisse.

**Bregenz. (Todesfall.)** Einen schmerzlichen Verlust hat die Ortsgruppe Bregenz durch den Tod des Genossen Anton Greiner, Pumpenwärter der k. k. Staatsbahnen, erlitten. Genosse Greiner war Gründer der Ortsgruppe Bregenz und war bis zum letzten Augenblick ein treues Mitglied. Die Ortsgruppe verliert an Genossen Greiner einen der besten Kämpfer. Das Begräbnis fand am 20. Oktober 1912 unter sehr zahlreicher Beteiligung statt. Wir werden des Genossen stets ehrend gedenken!

**Leoben-Leisendorf. (Ein Schimmsold.)** Am 30. September mittags waren der Oberkondukteur A. Edlinger und der Gepäckschaffner Josef Kollenstein im Dienstzimmer der Station Leoben St.-B. anwesend. Edlinger sagte zu Kollenstein, er müsse sich einmal bedanken beim Herrn Kollenstein, daß er immer über ihn schimpfte. Darauf fing Kollenstein derart zum Schreien und Schimpfen an, daß sogar der diensthabende Beamte eingreifen und ihn zur Ruhe weisen mußte. „Ender Kerl“, „schuftiger Kerl“, „Leutebetrüger, der sich nur immer den Sidel füllt bei jeder Gelegenheit auf Kosten anderer“, in so lieblicher Reihenfolge sprudelte es heraus. „Auf und wieder psui!“ Nur der größte Selbstbeherrschung des so schwer Beleidigten war es zuzuschreiben, daß es nicht zu Tätslichkeiten kam. Edlinger sagte nur: „Du bist ja bekannt als Maulmacher, mit dir ist ja nichts zu reden.“ Bei Bericht war Herr Kollenstein nicht so tapfer, er konnte für seine ehrenrührigen Angriffe keine Beweise erbringen. Der Kläger konnte sich nur schwer entschließen, sich mit einer Ehrenklärung zufrieden zu geben und von einer gerichtlichen Verurteilung abzusehen. Diese Ehrenklärung war nach Wunsch des Klägers im „Arbeiterwille“ zu veröffentlichen und Kollenstein hat sämtliche Kosten zu tragen. Wer wird wohl der nächste der gewissen Ohrschneider im Gerichtssaal sein?

**Gmünd. (Zugsbegleiterbeschwerden.)** Wohl nie wurden die Zugsbegleiter um ihr Recht, bei Turnusangelegenheiten mitzubedenken, so geprellt, als wie bei der letzten Turnuskonferenz. Zuerst ein Veraten und Begutachten, Zurechtweisung, Protokollierung der Wünsche; alles glaubt, im Winterdienst 1912/13 Entschädigung für die übermäßige Inanspruchnahme im Dienst während der Sommermonate zu erhalten. Als am 1. Oktober der Vertikungsturnus verkauft wurde, waren statt der bisherigen acht Mann nur vier Mann normiert und diese wurden am nächsten Tage ganz aufgelöst. Diese acht Vertikungskondukteure mußten in die Reserve und die früheren Bremser in das Magazin. Durch die Abwesenheit dieser Männer erfolgt seit Anfang Oktober in Göpfrich ein großartiger Bruttoausverkauf und Abstellung. Die Züge werden wie vorher ausgerüstet, haben aber in der Richtung Gmünd nur einen Vertikungskondukteur. Die Folge ist, daß Brutto abgestellt wird oder ein Mann von Göpfrich mitfährt, der ohnedies 18 bis 20 Stunden im Dienst war. Wo in solchen Situationen die Sicherheit des Verkehrs, die Ausübung der Wagen oder persönliche Sicherheit bleibt, das möge uns jener Herr im Direktionsgebäude erklären, der die Turnusse aufstellt.

Der Vertikungskondukteur war immer eine Hilfe bei der Verladung der Güter, dadurch wurde die Manipulation wesentlich beschleunigt und die Zugsparrie konnte ihren Versuch erleben. Weg damit! Entschieden die Sparwit und nun darf nach oft stundenlangem Verschieben die Zugsparrie eine riesige Menge aus- und Zubehalten besorgen. Daß durch solche Manipulationen etwas zu ersparen sei, kann wirklich nur ein Direktionsorgan glauben. Partischer wissen, daß zwei Hände mehr sehr oft nicht zu ersparen sind, und wenn diese Last noch Kondukteuren aufgebürdet wird, die sowieso mit Ar-

Beiten überhäuft sind, so wird dadurch gewiß das Gegenteil vom Sparen der Schluß sein. Nehmliche Gewaltakte auf Kosten der Bediensteten sind ja gerade nichts mehr Neues; daß aber Gmünd zuerst damit bedacht wird, ist nur möglich, weil Figuren wie Oberkondukteur Roth sich stets als Ohrenbläser bewährt haben.

Jetzt noch schweigen, wäre Verbrechen, und wir geben daher allen maßgebenden Personen bekannt, daß wir für die Rüge 72—71 und 80—78 einer Verleumdung höchst notwendig bedürfen. Bei den übrigen Rügen sollen im Einvernehmen mit dem Vertrauensmann die Verleumdungskondukteure aufgestellt werden. Wir glauben, das Verlangen zu können, da sich unsere Pflichten von Tag zu Tag vermehren, die Rechte aber vermindern, und im Abwancement dürfen wir gegenüber anderen ein halbes Jahr länger warten, weil wir — Stunden-gelder beziehen.

**Jglaun.** Was sich einzelne Personen in der hierortigen Station erlauben dürfen, übersteigt schon alle Grenzen. Wer gedenkt nicht der Zeiten, als der Magazinunterbeamte Kröner sich sein Haus baute? Da sah man diesen Herrn sehr selten am Bahnhofe; höchstens daß er an einen Lieferanten oder an den Baumeister in die Stadt telephonieren wollte. Wozu sollte er in die Stadt gehen, wenn er in der Kasse ein Telefon hängen hat? Er geht doch so genug Tag und Nacht in der Stadt herum, denn seine Obliegenheiten sind an der Bahn nur derartiger, daß ihm kein Schreiber oder andere Magazinarbeiter sein Frühstücksgeld holen. Wenn er dies verkehrt hat und schlechter Laune ist, schimpft er noch einige Arbeiter gemein zusammen, bedroht sie mit dem Hinausschmeißen und geht dann zur Erweiterung seines Gemüths ins Gasthaus.

Wer kennt nicht Herrn Kröner, der ganz stolz, in einem Extramantel, wie ihn solche Beamte tragen, während der Dienststunden in dieselbe „Elektrische“ hineinsteigt, in welcher der Herr Stationsvorstand sitzt, und in die Stadt hinein fährt?

Wer weiß nicht davon, wie heuer im Frühjahr dieser sich den Titel eines Magazinbeamten anmaßende Herr über eine Woche vom Bahndienst fernblieb, sich in verschiedenen Gast- und Kaffeehäusern herumtrieb, in seinem Raufsch frei erzählte, was er in der Stationsverwaltung nicht machen kann, wenn er nicht in den Dienst geht?

Und was war tatsächlich die Folge des eigenmächtigen Fernbleibens vom Dienste? Eine kleine Geldbuße, wegen angeblicher „Urlaubsüberschreitung“. Daß dies den Kapitalisten Kröner nicht abbrechen konnte, ist selbstverständlich.

Anfangs Oktober ging Kröner ins Grand Hotel ein Protokoll aufzunehmen, da aber das Mitnehmen von Papier, Tinte u. s. w. von der Bahn bis ins Hotel für einen so hohen Betrag lästig wäre, ging er ins Hotel zum Telephon, rief sich seine Schreibkraft, die er am Bahnhof im Magazin zur Verfügung hat, an, damit selbe ihm die nötigen Utensilien sofort in die Stadt ins Hotel bringt. Der Herr Protokollgemaltige ließ es sich einweilen bei Pilsner und seinen Zigaretten im Hotel gut schmecken. Als Kröner nachher an der Stadt kam, wurde er vom Adjunkten Gahlz zur Rede gestellt; dies kann sich aber ein Mensch wie Kröner nicht bieten lassen; er ging wieder fort und als er nirgends sein vermeintliches Recht fand, begab er sich auf seine „bekannte Tour“. Nachdem nun dieser Witz- und Kaffeehausumsegler wieder einige Tage die Eisenbahn mit seiner Abwesenheit beglückte und seine Frau über seinen Aufenthalt keine Auskunft geben konnte, ließ der Herr Stationsvorstand den Verflohenen — damit dieses Brachterempfar der L. L. O. N. W. B. nicht ganz verloren gehe — durch zwei Arbeiter, Kratochwil und Lejina, in sämtlichen Gasthäusern von Jglaun suchen, und — wer hätte das gedacht? — der stramme Germane ruhte ganz sanft in einem Bett des sonst als tschechisches Hotel verpönten „Drei Fürsten“ und las die Zeitung, vielleicht sogar eine böhmische!

Nachdem der 18. bekanntlich ein Unglückstag genannt wird, hatte auch der eine Arbeiter nach langem Suchen mit seinem Hunde kein Glück. Herr Kröner antwortete auf die Aufforderung des Arbeiters, zum Dienste sich zu melden: „Sagen Sie dem Herrn Stationsvorstand, ich hab' heut meinen dienstfreien Sonntag“. Dieser „dienstfreie Sonntag“ hielt aber noch bis zum Donnerstag an, also bis zum 17. Als er an diesem Tag wieder erschien, erwartete er ganz ruhig die Entscheidung. Er wußte, ihm wird entweder nichts oder nicht viel geschehen; einweilen kam aber doch über ihn die strafende Gerechtigkeit: Kröner wurde ins Exposit verlegt.

Es wird sich niemand wundern, wenn wir da fragen, welche Strafe würde für solche Vergehen einen Bediensteten, ja selbst einen Beamten treffen, bei der bekannten „Schnelligkeit“ in unserer Station? Die Antwort ergibt sich von selbst. Probe Magazinarbeiter kommen durch die Verleumdung eines Kröner nicht mehr vorwärts, die Magazinhefter müssen täglich bis neun Uhr abends radern, ohne daß selbe für die Ueberstunden eine Bezahlung erhalten. Als sich selbst ein Magazinarbeiter erlaubte, am Abend nach 7 Uhr seinen Rad anzugehen und nach Hause zu gehen, da er es nicht glauben konnte, daß eine L. L. Bahndirektion es von armen Arbeitern verlangen wird, daß sie täglich zwei bis drei Ueberstunden — bei diesem kleinen Tagelohn — umsonst arbeiten sollen, wurde er anderen Tags ausbezahlt und entlassen. Herr Vorstand, dies ist hart für einen Familienvater, jetzt zum Winter! Und womit hat er diese Härte verdient? Weil er nicht umsonst arbeiten wollte? Herr Kröner ist Kapitalist, der arbeitet für die Bahn nichts umsonst, umgekehrt: die Bahn hat bis jetzt ihn umsonst gezahlt, und das haben Sie, Herr Vorstand, mit ihrem Echarfblid bisher nicht gesehen? Dann glauben freilich die Arbeiter an die Worte Krönners.

Wir hoffen in Einkunft, daß der Herr Stationsvorstand sein weiches Herz auch den Arbeitern zuzuwenden wird, wenn er auch streng im Dienst ist, aber zwischen Strenge und Härte ist noch ein großer Unterschied, und warum soll gerade nur „einer“ alle Rechte für sich haben? Wir erwarten Gerechtigkeit.

**Klosterneuburg.** Vorigen Samstag wusch sich bereits die Nachpartie, welche um 8 Uhr früh ihren Dienst beendete, die Hände, um sich sodann nach Hause zur Ruhe zu begeben. Die Abblöspartie war bereits am Platz. Es ist selbstverständlich, daß beim Ablösen selbst eine kleine Pause eintritt, denn es muß der Dienst übergeben und auch übernommen werden. Der Herr Offizial sitzt ist jedoch nicht dieser Ansicht, es soll daher keine Pause eintreten. So lief er denn am genannten Tage in den Verschieberunterkunftsräum und schrie das vom Nachdienst erschöpfte, nunmehr aber abgelöste Personal heftig an, daß es das nicht gebe, daß sich die Partie nicht eher entfernen dürfe, bis die übernehmende Partie verschiebt. Man jagte ihm zwar, daß die abblösende Partie den Dienst schon übernommen habe und daß es schon längst 8 Uhr vorüber sei — es nützte nichts, die Partie konnte dem Willen des Herrn Offizials nicht entgegen und mußte sich ungewaschen nach Hause begeben.

Es ist nicht gut, wenn die Herren Vorgesetzten schon jede Einsicht gegenüber dem untergeordneten Personal verlieren und bei jeder Kleinigkeit das Unrecht, das sie machen, mutwillig vergrößern. Wir meinen, daß ihre Autorität dadurch sehr in Gefahr kommt und daß sie sich selbst die Achtung verschmerzen, die ihnen die Untergebenen gewiß sehr gern gönnen würden.

**Amstetten.** (Mittigstellung.) In der Korrespondenz in Nummer 30 vom 20. Oktober d. J. hat sich ein unlieb-samer Druckfehler eingeschlichen. Es soll richtig heißen: die Frau des Werkmannes Wajinger und nicht die Frau des Heizers Wajinger.

**Heiligenstadt.** (Unsere Stationsgemaltigen.) Als am 1. August l. J. die Verhältnisse vom Bahnbetriebsamt Heiligenstadt im „Eisenbahner“ besprochen wurden, vermehrte man allgemein, daß der eigentliche Leiter der Station, ein kleiner Assistent, nicht erwähnt wurde; denn, offen gesagt, Herr Kwiniosch gibt nur seinen Namen her, machen tut alles obgenannter Assistent, sowohl die Diensterteilung für Beamte, wobei er immer die Sache so zu richten weiß, daß er wenig oder fast keinen Dienst hat, dann die Diensterteilung für Stationsmeister, für das Fahrpersonal und die Wächter. In dem letzten Artikel war etwas in Klammer angeführt, auf das die löbliche Direktion wahrscheinlich kein besonderes Gewicht legt; vielleicht kommt mehr vor, so daß man über diese Geschichten leicht hinwegsehen kann. Der Dienst ist immer noch derselbe, so daß man schon fragen darf, wozu denn eigentlich die Verwendungsprüfungen sind. Leider müssen wir uns jetzt mit diesem Herrn Vorstand Kwiniosch abermals befassen, und zwar handelt es sich um den 15. des vorigen Monats. Das scheint ein besonders kritischer Tag gewesen zu sein, denn am Nachmittag hatte der Herr Vorstand einen Anfall mit Passagieren, was in einem Artikel im „Deutschen Volksblatt“ sein Nachspiel hatte. Abends jedoch, vielleicht aus Aufregung oder Freude darüber, nahm er sich Assistenten Krügler und Adjunkt Franzl zur Gesellschaft und zechte mit ihnen beim „Büffet“ mit dem Kantineur Roitter. Nicht genug an dem, wurde auch der Diensthabe von Perron II mit gezogenem Degen geholt, was die Finanz- und Sicherheitsorgane, die damals Dienst hatten, bestätigen können, die sich natürlich nicht das beste Bild von diesem Vorstand machten. Dafür, daß gut gezeitet wurde, ist dies ein Beweis, daß keiner w. i. h. wie er nach Hause kam. Den Kantineur mußte das oben erwähnte Sicherheitsorgan über den Bahnhof führen, damit er nicht überfahren wird. Auch hatte der Kantineur von einem dieser Herren die Uniform an sowie dessen Zwider und ging, so adjustiert, den Telegraphischen revidieren. Selbst muß noch bemerkt werden, daß sich das Büffet am Perron I befindet, während die Verkehrsangelei am Perron II, am gegenüberliegenden Ende liegt. Kantineur Roitter geht so weit, die Kinder, die an heißen Tagen am Perron Wasser austragen, einfach wegzujagen, damit er keine Einbuße am Geschäft erleidet, was vom Herrn Vorstand gebuldet wird. Die Passagiere beschwerten sich schon des öfteren darüber bei den Bediensteten. Der gestrenge Herr Vorstand hat es sehr scharf auf Trunkenheit im Dienste und er selber freit mit noch zwei zugeleiteten Beamten. Es wäre wohl an der Zeit, wenn die L. L. Staatsbahndirektion eine strenge Untersuchung einleiten würde, denn da würden noch mehrere derartige Vorfälle zutage treten, die das Ansehen vor den Bediensteten in dieser Beziehung erschüttern.

**Tuchberg.** (Aus dem Heizhaus der Schneebirgbahn.) Seit langer Zeit herrschen in unserem Heizhaus Zustände, die schon lange reif für die Feindschaft gewesen wären. Wir waren aber immer nachsichtig und hofften, durch Fürsprache bei der Heizhausleitung etwas zu erreichen; jedoch vergebens. Versprochen wird jedem, der um etwas bittet, aber das Warten darf keinem zuwider werden. Wir sind der Ansicht, wenn man etwas nicht geben will, soll man es gleich sagen, ansonsten wir die ganzen Versprechungen für eine Fopperei halten müßten.

Bei der Kohlenabfassung wird ein Vorgang geübt, der nicht anders bezeichnet werden kann als Mogerei. Uns dünkt es nicht gut, wenn bei einem Führer, dem schon monatelang nachgewiesen wurde, daß seine Zugten nicht stimmen und dafür Beweise erbracht wurden, man einfach hergeht, den betreffenden Führer in die Kasse ruft und den Fehlbetrag auf den Zugten dazu notiert und dann glaubt, es wäre damit abgetan. Bei etwaigen Kohlenabgängen weiß die Heizhausleitung ganz gut, wie der Fehlbetrag heringebracht werden muß. Der Unschuldige muß für den Schuldigen leiden und das alles wegen einer schmutzigen Korruption, über die wir vorläufig schweigen wollen.

Von einem hohen Wiener Zugbeförderungsbearbeiter glaubten wir mehr Gerechtigkeit zu erwarten. Diesen Glauben haben wir schon seit einiger Zeit verloren. Als nämlich ein Führer bei diesem Herrn Beschwerde führte über das unlaute Ausfüllen der Zugten, erhielt er zur Antwort: „Es geht mich nichts an, was ein anderer Führer für Zugten schreibt.“

Jetzt wollen wir uns noch mit einigen Zeilen mit dem Herrn Lokomotivführer Woplatz befassen. Vor allem anderen möchten wir ihn ersuchen, das Demunzieren zu lassen und selbst seinen Dienst zu machen und sich nicht vom Heizer bedienen zu lassen. Sie, Herr Woplatz, werden wohl wissen, daß Sie selbst um Kohlen fahren sollen und nicht der Heizer. Sind Sie auch so freundlich und bilden Sie sich nicht ein, daß Sie des Heizers Protzgeber sind, denn Sie halten am Lebt in die Hand gerade so auf wie der Heizer. Ferner lassen Sie unsere Genossen in Ruhe, denn es ist keine Zeitverschwendung für Sie. Vernünftige Menschen ignorieren Sie ohnehin, insofern werden Sie bald allein mit ihrer Maschine sein. Also rasche Besserung, Herr Woplatz, sonst müßten wir Kapitel liefern, die Ihnen sehr unangenehm wären.

**Troppau.** Aus Stationsmeisterkreisen wird uns geschrieben: In Nummer 27 des „Eisenbahner“ vom 20. September 1912 haben die Stationsmeister die L. L. Nordbahndirektion zu fragen gewagt, was mit der Besetzung des Stationsleiterpostens in Grätz ist. Nun ist laut Amtsblatt der L. L. Nordbahn vom 11. Oktober die Besetzung dieses Postens durchgeführt worden.

In dem bereits erwähnten B.-J.-D.-Zirkular vom 25. Juli 1912 hat es ausdrücklich geheißen, daß nur die jüngsten, das heißt die billigsten Stationsmeister sich um diesen Posten bewerben sollen. Es haben sich auch wirklich mehrere im Gehalt von 1200 bis 1300 Kr. stehende Stationsmeister gemeldet, und weil man sich bei der L. L. Nordbahn das Sparen zur Nichtsnur gemacht hat, so hat man auf diesen Posten einen Stationsmeister, der im Gehalt von 1800 Kr. steht, gesetzt.

Wir sind weit davon entfernt, Herrn Stationsmeister Eisler um diesen Posten neidig zu sein, doch von der L. L. Nordbahn verlangen wir, daß diese bei Ausschreibung irgendeines Postens die Parole ausgeben soll, es mögen sich nur diejenigen melden, welche die größte Prektion haben, weil dann den anderen ihre bisher verdiente Krone erspart bleibt.

**Komtau-Görkau.** Zum wiederholtenmal beschwerten sich die Oberbauarbeiter von Görkau über die brutale Behandlung von Seiten des Aushilfsbahnrichters Dittlich. Kein Arbeiter selbst der fleißigste, kann diesem Dittlich genug arbeiten. Sämtliche Oberbauarbeiter werden auf das un-menschlichste angegraben und mit ordinären Titeln beschimpft. Die Geduld der Arbeiter ist zu Ende und wenn sich Dittlich nicht bald bessern sollte, dann ist ein Krach unvermeidlich. Wir warnen Dittlich, die Arbeiter zu belästigen, denn sonst müßten wir nächstesmal etwas deutlicher schreiben.

**Mährisch-Weiskirchen.** Am 9. Oktober ereignete sich in der Station Drosotusch ein Unglücksfall, dem ein junges Menschenleben zum Opfer fiel. Der 19 Jahre alte Aushilfs-

arbeiter Wilhelm Kolafek, der erst vor drei Tagen in den Bahndienst eingetreten war, wurde beim Anhalten der Laternen vom einfahrenden Zug Nr. 286 überfahren und vollständig zermalmt. Die Untersuchung über diesen traurigen Vorfall ist bereits angeordnet und wir wollen uns deshalb jeder weiteren Bemerkung vorderhand enthalten.

**Deutsch-Wagram.** Ein feingebildeter Vorgesetzter ist der Assistent Eder in Deutsch-Wagram. Kürzlich hatte ein Stationsarbeiter einen kleinen Fehler begangen. Als er sich deshalb beim Assistenten Eder entschuldigen wollte, brüllte ihm dieser zu: „Sie haben gar nichts zu reden, Sie sind ein ganz gewöhnlicher Arbeiter.“ Ebenso werden die Stationsarbeiter, welche den Verkehrsdienst versehen, öfters mit Titeln wie „Gimpeln“ und dergleichen, beschimpft. Nun ist Herr Eder selbst der Sohn eines Arbeiters und dürfte so aus eigener Erfahrung wissen, wie der Arbeiter bei schlechter Behandlung über seinen Vorgesetzten fühlt und spricht.

Natürlich, Eder ist jetzt Beamter, insofernbeffen kann er die Stationsarbeiter nach Willkür schikanieren. Die Kerle sind doch nur dazu da. Um 7 Uhr früh kommt Eder in den Dienst. Nach fünf bis zehn Minuten muß der Stationsarbeiter in die Wohnung Eders laufen und ihm das Frühstück holen.

Nachdem die Stationsarbeiter in Deutsch-Wagram nicht gewillt sind, sich eine derartige Behandlung ruhig gefallen zu lassen, so ist es Sache des Herrn Eder, sein Benehmen gegenüber den Arbeitern zu bessern.

**Grubbad.** Auf der Strecke Frättingsdorf-Bohsdorf sind die meisten Grundstücke an den ledigen Bahnmeister Ferdinand Sliba verpachtet. Dem Personal wurden nur die minderwertigen oder entfernt gelegenen Grundstücke überlassen, so daß viele dieser Leute ihren Bedarf an Lebensmitteln und Futtermitteln bei fremden Leuten einkaufen müssen. Bahnmeister Sliba benötigt als lediger Mann den Ertrag dieser Grundstücke nicht und ist gezwungen, Heu, Alce und Hafer an Privatpersonen zu verkaufen. Im Interesse der Bediensteten wäre es gelegen, wenn die L. L. Direktion der Ueberlassung und Zuweisung der an der Strecke Frättingsdorf-Bohsdorf gelegenen Grundstücke ein nachsames Augenmerk schenken würde. Bahnmeister Sliba hat keine besonders gute Nachfrage in seinem früheren Domizil Mählich hinterlassen.

**Junnsbrud.** Oberkondukteur Josef Karner in Junnsbrud verjucht überall zu erklären, die im „Eisenbahner“ Nr. 21 vom 20. Juli d. J. enthaltenen Behauptungen seien erlogen gewesen, denn die gerichtliche Untersuchung gegen ihn sei laut Zusatz seines Vertreters Dr. Schneider eingestellt worden. Wir erklären deshalb, daß wir alles, was wir in der Nr. 157 über Herrn Karner behaupteten, auch heute noch aufricht erhalten. Allerdings hat der Untersuchungsrichter die strafgerichtliche Untersuchung eingestellt, und zwar wegen Verjährung und dann wegen Schadensgutmachung vor Erstattung der Anzeige. Daß die strafbare Handlung geschehlich nach Ablauf einer bestimmten Frist verjährt und auch nicht verfolgt werden kann, weil Karner nach Erscheinen unseres Artikels den Schaden gutmachte, während die Strafanzeige erst drei Tage später erfolgte, bedeutet natürlich nicht, daß die strafgerichtliche Handlung nicht geschehen ist. Uebrigens wurde gegen die Einstellung des Strafverfahrens der Rechtsweg betreten, so daß die endgültige Entscheidung noch aussteht. Wenn übrigens Herr Karner eine gerichtliche Aufklärung wünscht, so braucht er uns bloß zu klagen.

**Teutenuau.** Die hiesigen Reichsbändler haben wieder gezeigt, daß ihnen jede Gelegenheit willkommen ist, zu demunzieren. Als eine Demunziation muß es bezeichnet werden, wenn es in einem Berichte heißt: „Die Berichtgeber beschwören sich, daß der Bahnmeister (soll wahrscheinlich heißen Offiziant) Genosse Lode den Weg in seine Wohnung über die Geleise benützt, welchen, so nebenbei gesagt, täglich vielleicht hundert andere auch benützen. Aber bei dem einen Verbrechen bleibt es nicht, er benützt nur deshalb den Weg, um sich mit dem „Obergemessen“ Weichemacher (Genossen Zuit) über Politik ausbrechend unterhalten zu können.“ Dann heißt es weiter: Wir ersuchen diesen Obergemessen, Vereinsachen (varhin war es Politik) in seiner freien Zeit abzumachen, damit das Verhörspersonal für ihn nicht immer den Wechsel stellen muß.“ Der Zweck ist sehr durchsichtig, beide Genossen sollen oben angeschwärzt werden, was ihnen aber kaum gelingen wird, da die Dienstleitung des letzteren von maßgebenden Faktoren ganz anders eingeschätzt wird. Wenn ein reichsbändlerischer Weichemacher, im Dienste stehend, aus dem Wirtshaus geholt werden muß, ja, Bauer, das ist etwas anderes. Eigentümlicherweise löst gerade das rechtliche Handeln des „Obergemessen“ einen unbegreiflichen Haß bei den Herren von Demunzianten, recte Reichsbund, aus, der nur dann begreiflich wird, wenn man die geistige Beschränktheit dieser traurigen Herren kennt. An der Spitze marschiert der von „Gottes Gnaden-Bahnmeister“ Tschöp. Es dürfte wahrscheinlich der Nachwelt vorenthalten bleiben, zu erfahren, welche Geister dieses Unikum zu einem Reichmeister avancieren ließen. In einer Beziehung ist er für den Reichsbund unentbehrlich. Von Natur aus mit einem Gesicht ausgestattet, welches ihm gestattet, den Heizhausröhren und den „Hummel“ zugleich zu übersehen, eignet er sich vortrefflich zum Mitgliederfang für den Reichsbund. Wir könnten die Galerie dieser traurigen Gestalten beliebig fortsetzen, wenn der Raum in unserem Fachblatt nicht zu kostbar wäre.

**Pragerhof.** Am 7. Oktober fuhr Genosse Pidin in zum Begräbnis eines Bekannten von Prazerhof nach Steinbrud. In dieser Fahrt benötigte er eine Freikarte, die ihm auch bewilligt und ausgefolgt wurde. Wegen Mangel an Zeit konnte Pidin die Freikarte an der Personentasse nicht

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

**„Das Koalitionsrecht der Eisenbahner im österreichischen Strafgesetzbuch.“**

Eine kritische Erläuterung von Franz Vill.

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

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

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

abstempeln lassen, deshalb auch die Ausfertigungsgebühr von 50 S. nicht zahlen. Um das Begräbnis nicht zu veräumen, ließ er in den zur Abfahrt bereitstehenden Zug ein und meldete dem reisierenden Kondukteur, daß er die notwendigen Formalitäten in der Station Gisi, wo der Zug fünf Minuten Aufenthalt hat, nachholen werde. Der Kondukteur war mit dieser Meldung einverstanden. Anders jedoch gestaltete sich diese Sache bei den Herren Deutschnationalen in der Station Pragerhof. Als sie sahen, daß Piizinin in den Zug einstieg, ohne vorher seine Freikarte abstempeln zu lassen, telefonierten sie nach Station Windisch-Fejtsch, den Piizinin beim Aussteigen zu packen, da er in Pragerhof ohne Fahrkarte eingestiegen sei. Weil der vermeintliche Attentäter jedoch nicht in Windisch-Fejtsch ausstieg, telefonierten die Herren nach Station Pölsbach. Da von dort die gewünschte Antwort ebenfalls nicht eintraf, wurden sämtliche Stationen bis Steinbrunn alarmiert. Als Piizinin in Steinbrunn ausstieg, wurde er wie ein Verbrecher erwartet. Piizinin hatte jedoch die notwendigen Formalitäten in der Station Gisi nachgeholt und führte den Herrn Stationschef in Steinbrunn über den mehr wie sonderbaren Fall auf. Wer bis jetzt noch an der Verfolgungswut der deutschnationalen Eisenbahner gezwweifelt hat, der mag aus diesen Angaben ersehen, daß diesen Leuten kein Mittel zu schlecht und zu niedrig ist, um einen politischen Gegner zu schaden und ihn zu verdächtigen. Eine nette Gesellschaft.

### Versammlungsberichte.

**Wien.** (Die Forderungen der Eisenbahner.) Am 17. d. M. fand in Kells Restauration, Rudolfsplatz, eine große Versammlung der Verkehrsbediensteten statt, zu der die Abgeordneten Genossen Tomischik und Winter erschienen waren. Auf der Tagesordnung stand: „Die noch ausstehenden Forderungen und das Parlament.“

Die Genossen Sommerfeld, Innerhuber, Labian und Decker setzten die in den Personalkommissions- und Arbeiterausschüssen eingebrachten Anträge auseinander und betonten, daß sich diese Anträge mit der Forderung der noch ausstehenden 17 Millionen Kronen bedenkeln. Um den von den bürgerlichen Abgeordneten so schmählich abgelehnten Antrag Tomischik wird noch einmal im Parlament gekämpft werden müssen. Die Organisation muß bei Durchsetzung der Forderungen auch auf die Hilfe des Personals rechnen. Genosse Decker empfahl folgende Resolution zur Annahme:

Die am 17. Oktober 1912 in Kells Restauration versammelten Verkehrsbediensteten der L. K. österreichischen Staatsbahnen, das sind die Beschäftigten, Lokomotiv-, Zug- und Wächterpersonal, beschließen einstimmig, dem Eisenbahnministerium, der Regierung sowie den Herren Abgeordneten der Majoritätsparteien folgende Willensmeinung zu übermitteln:

Seit Jahren wird dem Eisenbahnerpersonal die gründliche und ausgiebige Verbesserung seiner Lage versprochen. Alles, was bisher geschehen ist, im Gegensatz zu den gemachten Versprechungen Nichtwerk. Unter der Devise: „Kein Geld“ wurde nur immer tropfenweise so gegeben, daß eine Kategorie von der anderen übertrumpft wurde, ohne doch alle eigenen Wünsche befriedigt zu sehen. Ob mit Absicht oder nicht, der Effekt war immer der gleiche, da niemand zufriedengestellt wurde. Das tropfenweise, widerwillige Geben, das überlangte Ausschleiben selbst der geringfügigsten Zuwendung brachte es mit sich, daß durch die Schuld der Staatsverwaltung und des größten Teiles der bürgerlichen Abgeordneten bei den unbehelligten Preistreibern jede Zuwendung erfolglos blieb.

Angeichts der nie ermüdenden und stets prompt bewilligten Forderungen der Kriegsverwaltung, die bereits über die Kraft der österreichischen Bevölkerung gehen, fragen sich die Eisenbahner mit Recht, ob denn niemand daran denke, die vom Abgeordnetenhaus schon einmal bewilligte, dann leider so infam verratene Forderung der noch fehlenden 17 Millionen dem Eisenbahnerpersonal endlich zu geben und diesem berechtigten Wunsch Rechnung zu tragen.

Zinsgeier und Lebensmittelwucherer reiben sich die Hände, doch weder die Regierung noch das Eisenbahnministerium denkt daran, die drückende Not des Personals zu lindern. So müssen denn die Bediensteten in dieser eindringlichen Form neuerdings das Eisenbahnministerium und alle übrigen kompetenten Faktoren darauf aufmerksam machen, daß gegebene Versprechen nach dem Rechtsbegriff des Volkes ebenso heilig sind wie geschriebene Verträge, und daß im Nichterhaltungsfall die Bediensteten wissen werden, was sie von den Versprechungen der in Frage kommenden Faktoren zu halten haben.

Was für den einen heilig sein muß, soll auch von den Gegnern respektiert werden. Die Versammelten erklären nunmehr, alles daranzusetzen, um die endgültige Durchsetzung der notwendigen und äußerst bescheidenen Forderungen zu ermöglichen.

Die Abgeordneten der sozialdemokratischen Partei, denen für ihr uneigennütziges Eintreten für die Sache der Eisenbahner hiemit der Dank und das Vertrauen ausgesprochen wird, werden ersucht, noch einmal ihren Einfluß geltend zu machen, um in der gesetzgebenden Körperschaft ihre Abgeordnetenkollegen eines besseren zu belehren und auch die nötigen Schritte zu unternehmen, um die Behörden auf alles aufmerksam zu machen.

Die Eisenbahner erklären, alles daranzusetzen, um diese Aktion wirksam zu unterstützen und Sorge zu tragen, daß die noch Augenstehenden ihre Feinde erkennen lernen und mutvolle, tatkräftige Mittkämpfer werden.

Keine Ruhe, insoweit unsere Wünsche unersüllt bleiben.

In die Versammlung gelangte auch folgendes Telegramm: Namens der organisierten Eisenbahner Mährens schließen wir uns dem energischen Protest der heutigen Versammlung der Eisenbahner Wiens an und erklären, mit allem Nachdruck auf der bereits vom Parlament bewilligten Forderung der noch fehlenden 17 Millionen zu bestehen, und versprechen, nicht früher zu räumen und eventuell alle uns zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden, bis diese Forderung voll erfüllt ist.

Die Landesexekutive Mährens. Sodann ergriß, stürmisch begrüßt, Abgeordneter Tomischik das Wort, der einleitend bemerkte, daß es unendlich schwer war, der Regierung und dem Eisenbahnministerium im vorigen Jahre klarzumachen, daß es den so lange zum besten gehaltenen Eisenbahner in der Tat schlecht geht. In der Zeit der fürchterlichen Teuerung können die Eisenbahner in gar keiner Weise das Auslangen finden. Tomischik erzählte sodann die Geschichte seines Antrages. Die sozialdemokratische Fraktion wird selbstverständlich mit aller Kraft für die Durchsetzung dieser 17 Millionen eintreten. (Lebhafte Beifall und Gändellachen.) Abgeordneter Winter zeigte, oft von Beifall unterbrochen, den Kontrast auf, der in der Ablehnung der Eisenbahnerforderungen und der Bewilligung der Forderungen des Molochs zutage tritt. Was die Sozialdemokraten tun können, wird sicherlich getan werden! (Lebhafte Beifall.)

Es sprachen noch die Genossen Lot und Chet, worauf die Resolution einstimmig angenommen wurde. Um 1/11 Uhr nachts schloß Genosse Kneidinger die imposante Versammlung.

**Wien.** (Eine Versammlung der Offizianten der L. K. Staatseisenbahngesellschaft.) Am 25. Oktober fand in Wieners Restauration, X, Favoritenstraße, eine sehr stark besuchte Versammlung der nichtorganisierten Offizianten und Stanzlisten der Zentrale sowie der des Bureaus des Verkehrschefs und der Wagnerehaltung der L. K. St. E. G. Wien mit der Tagesordnung: Welcher Organisation sollen wir beitreten? 2. Personalkommissionsangelegenheiten, hat. Von Seiten des Einberufers Herrn Hofmann wurde auch Genosse Kabaus eingeladen, ferner war auch das derzeit einzige Mitglied des Offiziantenvereines Herr Jilek anwesend. Neben Erfragen der Anwesenden übernahm Genosse Kabaus den Vorsitz. Nach Begrüßung der Anwesenden eröffnete Genosse Kabaus die Versammlung und erteilte Herrn Hofmann das Wort. Offiziant Hofmann beauftragte das Verhältnis der Offizianten zu den anderen Kategorien, wie die Offizianten heute noch größtenteils allein dastehen und erklärte, daß er der Meinung sei, daß die Offizianten nur dann ihre Forderungen durchsetzen können und ihren Zielen näher kommen, wenn sie sich der Gewerkschaft, die doch das Gros der Bediensteten ist, anschließen. Diese Erklärung wurde von den Anwesenden mit Beifall aufgenommen und insbesondere die Herren Mijschke, Saida und Poschill haben in ihren Reden den Wert der Angehörigkeit zur Gewerkschaft hervor. Es wurde der Beschluß gefaßt, auf die Kollegen einzuwirken, der Organisation durchwegs beizutreten und auch an die Mitglieder des Offiziantenvereines mit diesem Ansinnen heranzutreten. Herr Hofmann machte sich erbötig, den Obmann des Offiziantenvereines von diesem Beschluß in Kenntnis zu setzen, damit dieser mit der Gewerkschaft in Fühlung trete. Nun ergriff Genosse Kabaus das Wort, stellte den Anwesenden den Wert der Organisation vor Augen, verwies darauf, daß dies bis heute die einzige Organisation ist, welche wirklich für die Interessen der Eisenbahner eintritt und immer eingetreten ist und daß das bis heute Erreichte nie zu erreichen gewesen wäre, wenn nicht die sozialdemokratische Organisation gewesen wäre. Er führte das Beispiel des 38-Millionenantrages und der vom Abgeordneten Genossen Tomischik nochmals zum Antrag erhobenen Aufbesserung von 17 Millionen Kronen sowie die Haltung der bürgerlichen Abgeordneten zu diesem Antrag vor Augen. Er verwies darauf, daß die Schaffung der kleinen separatistischen Vereinen nur eine Zersplitterung im Personal hervorruft, woraus wieder nur der Vorkörper den Profit zieht. Wir müssen dort stehen, schloß Genosse Kabaus, wo die Mehrzahl unserer Kollegen steht, und zwar an der Seite der gesamten Arbeiterschaft angegeschlossen.

Hoffentlich beherzigen die Stanzlisten und Offizianten den Aufruf zur Organisation, den diese Versammlung ihrer ergeren Standeskollegen an sie richtet. Erfolge werden, wenn gleich sie nicht mühelos in den Schoß fallen, bei ernstem Streben nicht ausbleiben. Im Rahmen der allgemeinen Bedienstetenorganisation ist Raum für die Betätigung jeder Bediensteten-gruppe zur der Verbesserung der Lage derselben. Die Offizianten und Stanzlisten können einer guten Aufnahme in der sozialdemokratischen Organisation und einer tatkräftigen Unterstützung ihrer Forderungen durch diese gewiß sein.

**Favoriten II** (Staatseisenbahngesellschaft.) Am 16. Oktober, 9 Uhr vormittags, fand im Arbeiterheim im X. Bezirk eine sehr gut besuchte Zugbegleiterversammlung statt, welche sich mit den Themen, der Ernennung zu Aus-hilfskondukteuren, der Prämienzahlung, der Einrechnung der 15 Minuten und der neu eingeführten Krankenkontrolle beschäftigte. Als Vertreter der Zentrale war Genosse Ewoboda anwesend.

Hinsichtlich der Krankenkontrolle protestierte die Versammlung auf das heftigste und erklärte, daß sie die Kurende nicht zur Kenntnis nimmt.

**Vogau.** Am 7. Oktober sprach hier in einer von 300 Eisenbahner besuchten Versammlung Reichsratsabgeordneter Tomischik über: „Die Eisenbahner und das Parlament.“

Selbst. Am 13. Oktober fand hier eine massenhaft besuchte Versammlung statt, in welcher Reichsratsabgeordneter Genosse Tomischik über: „Die Eisenbahner und das Parlament“ referierte.

**Meran.** Die Eisenbahner von Meran hielten am 16. Oktober eine sehr gut besuchte Versammlung ab. Als Referent war Reichsratsabgeordneter Genosse Rudolf Müller anwesend.

### Aus den Organisationen.

**Weiskirchitz.** Neue Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens nachzuzahlen, da sonst nach den Statuten vorgegangen wird. Diejenigen Mitglieder des Hinterbliebenenunterstützungsfonds welche länger als drei Monate im Rückstand sind, haben keinen Anspruch mehr auf die Sterbequote.

**Schwarzach im Pongau.** Bei der am 5. Oktober abgehaltenen Generalversammlung wurde Genosse Leopold Brudner, Werkmann in Schwarzach im Pongau, als Obmann gewählt, an den auch sämtliche Zuschriften zu richten sind.

**Selbst.** Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher beaufsichtiger Kontrolle an den Kassier Genossen Anderwald abzugeben.

**Triest-St. Andrä, Ortsgruppe V.** Am 5. November, 8 Uhr abends, findet im neuen Vereinslokal, Via Rinaldo Carlo Nr. 10, Gasthaus „International“, die außerordentliche Generalversammlung statt. Gleichzeitig wird den Mitgliedern bekanntgegeben, daß Genosse Raspoznik anfangs dieses Monats das Gasthaus „International“, früher „Nework“, übernommen hat, in welchem die Ortsgruppe V ihr Lokal gemietet hat. Im Laufe des Monats wird auch die Bibliothek eingerichtet. In unserem neuen Vereinslokal liegen sämtliche Fach- und Arbeiterblätter, deutsche, slowenische und italienische auf.

**Gisi.** Laut Sitzungsbeschlus wurden folgende Mitglieder als Vertrauensmänner aufgestellt: für Grobelno: Franz Czernig, Bloksignaldienner in Grobelno, für die Strecke Grobelno-Roitsch: Franz Corinzschek, Zugführer in Roitsch.

**Innsbruck.** (An die P. T. Mitglieder der Ortsgruppe Innsbruck I des Allgemeinen Reichs-fach- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich.) Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß laut Beschluß des Ausschusses ab Mittwoch den 30. Oktober 1912 künftig jeden Mittwoch anschließend an die Bibliotheksausgabe im Vereinslokal beim Bild — von 8 bis 9 Uhr — Diskussionen abende stattfinden, wo Fragen gestellt und beantwortet werden und ebenso über alle notwendigen Angelegenheiten Rat und Aufklärungen erteilt werden. Wir laden die P. T. Mitglieder mit ihren Frauen ein, von dieser Einführung den ausgiebigsten Gebrauch zu machen, um so mehr, als damit keinerlei Kosten oder Auslagen verbunden sind, da im Vereinszimmer keinerlei Trinkzwang besteht.

**Erschienen**  
ist der XVII. Jahrgang unseres  
**Eisenbahner-**  
**Lebzeiten-Kalenders**  
per 1913

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

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

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

nur 1 Krone 20 Heller.

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

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

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

Der Zentralvorstand.

### Fachtechnische Rundschau.

(So weit es die Raumverhältnisse gestatten, werden wir an dieser Stelle von Zeit zu Zeit durch bewährte Mitarbeiter fachtechnische Fragen einer Besprechung unterziehen.)

**Blicklicht für Eisenbahnsignale.** In Schweden wenden in letzter Zeit staatliche und private Eisenbahnen ihre Interesse einem Blicklichtsystem für nächtliche Streckensignale zu, das einige private Eisenbahnliniten schon seit 1903 in dauerndem, erfolgreichem Betriebe haben. Wirklich bietet die Methode, durch ein derartiges auffallendes Mittel anzuzeigen, ob die Strecke frei ist oder nicht, so zahlreiche bedeutende Vorteile gegenüber dem gewöhnlichen steten Dauersystem, daß selbst die Lokomotivführer für seine weitere Verbreitung warm eintreten. Durch Erfahrung hat sich herausgestellt, daß der Führer eines Schnellzuges ein Blicklicht weit schneller und leichter wahrnehmen kann, als ein solches gewöhnlicher, wenn auch besonders heller Art, und zwar aus dem Grunde, weil es sich gewissermaßen dem Auge aufdrängt. So gestaltet sich der Schnellverkehr weit sicherer, als es durch andere Mittel möglich wäre.

Festzustellen war nur noch, welche Anzahl von Blitzen per Minute, und welche Dauer der einzelnen Blitze und der dazwischenliegenden Perioden der Finsternis sich am wirksamsten und daher am geeignetsten erwiesen. Zu wenig Lichtblitze machen den Führer unsicher, zu schnell aufeinanderfolgende hingegen nervös. Durch Versuche und Beobachtungen hat man sich auf 50 bis 80 Lichtblitze per Minute geeinigt; die höhere Anzahl ist bei Schnellverkehr ratsamer.

Der sinnreiche und äußerst zuverlässige Apparat, auf welchem das neue System beruht, ist von Gustav Galén erfunden. Als Beleuchtungsmittel dient Acetylen, das in einer für längere Zeit ausreichenden Menge in einem Behälter am Fuße der Signallinse enthalten ist. Das Licht brennt sehr sparsam; es verzehret binnen 24 Stunden kaum für 10 Pf. Brennstoffmaterial und liefert dafür über hunderttausend Blitze. Wie verlässlich die Signale sind, ergibt sich aus der Tatsache, daß die seit 1903 im Betriebe befindlichen mehr als hundert Millionen Lichtblitze abgegeben haben, ohne daß je die geringste Unregelmäßigkeit vorgekommen wäre. Man hat vorgeschlagen, das Blicklichtsystem nur für durchgehenden Schnellverkehr einzuführen, damit die Führer von Schnellzügen bei der Annäherung an Knotenpunkte, auf denen es von Signallaternen wimmelt, gleich durch ein charakteristisches Zeichen erfahren, ob die Strecke frei ist. Cth.

**Eine Monsterlokomotive.** Die amerikanischen Lokomotiven nehmen abenteuerliche Dimensionen an. Unlängst hat, wie der „Scheinwerfer“ schreibt, die Delaware and Hudson Railroad eine Riesemaschine in Dienst gestellt, die den Werkstätten der American Locomotive Co. entstammt und schwere Güterzüge befördern soll. Es handelt sich natürlich um eine gegliederte Compoundmaschine. Am ein Bild der geradezu unmaßstäblichen Größenverhältnisse des Angeheuers zu geben, sei gesagt, daß die vorderen Niederdruckzylinder einen Durchmesser von 104 Meter haben, die Hochdruckzylinder immerhin auch noch 66 Zentimeter. Der Feigkessel ist 1866 Meter-lang und 244 Meter breit, die Feuerbüchse mißt 330 zu 244 Meter, also mehr als mancher moderne Wohnraum. 16 Räder in zwei Gruppen zu vier Achsen tragen den Wunderbau. Das Gesamtgewicht beträgt 20285 Tonnen, das des Tendlers in Fahrtausrüstung 7565 Tonnen, zusammen also 27850 Tonnen. Die Zugkraft einer solchen Maschine erreicht 47.000 Kilogramm bei 2000 Pferdekraften. Was das bedeuten will, kann man sich klarmachen, wenn man bedenkt, daß unsere größten Frachtmaschinen, die sogenannten Delapoden (gebräurige Maschinen) nur 1022 Tonnen wiegen und nur 20.720 Kilogramm repräsentieren. Dank der neuen großen Maschinen kann die Delaware and Hudson Railroad sich jetzt begnügen, Züge von 2800 Tonnen Gewicht selbst bei aufsteigendem Gefälle mit einer einzigen Lokomotive zu befördern, wo früher deren drei notwendig waren. 2800 Tonnen sind so viel wie 170 beladene 10 Tonnen-Kohlenwagen oder 70 vollbesetzte Schnellzugwagen. Züge von derartiger Länge hat hierzulande allerdings noch keiner gesehen.

**Lokomotivleistungen.** Die ersten nach amerikanischen Vorbildern erbauten Lokomotivlokomotiven, bei denen bedeutende technische Vervollkommnungen zur Ausführung kamen, wurden

in Deutschland von der Verwaltung der badiſchen Eiſenbahnen im August 1902 in Dienſt geſtellt (ſogenannte Gattung II d). Die II d-Lokomotiven waren nach ihrer Bauart ausgeſprochene Flachlandmaſchinen und durchſtiefen von Anfang an die 258 beziehungsweise 24 Kilometer lange Strecke Mannheim-beziehungsweise Heidelberg-Waſel ohne Wechſel. Das zu den Lokomotiven gehörige Perſonal wurde in Offenſburg ſtationiert und die ſogenannte Doppelbeſetzung eingeführt, indem je zwei Perſonale, beſtehend aus Führer und Beizer, einer Lokomotive zugeteilt wurden. Dieſe Dienſtteilung, durch welche eine weitgehende Ausnützung der Maſchinen bewirkt wurde, war durch ihre beſondere Bauart ermöglicht worden. Die Durchſchnittsleſtleiſtung der Lokomotivgattung II d betrug 1909 inſgeſamt 118.356 Kilometer. Um welche Wege es ſich dabei handelt, überſieht man am beſten mit Heranziehung geeigneter Vergleichsgrößen. Als ſolche wollen wir, im Anſchluß an einen intereſſanten Aufſatz in den „Techniſchen Monatsheften“ (Stuttgart), den Umfang des Erdmeridians mit rund 40.000 Kilometer und den mittleren Abſtand Erde-Mond mit rund 381.000 Kilometer zugrunde legen. Die Durchſchnittsleſtleiſtung von 120.000 Kilometern kommt ſonach etwa dem Dreifachen, die Höchstleſtleiſtung von über 150.000 Kilometern ſogar faſt dem Vierfachen der Länge des Erdmeridians gleich. Letztere Lokomotive hat alſo in einem Jahre ungefähr zwei Rünſtel der Entfernung des Mondes von der Erde zurückgelegt. Sie wäre Anfang 1905 auf dem Mond eingetroffen, hätte Ende 1907 bereits auf unſerem Planeten zurück ſein können, und heute würde auch die zweite Mondreiſe dieſer Lokomotive bereits ihrem Ende zugehen.

### Verſchiedenes.

Der Für als Einbrecher. Aus Kärntenfeld wird berichtet: Dieſer Tage hörten die im Frachtenbahnhof beſchäftigten Bahnarbeiter in einem Magazin ein Geräusch. Sie glaubten, es handle ſich um Einbrecher. Als ſie aber das Magazin betreten, bemerkten ſie einen neben einem Moſſack auf dem Boden liegenden Varen, der ſich aus einem Käfig befreit, das Moſſack erwidert, den Stoppel losgemacht und ſich total herausgeholt hat. Herumliegende Kleiſchünde zeigten an, daß er auch über eine Kleiſchünde geraten war. Es gelang den betrunkenen „Einbrecher“ ſich zu erheben.

Das erſte Café Europas. Der Balkankrieg veranlaßt einen Mitarbeiter des „Sieck“ daran zu erinnern, daß Europa ſein erſtes Kaffeehaus, ſoſagen den Urahnen ſämtlicher heute beſtehenden Cafés, indirekt den Türken und einem Türkenkrieg verdankt. Es war während der Belagerung Wiens im Jahre 1682; es hand ſchlumm um die Stadt und trotz der heldenmütigen Verteidigung mußte man der Uebergabe ins Auge ſehen. Man verlor ſchon über die Kapitulationsbedingungen, als ein junger Pole, namens Kulzki, ſich erbot, ſich durch die feindlichen Linien zu ſchleichen und dem Entſaggeber die fürdichtbare Lage der Stadt zu ſchildern. Das Angebot wurde angenommen und als ſelbſtlicher Händler verkleidet gelang es dem ſindigen Polen, die Wachſamkeit der Türken zu täuſchen: er kam durch. Wenige Tage ſpäter überließ Karl von Lothringen die Türken und ſchlug ſie in die Flucht. Als man nun Kulzki fragte, welche Belohnung er für ſeine kühne Tat verlange, antwortete der Pole, er wolle ſich mit den von den Türken auf dem Schlachtfeld zurückgelassenen Kaffeevorräten begnügen. Der Kaffee war damals in Europa noch völlig unbekannt, aber der Pole wußte, was die Türken mit den braunen Bohnen anfangen, und als unternehmender Geſchäftsmann beſchloß er ſeine Kenntnisse ſofort zu verwerten. Und in Wien begann er Kaffee zu brauen und das heiße duftende Getränk an die Bewohner zu verkaufen. Zuerſt verſenkte er ſeine Kaffee auf der Straße; dann, durch den Erfolg ermutigt, mietete er ſich ein kleines Lokal: das erſte Wiener Kaffeehaus. Der Kaffee ſchmeckte ſich raſch ein, er wurde populär und Kulzki ſtarb als ſchwerreicher Mann und als der Beſitzer des erſten Wiener Kaffeehauſes.

### Literatur.

Von der „Neuen Zeit“ iſt ſoeben das 4. Heft des 31. Jahrganges erſchienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Theodor Wömelburg. Von P. U. — England und die Balkanleiſe. Von Th. Nothſtein (London). — Das Reichspetroleummonopol. Von Spectator. — Gefahren für das Kapital. Von H. Wolfenbühr. — Die Kapitalkonzentration im Ruhrbergbau. Von G. Werner (Eſſen). — Das, was iſt. Auch ein Epilog zum Parteitag. Von Emil Noth. — Bayern und die Getreidekrise. Von Kaſpar Schmidt. — Literariſche Rundſchau: Republikan. Von ew.

Die „Neue Zeit“ erſcheint wöchentlich einmal und iſt durch alle Buchhandlungen, Poſtamtſtellen und Koſportreure zum Preis von Mk 3.25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieſelbe bei der Poſt nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft koſtet 25 Pf.

Probenummern ſtehen jederzeit zur Verfügung.

Zwei gute Romane von bekannten Autoren gelangen gegenwärtig in der Zeiſchrift „In freien Stunden“ zum Abdruck. Es ſind dies der Roman „Wanho“ von Walter Scott und „Das Weiberdorf“ von Clara Wiebig. Beide Romane nehmen das Interreſſe der großen Leſergemeinde in weitgehendſtem Maß in Anſpruch. Auch die kleinen Abhandlungen, die alle Wiſſensgebiete umfaſſen, und die humorſtiſche Ecke erfreuen ſich allgemeiner Beliebtheit.

„In freien Stunden“ koſtet nur 10 Pf. per Heft und iſt durch alle Buchhandlungen, Koſportreure und Poſtamtſtellen zu beziehen. Probehefte koſtenlos vom Verlag Buchhandlung Vorwärts Paul Singer & Co. m. b. H., Berlin SW 68.

### Mattigkeit, Abſpannung, ſchnelle Ermüdung und Mangel an Energie

ſind Uebel, die auch den geſündſten Menſchen befallen und ihm ſchließlich jede Luft zur Arbeit und zum Leben nehmen. Jedermann iſt deſhalb verpflichtet, ſeinem Körper, aber vor allem ſeinen Nerven die nötige Spannkraft zu erhalten, um den vielſeitigen Anforderungen des menſchlichen Lebens in jeder Lage gerecht zu werden. Der Arbeiter, der Touriſt, der Sportmann, der Soldat, ſowie auch der an den Schreibtisch geſeſſene Kaufmann und Gelehrte bedarf einer ſolchen Auffriſchung und Stärkung ſeiner körperlichen und geiſtigen Kräfte und hat den biſterigen Mangel eines derartigen Mittels ſicher ſchon bitter empfunden. Ein ſolches Mittel iſt nun in dem ſo ſehr beliebten Präparat Herkules-Kola gefunden worden. Den Afrikaſenenden iſt es ſchon vor Jahrzehnten aufgefallen, mit welcher ſpielender Leichtigkeit die Eingeborenen die erſtaunlichſten Marſchleiſtungen vollbrachten. Sie ſtellten darauf feſt, daß die Eingeborenen dies durch den Genuß eines unſchädlichen Anregungsmittels, der Kola n u s h, erreichten, aus deren Extrakt, in Verbindung mit den Salzen der Zitrone und unter Beimischung von Schokolade, die Herkules-Kola-Tabletten hergeſtellt werden. Die Herkules-Kola-Tabletten erweiſen ihre vorzügliche Wirkung: bei allen durch geiſtige oder körperliche Arbeit ermüdeten und erſchöpften Menſchen; dieſelben werden ſich nach einiaen Tabletten wie neugeborenen fühlen; bei von ſchwerer

Krankheit Geneſenen, die noch matt und ſchwach ſind; bei Schulkindern, die der Unterriecht anſtrengen, bei Raucher, welche an den Folgen zu ſtarken Nikotingenusses leiden; bei nervöſen Menſchen, die bei jedem geringſten Anlaß vor Aufregung zittern, bei Touriſten, Bergſteigern, Turnern, Soldaten und Sportſkuten, die alle oft einer übermäßigen Anſpannung ihrer körperlichen Kräfte ausgeſetzt ſind. Jeder Menſch, der an irgend einer Krankheit leidet und inſolgedessen mißmutig und verſtimmt iſt, wird ſchon nach Verbrauch einer nur kleinen Quantität Herkules-Kola-Tabletten ſeinen Lebensmut wieder finden und dadurch heilfördernd auf ſeine Krankheits einwirken. Herkules-Kola-Tabletten ſind durch ihre wunderbaren nerven- und körperſtärkenden Eigenſchaften eine Quelle der Wohltat für die Menſchheit geworden. Enthufiaſtiſche Dank- und Anerkennungsſchreiben laufen täglich in großer Zahl bei uns ein. Herkules-Kola-Tabletten koſten: 1 Schachtel, enthaltend 100 Tabletten, 3 Kr., 1 Schachtel, enthaltend 200 Tabletten, 5 Kr. ſtants jeder Poſtstation. Die Quantität reicht längere Zeit für den täglichen Gebrauch und der Preis iſt ſo billig geſtellt, um jedem Menſchen dieſe Wohltat zu ermöglichen. Man hüte ſich vor minderwertigen Nachahmungen und verlange nur die allein echten Herkules-Kola-Tabletten mit der geſchicklich protokollierten Schutzmarke. Verſand überall hin durch die „Apoſtete zur Mariahilf“, Wien, 6. Bezirk, Mariahilferſtraße 55, Poſtfaß D. 17. Proben auf Wunsch gratis.

### Eingefendet.

(Für dieſe Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Eines der läſtigſten und weitverbreitetſten Uebel iſt das Bettläſſen (unbeſuchtes Urinieren ins Bett während des Schlafes), auch Hoſennäſſen, welches bei Kindern und nicht ſelten auch bei Erwachsenen beiderlei Geſchlechtes vorkommt. Die Firma G. Pfaller, Nürnberg (Bayern), Pflanzengartenſtraße Nr. 50, bringt jezt ein Mittel in den Handel, das dieſes Uebel ſehr verhilft. Leidende oder deren Angehörige erhalten koſtenlos, verſchloſſene Auskunſt, wenn ſie Alter und Geſchlecht des Leidenden angeben.

### Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungsſitzung am 18. Oktober 1912. Aus dem Hinterbliebenenunterſtützungsfonds werden für 42 Fälle 3100 Kr. bewilligt. — Unterſtützungsanſuchen liegen 141 vor; für 128 Fälle werden 2036 Kr. bewilligt; 13 Fälle werden abgewieſen. — Der Rechtsſchutz wird für 118 Fälle bewilligt. — Zur Begleichung der Expensnoten für 98 Fälle wird ein Betrag von Kr. 12.834.34 angewieſen. — Erledigung verſchiedener Anſragen durch den Zentralsekretär.

Zentralauſchüßung am 23. Oktober 1912. Aufſtellung der Kandidaten für die Zentralperſonalkommiſſion der k. k. Staatsbahnen. — Referat und Diſkuſſion über die geplante Einführung der Verſchubdränne auf den k. k. Staatsbahnen. — Erledigung des Einlaufes.

### Unſer Hinterbliebenenunterſtützungsfonds.

Aus unſerem Hinterbliebenenunterſtützungsfonds wurden vom 16. September bis 24. Oktober für folgende Sterbefälle Unterſtützungen ausgezahlt:

- 213. Barbara Kompiller in Leobersdorf.
- 214. Antonia Rais in Jibitz.
- 215. Barbara Prag in Klagenfurt.
- 216. Joſefa Hiedl in Leopoldſtadt II.
- 217. Maria Novak in Weſteli an der March.
- 218. Joſefa Schmolz in Klamm am Semmering.
- 219. Johann Falta in Kersolmental.
- 220. Anna Wittner in Teſſchen.
- 221. Anna Kysel in Rimburg.
- 222. Johann Huber in Leoben.
- 223. Karl Korvoſchik in Unter-Siedla.
- 224. Wenzel Schmitt in Rakonitz.
- 225. Vinzenz Antonin in Auſſig.
- 226. Joſef Schmid in Weſs.
- 227. Maria Troſener in Fehring.
- 228. Maria Perſch in St. Veit an der Glan.
- 229. Wenzel Fried in Trautenuau.
- 230. Anton König in Teſſchen.
- 231. Ludwig Dehhofer in Gœnſee.
- 232. Anton Hudobecnik in Mardburg I.
- 233. Angela Brod in Vorderberg.
- 234. Georg Dentorfer in Salzburg I.
- 235. Johann Tolpa in Debica.
- 236. Franz Brodsky in Landeck.
- 237. Apollonia König in St. Veit an der Glan.
- 238. Gottfried Lettner in Braunau am Inn.
- 239. Rudolf Roſſel in Floridsdorf I.
- 240. Joſef Groß in Landeck.
- 241. Genoveva Giesel in Dimüs.
- 242. Anna Stoiber in Stablen.
- 243. Viktor Nodlauer in Leoben.

Biſher wurden nachſtehende zehn Fälle wegen dem Nichtvorhandenſein der Anſpruchsberechtigung abgewieſen:

- 45. Wladimir Worowicz in Kolomen.
- 50. Joſef Aloſ in Troppau.
- 66. Orzechko in Kownezyne.
- 97. Ferdinand Piſch in Weidling.
- 111. Giovanni Chizzolini in Rovereto.
- 118. Franz Seftmann in Kallanau.
- 144. Joſef Scheuer in Neu-Sandez.
- 159. Joſef Tautner in Leopoldſtadt.
- 169. Franz Viener in Weipert.
- 194. Hubert Wohl in Salzburg.

Achtung! Wir erſuchen die Mitglieder der Hinterbliebenenunterſtützung, ihre Anſprüche dadurch zu wahren, daß ſie die Beiträge ſowohl für den Verein als auch für die Hinterbliebenenunterſtützung allmonatlich im vorhinein entrichten. Mitglieder, die drei Monatsbeiträge ſchulden, ſind im Sinne der Statuten, § 3, Abſatz 1, als ausgetreten zu betrachten.

### Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen, reſpektive Zahlſtellen haben bis zum 28. Oktober für die nachfolgend angeführten Monate mit der Zentrale noch nicht abgerechnet gehabt, obwohl bis längſtens 10. eines jeden Monats die im vergangenen Monat einſchleſſerten Beiträge zur Abfuhr fällig geweſen ſind. Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht verkürzen zu müſſen, bitten wir die rückständigen Ortsgruppen um ehebaldigſte Einſendung des Betrages und künftighin um eine rechtzeitige Abrechnung.

Divacca per Juni, Juli, August und September; Ma und Podwolpzyzka per Juli, August und September; Neutittſchein, Rojelein und Süßenbrunn per August und September;

Želj am See per August; Dolehow, Rudigsdorf, Gœnſee, Gœjfern, Gœrfau, Gœrz I, Groß-Weikersdorf, Kaniſ, Nowy Targ, Schwarzenau, Sillfried, ſtetat, Wien-Favoriten II, Wodewner-Željſch per September 1912.

### Ausweis des Vereines „Eiſenbahnerheim“, Wien.

Au Spenden für das „Eiſenbahnerheim“ ſind bei uns aus folgenden Orien in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Oktober 1912 eingelaufen: Paffau 10 Kr., Traubina 20 Kr., Neu-Wagen 10 Kr., Stokerau 10 Kr., Nachtrag Joſ. Sommerfeld Wien XIII 20 Kr.

### Sprechſaal.

#### Achtung!

Die geehrten Ortsgruppen-beziehungsweise Zahlſtellenleiter werden höflichſt erſucht, die am 20. September l. N. an ſie geſendeten Fragebogen, betreffend Beſtellung von Flugblättern und Klebezetteln für die Wahlen in die Humanitätsinstitute, ehebaldigſt an uns zu ſenden.

Das Rechtsbureau des Allgemeinen Rechtsſchutz- und Gewerkschaftsvereines für Oeſterreich.

### Arbeiterauſchüßwahl bei der k. k. privilegierten Südbahngeſellſchaft.

Wir erhalten folgende Zuſchriſt:

Wöhlſch: Reaktion!

Die Geſehrten erſuchen hiermit um Veröffentlichung der Erklärung, daß ſie ohne ihr Wiſſen und ohne ihre Zuſtimmung auf die gegneriſchen Kandidatenliſten für die Wahl des Arbeiterauſchüßes der k. k. priv. Südbahngeſellſchaft geſetzt wurden, und nur als Kandidaten der Gewerkschaft betrachtet werden wollen.

Sodahtungsbeil

- Franz Glaſer, Maſchinenſchloſſer, Werkſtätte Wien.
- Karl Schmidt, Maſchinenſchloſſer, Werkſtätte Wien.
- Joſef Zimmel, Anſtreicherhelfer, Werkſtätte Wien.

### Bediensſtelle und Arbeiter der k. k. öſterreichiſchen Staatsbahnen, Achtung!

Direktionsbezirk Wien.

Eiſenbahner, Kollegen, Genossen!

Das Mandat des Delegierten und ſeines Erſahmannes des Direktionsbezirktes Wien der k. k. öſterreichiſchen Staatsbahnen in die Veruſſgenoſſenſchaftliche Unfallverſicherungsanſtalt der öſterreichiſchen Eiſenbahnen läuft demnächst ab und es iſt notwendig, an die Neuwahl zu ſchreiten.

Es iſt wohl überflüſſig, an dieſer Stelle die Tätigkeit der biſherigen Delegierten des Direktionsbezirktes Wien, Genossen Maſer, beſonders hervorzuheben; alle Kollegen und Genossen, hauptſächlich aber die Verunglückten, kennen ja dieſe Tätigkeit. Hier Worte zu verſchwenden, wo Latein ſprechen, iſt nicht am Plat.

Zur Neuwahl des Delegierten und beſſen Erſahmannes empfehlen auch daher die Vertrauensmänner der organiſierten Eiſenbahner des Direktionsbezirktes Wien nachſtehende Kollegen:

Als Delegierten:

Ferdinand Mayer, Kondukteur, Wien I.

Als Erſahmann:

Eduard Lindner, Lokomotivführer, Sitteldorf.

Kollegen! Genossen! Die zur Wahl empfohlenen Kandidaten ſind erprobte Männer, die ihrer Pflicht, die Interreſſen ihrer Kollegen zu wahren und zu vertreten, unter jeder Bedingung und mit der größten Gewiſſenhaftigkeit nachkommen. Geht daher eure Stimmen nur den von den Vertrauensmännern empfohlenen Kandidaten.

Wenn ſeitens der Vorgeſetzten verſucht werden ſollte, bei der Wahl irgendwelchen Einfluß (Zwang etc.) auszuüben, ſo wendet euch ſofort an die Redaktion „Der Eiſenbahner“, Wien V/1, Zieglergasse 5.

Die Exekutive der organiſierten Eiſenbahnbediensteten Oeſterreichs.

### Offene Anſragen.

#### An die k. k. Direktion für die Linien der Staats-eiſenbahngeſellſchaft.

Iſt es einer löblichen Direktion bekannt, daß die mittlere Erleſſen vom Mai laufenden Jahres dem Perſonenzugperſonal bewilligten Prämien von den im Jahre 1911 eingehobenen Nachzahlungsgeldern in den Domiſtationen der II. Sektion biſ heute noch nicht ausgezahlt ſind?

Um gütige Anordnung der ſofortigen Auszahlung dieſer Gelder bitten Die Betroffenen.

#### Offene Anſrage an die k. k. Nordbahndirektion!

Da das Perſonal der Beizhauserpoſtſtation Szegakowa im Monat Dezember 1911 ein mit einem 1 Kr.-Stempel beſehenes Geſuch an die k. k. Nordbahndirektion mit der Bitte um gütige Bewilligung der Ausſtellung von Perſonenzugsbeziehungsweise Schnellzugſcheinfreikarten (in dringenden Fällen) durch den Expoſturalleiter eingekommen hat, und deſſelben biſ dato keine Antwort zuteil wurde, ſo erſuchen die Betroffenen um baldige gütige Erledigung.

#### An die k. k. Nordweſtbahndirektion.

Die Wagenpuffer der Station Hamburg erlauben ſich auf dieſem Weg mit der Bitte an die löbliche Direktion heranzutreten, ihren überreichten Geſuchen Gehör zu ſchenken. Sie hoffen auf eine baldige und gütige Erledigung, da der ſehr anſtrengende Dienſt von 24 Stunden nicht mehr erträglich iſt und da ſie mit Arbeiten überhäuft ſind. Sie ſind bei der gegenwärtigen Dienſteinteilung und dem Fehlen von Arbeitskräften nicht mehr inſtande, ihren Dienſtpflichten nachzukommen.

Die betroffenen Wagenpuffer.

#### An das k. k. Eiſenbahnministerium!

Das im Perſonalhaus in Wittmannsdorf wohnende Perſonal ſtellt an das k. k. Eiſenbahnministerium die Anſrage, warum ihr Anſuchen um Wiedererlangung des Brennmaterials noch nicht erledigt iſt?

Die Betroffenen.



