



Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 23

Wien, den 10. August 1912.

20. Jahrg.

Der neue Strafgesetzentwurf und die Eisenbahner.

Eine drohende Gefahr für das Koalitionsrecht.

Es sinnt Gewalt und List nur dies Geschlecht;
Was will, was soll, was heisset denn das Recht?
Hast du die Macht, du hast das Recht auf Erden.
Ein Schlächterheil zugleich und Fängeneß für Schwächere zu werden.
A. v. Chamisso.

Seit dem Herbst 1909 kennt man die Pläne der Regierung, die sie mit der Absicht einer Reform unseres veralteten Strafrechtes verbindet. Schon damals, als der Vorentwurf zu dem geplanten Reformwerk der Öffentlichkeit vorlag, war es klar, daß die Regierung mit meisterhaftem Scharfsinn alle jene Scharfmacherwünsche berücksichtigt hatte, die in den letzten Jahren von den unterschiedlichsten Unternehmerkorporationen immer lauter erhoben worden sind. Wie überall, wo das Wachstum der modernen Arbeiterbewegung und der durch unsere Gewerkschaften geführten Kämpfe den Herren schweres Kopfzerbrechen verursachte, so ist auch bei uns keine Gelegenheit verabsäumt worden, um der Regierung die schweren Gefahren begreiflich zu machen, die für den Staat und den kapitalistischen Profit erwachsen, wenn nicht noch rechtzeitig im Wege der Gesetzgebung der anwachsenden Macht der Arbeiterschaft ein Damm entgegengesetzt werde. In besonders beweglichen Tönen wurden diese Gefahren seit dem Herbst 1905, wo die Eisenbahner zum erstenmal ihren gewaltigen Lohnkampf führten, den machthabenden Faktoren zum Bewußtsein geführt, und Handelskammern und Unternehmerorganisationen wetteiferten in dem edlen Bestreben, die Regierung zu veranlassen, den Eisenbahnern endlich doch einmal die eiserne Faust zu zeigen.

Wir haben nun bereits damals, als der provisorische Vorentwurf zu einer Strafgesetzsreform vorlag, unter Anführung der darin enthaltenen auf die Eisenbahner Bezug nehmenden Bestimmungen aufgezeigt, in welcher Weise die Regierung den Wünschen der Scharfmacher und ihrer Presse entgegenzukommen bereit ist. Der Vorentwurf von damals ist nunmehr zu einem fertigen Gesetzentwurf verarbeitet, den die Regierung bereits im Herrenhause eingebracht hat; eine Vorgangsweise, die an sich ein Unikum darstellt, da Gesetzentwürfe ordnungsgemäß erst dem Parlament vorgelegt zu werden pflegen, ehe sie in das Herrenhaus gelangen. Die Regierung dürfte also schon deshalb ihre gewichtigen Gründe haben, weshalb sie sich erst die Zustimmung der Herrenhäuser sichern will, ehe sie ihr Reformwerk der Behandlung durch das gewählte Volkshaus zuführt.

Zunächst muß nun, was den Entwurf selbst anlangt, festgestellt werden, daß er eine Reihe von Bestimmungen enthält, die eine Verschlechterung des Koalitionsrechtes der Arbeiter im allgemeinen beinhalten, so daß die Gewerkschaften durchwegs alle Veranlassung haben, sich mit dem Vorhaben der Regierung ganz ernsthaft auseinanderzusetzen, die sich jedenfalls die Realisierbarkeit der Wünsche der Unternehmer denn doch etwas allzu leicht vorstellt. Ganz besondere Veranlassung haben aber die Eisenbahner, sich über die Pläne der Regierung jetzt schon klar zu werden, die, wie wir in den nachfolgenden, in dem Entwurf aufgenommenen Bestimmungen zeigen werden, nicht mehr und nicht weniger will, als den Eisenbahnern das Recht zum Lohnkampf mit einigen Federstrichen zu konfiszieren. Zunächst hat nämlich die schon in dem Vorentwurf enthaltene und gegen den Lohnkampf

der Eisenbahner gerichtete Bestimmung auch in dem fertigen Gesetzentwurf vollinhaltlich Aufnahme gefunden, so daß es in dem § 430 des Regierungsentwurfes, der von der „Gefährdung eines öffentlichen Betriebes“ handelt, heißt:

1. Wer den Betrieb einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahn oder Schifffahrt, einer öffentlichen Wasserleitung, Beleuchtungsanlage, Feuerleitungsanlage, der öffentlichen Post, des öffentlichen Telegraphen oder Telephons gefährdet oder stört, wird mit Gefängnis von einer Woche bis zu einem Jahr bestraft.

2. Auf Verker von einem bis zu fünf Jahren oder auf Gefängnis von drei Monaten bis zu fünf Jahren ist zu erkennen, wenn die Tat eine schwere Notlage für viele Menschen zur Folge hatte.

Dieses Delikt kann auch als sogenanntes Fahrlässigkeitsdelikt begangen werden, wie der nachfolgende § 431 weiter hin bestimmt:

Wer fahrlässig den Betrieb einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahn oder Schifffahrt, einer öffentlichen Wasserleitung, Beleuchtungsanlage, Feuerleitungsanlage, der öffentlichen Post, des öffentlichen Telegraphen oder Telephons gefährdet oder stört, wird mit Gefängnis oder Haft bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu tausend Kronen bestraft.

Man muß nun, wenn man sich den Wortlaut dieser Bestimmungen besieht, keinen besonderen Scharfsinn entwickeln, um zu begreifen, welcher Zweck damit verfolgt wird. Der Betrieb einer Eisenbahn kann nicht bloß gefährdet werden, was an sich eine gegen die Sicherheit des Lebens oder des Eigentums gerichtete Handlung darstellt, es genügt zum strafbaren Tatbestand auch, wenn der Betrieb gestört wird, was im technischen Sinne aufzufassen eine Schädigung der Verkehrsinteressen beinhaltet. Auch die Regierung selbst drückt sich im Motivenbericht noch klarer darüber aus, was sie mit den § 430 und 431 eigentlich will. „Der Entwurf“, sagt sie auf Seite 348 ihres Motivenberichtes, „kriminalisiert die Störung gefährlicher Betriebe, soweit die Lebensgefährdung und Eigentumsgefährdung in Betracht kommt, und die Störung und Gefährdung gemeinnütziger Betriebe, soweit es sich um den Schutz von Verkehrsinteressen handelt.“ Was unter dem Ausdruck „Störung“ zu verstehen ist, darüber sagt die Regierung an derselben Stelle wörtlich: „Hier ist er im Sinne einer Hemmung oder Störung des Betriebes als solchen zu verstehen, als eine Störung, die auf das Betriebssystem hinüberwirkt.“ Daß eine Störung oder Hemmung bei den Eisenbahnen eintritt, „die auf das Betriebssystem hinüberwirkt, sobald irgendwo instruktionsgemäß gearbeitet wird, ist für der Kundiger so klar, daß jeder Zweifel über die Tragweite der genannten Bestimmungen schwindet. Danach würde also nicht bloß ein Streik der Eisenbahner, sondern auch jede sogenannte „passive Resistenz“ durch die Strafandrohung getroffen werden. Denn auch darüber besteht kein Zweifel, daß durch genaue Einhaltung der Instruktionen im Eisenbahnverkehr eine „Hemmung“ entsteht, wodurch, wenn sie nicht rechtzeitig behoben wird, „eine schwere Notlage für viele Menschen“ hervorgerufen werden kann, unter welcher Voraussetzung die Tat als schweres Delikt qualifiziert und mit einer Strafe von einem bis zu fünf Jahren Kerker bedroht wird.

Eine besondere Ausnahmsbestimmung formuliert der Entwurf noch dann, wenn die Störung des Betriebes bei gemeiner Gefahr“ be-

gangen wird, oder wenn es sich um die „Verletzung einer Lieferungs-pflicht“ handelt. Darüber heißt es in den §§ 432 und 433:

Wer die zur Behebung einer bestehenden oder unmittelbar drohenden gemeinen Gefahr notwendige Hilfe vereitelt oder erschwert, wird mit Gefängnis von drei Monaten bis zu drei Jahren bestraft.

1. Wer die gegenüber einer öffentlichen Behörde übernommene Pflicht verletzt, Lebensmittel oder andere Sachen zu liefern oder zu befördern, die bestimmt sind, einen gemeinen Notstand abzuwenden oder zu beseitigen;

2. der Unterlieferant, Vermittler oder Bedienstete bei einer solchen Lieferung oder Beförderung, der durch Verlegen seiner Pflichten die Leistung gefährdet oder vereitelt,

wird mit Gefängnis oder Haft von vier Wochen bis zu drei Jahren bestraft, wenn durch die Tat die Abwendung oder Beseitigung des Notstandes gefährdet wurde. Neben der Freiheitsstrafe kann Geldstrafe bis zu zehntausend Kronen verhängt werden.

Besonderer Beachtung erscheint uns aber der § 163 des Entwurfes wert, der das Delikt der „Aufwiegelung“ behandelt. In seiner Art ist die Bestimmung eine Ergänzung zu dem § 300 des geltenden Strafgesetzes, wonach mit Arrest bis zu sechs Monaten zu bestrafen ist, wer „Anordnungen und Entscheidungen der Behörden herabzuwürdigen oder auf solche Weise zu Haß und Verachtung gegen Behörden oder einzelnen ihrer Organe aufzureizen versucht.“

Der § 163 begnügt sich damit nicht. Er sagt:

1. Wer in einer Druckschrift oder öffentlichen Versammlung oder vor einer Menschenmenge dazu auffordert oder es anpreist, Pflichten nicht nachzukommen, die sich aus einem Gesetz, einer Verordnung, einer Anordnung oder Dienstvorschrift einer öffentlichen Behörde ergeben;

2. wer eine Verbindung zu dem Zweck gründet, solche Pflichten nicht zu erfüllen, oder wer für sie Mitglieder wirbt, wird wegen Vergehens mit Gefängnis oder Haft von drei Tagen bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe von zwanzig bis zu zweitausend Kronen bestraft.

Wer nun wissen will, von welchem Gedanken dabei die Regierungsjuristen geleitet waren, der lese auf Seite 191 des Motivenberichtes die Begründung, die die Regierung dazu gibt. Es heißt da:

Der Entwurf versteht unter Aufwiegelung die Aufforderung, Pflichten nicht zu erfüllen, die sich aus einem Gesetz, einer Verordnung, Anordnung oder Dienstvorschrift einer öffentlichen Behörde ergeben, das Anpreisen dieser Gesetzeswidrigkeiten und das Gründen und Fördern von Verbindungen, die den Zweck verfolgen, solche Pflichten nicht zu erfüllen. Ein wesentlicher Unterschied zum geltenden Recht besteht darin, daß Aufforderung und Anpreisung nur strafbar sind, wenn sie in einer Druckschrift, öffentlichen Versammlung oder vor einer Menschenmenge begangen werden. § 163 hebt die Dienstvorschriften, die gegenwärtig in dem allgemeinen Begriffe der Verordnungen und Verfügungen der öffentlichen Behörden eingeschlossen sind, ausdrücklich hervor, um den Inhalt der Bestimmung außer Zweifel zu stellen. Die Personen des öffentlichen Dienstes sind verpflichtet, im allgemeinen Interesse, zum Schutz oder zur Förderung der Gesamtheit tätig zu sein. Der Staat kann seine Aufgaben nur erfüllen, wenn die Organe,

deren er sich unmittelbar bedienen muß, ihre Schuldigkeit tun, wenn er auf ihre Mitwirkung zu der Zeit und an dem Orte, wo er derselben bedarf, zuverlässig rechnen kann, wenn Ordnung und Regel des Dienstes bindende Kraft besitzen. Wer Personen des öffentlichen Dienstes von ihrer pflichtgemäßen Tätigkeit abzuwenden sucht, greift in den Organismus des Staates ein, schädigt oder gefährdet das öffentliche Wohl und unterliegt deshalb mit Recht einer Strafe.

Jede Verrichtung, die einem Eisenbahnangehörigen dienstlich zugewiesen ist, ist eine Pflicht, die sich aus den Dienstvorschriften ergibt. Daß mit einer solchen Bestimmung, die das Anpreisen oder Auffordern, einer Pflicht nicht nachzukommen, die sich nicht bloß aus einem Gesetz, sondern aus einer Verordnung oder Dienstvorschrift ergibt, mit schwerer Strafe bedroht, nicht nur jeden Lohnkampf auf den Eisenbahnen, sondern auch jede vorbereitende Handlung dazu unmöglich machen würde, ist klar. Denn schon das bloße Aussprechen einer Kritik in einer Versammlung oder in einer Druckschrift, die als eine solche „Aufforderung“ oder „Anpreisung“ gedeutet werden könnte, würde zu einer kriminellen Handlung gemüßigt werden können. Und daß in Zeiten eines Lohnkampfes jede Sachorganisation von Eisenbahnern unter Berufung auf den Absatz 2 des § 163 als gesetzwidrig aufgelöst werden könnte, wird jedem einleuchten, der den mittelalterlichen Geist verspürt, von welchem alle diese angezogenen Bestimmungen durchweht sind. „Denn“, so sagt die Regierung in ihrem Motivenbericht ausdrücklich, „der Staat kann seine Aufgaben nur erfüllen, wenn die Organe, deren er sich bedienen muß, ihre Schuldigkeit tun, wenn er auf ihre Mitwirkung zu der Zeit und an dem Orte, wo er derselben bedarf, zuverlässig rechnen kann, wenn Ordnung und Regel des Dienstes bindende Kraft besitzen.“

Damit wäre also der Kurs vorgezeichnet, den die Regierung einzurichten die Absicht hat. Ohne Scheu läßt sie erkennen, daß ihr „sozialpolitisches Programm“, das für die Eisenbahner und Staatsbediensteten verwirklicht werden soll, allen Wünschen der Scharfmacher Rechnung zu tragen gedenkt, die in der letzten Zeit immer frecher zu einem Generalstreik geblasen haben. Für die kommende parlamentarische Arbeit stehen also große und entscheidungsvolle Kämpfe bevor, denn es geht um nichts Geringeres, als um die Frage des Koalitionsrechtes der Eisenbahner und Staatsangestellten, um das Recht, Lohnkämpfe führen zu können. Das große Heer der Staatsangestellten und der Eisenbahner soll politisch entrechtet und für alle Zukunft des Rechtes beraubt werden, im Wege des gemeinsamen Zusammenschlusses Kämpfe um die Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage führen zu können. Es ist eine schwere Gefahr, die da droht, freilich auch eine Gefahr für die Regierung selbst, der heute schon gesagt werden muß, daß man einen solchen Erdrosselungsversuch nicht ohne die schärfste Notwehr über sich ergehen lassen wird.

Für alle, die da wissen, was es heißt, für den Versuch, seine Lage durch gemeinschaftlichen Zusammenschluß verbessern zu wollen, in Zukunft der Gefahr ausgesetzt zu sein, als Verbrecher angeklagt und verurteilt zu werden, mag das die ernsteste Mahnung sein, seine Organisation stärken zu helfen wo er kann! Es geht heute nicht mehr um die kleinen Detailsorgen des täglichen Berufslebens, es geht aufs Ganze. Was am Spiele steht, ist das Recht auf Organisation, und damit das Recht jedes einzelnen, seine Lage verbessern zu können. Die Eisenbahnerchaft wird die Verteidigungszustände beziehen müssen, um das Errungene vor dem Feind zu schützen. Verlassen wir uns dabei auf keine fremde Mithilfe, stärken wir rechtzeitig die eigene Kraft, die allein die Bürgschaft für den Erfolg ist!

Fr. L.—1.

Die nordböhmisches Eisenbahner über den nationalverbändlerischen Berrat!

Tetschen a. d. Elbe, 6. August.

Zu einer eindrucksvollen Kundgebung hatten sich die Eisenbahner von Bodenbach-Tetschen am Freitag den 2. August zusammengefunden, um ihre Meinung zu dem Eisenbahnerverrat durch die bürgerlichen Mehrheitsparteien auszudrücken. Die Versammlung wies einen imposanten Massenbesuch auf, und die Erregung, die in den mehrfachen stürmischen Zustimmungskundgebungen zu den Ausführungen der Redner ihren Ausdruck fand, bewies mehr als hinreichend, wie die Eisenbahner im Wahlkreis des Abgeordneten Heine — derselbe ist in Tetschen-Bodenbach-Stadt gewählt — über den nationalverbändlerischen und christlichsozialen Berrat denken. Kopf an Kopf standen die Eisenbahner in dem geräumigen Saale des Hotel „Stadt Prag“, in den Nebenräumen und auf den Galerien, darunter auch viele Mitglieder des „Reichsbundes“, die wohl erwartet hatten, daß Herr Heine der an ihn ergangenen Einladung Folge leisten und in der Versammlung selbst erscheinen werde. Aber Herr Heine zog es vor, ohne jede Entschuldigung fernzubleiben und ließ sich so die Gelegenheit entgehen, sein Verhalten gegenüber dem Antrag Tomšik vor den Eisenbahnern zu rechtfertigen. Er wird natürlich schon gewußt haben, warum. Ueber den imposanten Verlauf dieser Massenkundgebung wird uns berichtet:

Um 8 Uhr abends wurde die Versammlung durch den Einberufer Genossen Grünzner eröffnet, der alle Erschienenen herzlich willkommen hieß. Besonders begrüßte er Genossen Lill (Wien) und Genossen Abgeordneten Seliger. Er wies in seinen einleitenden Worten darauf, daß Abgeordneter Heine zu dieser Versammlung schriftlich eingeladen wurde, dieser Einladung jedoch nicht Folge geleistet habe, sondern der Tapferkeit besseren Teil wählte und es vorzog, auszukneifen. Genosse Grünzner erörterte noch kurz die Notwendigkeit dieser öffentlichen Eisenbahnerversammlung, welche er mit dem schmähtlichen Berrat im Parlament, den die bürgerlichen Parteien, verübten, und die Ablehnung des 17 Millionenantrages, begründete.

Zum Vorstehenden wurde Genosse Schiller, zum Stellvertreter Genosse Fode, zum Schriftführer Genosse Sübner gewählt. Von lebhaftem Beifall begrüßt, führte sodann Redakteur Genosse Lill aus:

Allenthalben ist heute unter den Eisenbahnern Oesterreichs das Gefühl lebendig, daß ein neuerlicher Berrat an

ihren Interessen verübt worden ist. Genosse Lill schilderte eingehend die aus dem Vorjahr bekannte Geschichte des 88 Millionenantrages im Parlament, dessen nur teilweise Durchführung durch die Regierung zu dem 17 Millionenantrag Tomšik veranlaßte, und sagte: Die 17 Millionen wurden abgelehnt, Herr Heine und Roth sind abgegangen. Aber nicht aus Furcht, sagen sie, denn ein Deutscher fürchtet Gott und sonst niemand. (Zwischenrufe: Aus Furcht vor der Auflösung!) Sie sagten nämlich: Wäre der Antrag Tomšik angenommen worden, hätte die Regierung den § 14 angewendet. Und da sagt noch der Herr Heine, er sei ja gar nicht ausgerissen, er habe nur gegen die Regierung Opposition machen wollen. (Stürmische Heiterkeit.) Wahrhaftig, eine nette Opposition, die zuerst der Regierung die Wehrreform bewilligt und dann, als den Eisenbahnern ihre Wünsche bewilligt werden sollen, dabonläuft. Natürlich hat der Nationalverband und mit diesem einer der Hauptschuldigen, der Abgeordnete Heine, für den schmachvollen Berrat, der da verübt worden ist, eine ganze Menge von Entschuldigungen zur Hand. Natürlich ist eine dümmere als die andere, was eben nur beweist, daß sich eine so schlechte Sache eben sehr schwer verteidigen läßt. Zunächst „beweist“ nämlich Herr Heine, daß der Antrag Tomšik überhaupt nur demagogischer Schwindel war. (Gelächter.) Sie lachen, weil Sie offensichtlich nicht begreifen können, wo der Schwindel steht, wenn durch einen budgetmäßigen Beschluß für die Eisenbahner 17 Millionen Kronen freigelegt werden sollen. Aber Herr Heine sagt, weil die Sozialdemokraten gegen das Budget stimmen, können sie auch nicht in einem Zusatzantrag irgendetwas verlangen. Denn zu einem abgelehnten Budget kann man auch folgerichtig keinen Zusatz machen. Wie sieht aber diese „Folgerichtigkeit“ aus, mit der die Herren wie die pfiffigsten Talmudjuden kommen? Die Sozialdemokraten haben allerdings gegen das Budget gestimmt. Warum? Weil dieses Budget lediglich Ausgaben für die Zwecke der sogenannten Staatsnotwendigkeiten, nicht aber ausreichend für die Volksnotwendigkeiten enthält, weil es ein Budget des Militarismus ist. Aber ist deshalb das Budget vom Parlament abgelehnt worden? Durchaus nicht; denn die Mehrheitsparteien haben es mit aller feinen Schönheitsfärberei, so wie es eben die Regierung verlangte, beschlossen und angenommen. Also war der Antrag Tomšik kein Zusatzantrag zu einem abgelehnten Budget, sondern zu einem Budget, das zu Recht besteht. Um förmlich wird es aber, wenn Herr Heine den nationalverbändlerischen Berrat als im Interesse des Schutzes der parlamentarischen Rechte gelegen hinstellt. Just im selben Augenblick, wo man die Rechte einer so bedeutenden Volksschicht, wie es die gesamten Eisenbahner und Staatsangestellten sind, bedenkenlos preisgegeben, und für eine so schwere Belästigung des Volkes durch militärische Ausgaben gestimmt hat, bringt Herr Heine auch das Kunststück fertig, den Nationalverband als „Güter der Volksrechte“ vorzuführen. Unsehbar wäre der § 14 angewendet worden, wenn die Mehrheitsparteien für den Eisenbahnantrag gestimmt hätten, so meint Herr Heine, und das dürfen ernste Volksparteien nicht, sie müssen unter allen Umständen für die Erhaltung des Parlamentarismus eintreten. Die Herren süßen also gar nicht, daß gerade durch dieses furchtbare Zurückweichen vor der Regierung der Parlamentarismus preisgegeben wurde, und daß heute nur noch ein Parlamentarismus von Regierungsgnaden besteht. Ein Parlament, das weiß, was es seinem eigenen Ansehen schuldet, hätte, wenn es im Herbst des Vorjahres einmal A gesagt hätte, auch B sagen müssen. Und gegen den § 14 hat das Parlament, wenn es ernsthaft will, das schärfste Mittel seiner ganz eigenen Weisheit in der Hand. Nichts hindert die Mehrheit des Volkshauses, den § 14, als das Auskunftsmittel der Regierung, sich ohne Parlament zu behelfen, einfach außer Kraft zu setzen. Es ist also in der Tat nur das verlegene Gestammel eines Schuldigen, das Herr Heine im Namen der Mehrheitsparteien vorbringt. Daran, daß die Eisenbahner durch die Ablehnung des 17 Millionenantrages schmähtlich dupiert wurden, ändert heute kaum eine Ausrede etwas. Genosse Lill besprach dann noch die im neuen Strafgesetzentwurf enthaltenen, gegen das Koalitionsrecht der Eisenbahner gerichteten Bestimmungen und schloß: Es geht also um das Koalitionsrecht der Eisenbahner. Und wenn man den Eisenbahnern den Selbstschuttschutz hinwegnimmt, so werden sie ihn aufnehmen (Stürmischer Beifall), sie werden zusammen stehen und den Kampf um ihre Rechte zu führen wissen. (Stürmischer Beifall.)

Hierauf erteilte Genosse Schiller dem Reichsratsabgeordneten Genossen Seliger das Wort, der lebhaft begrüßt

Feuilleton.

D' Sanitätsprüfung is ang'sagt.

Ganz schön is 's jetzt. D' Sun scheint wunderliab herab, de Wam san grün, de Wies'n aa, duft'n tuat allas, und wann der Mensch mit sich selber z'fried'n is, 's Himmelreich kannt er schon bald auf der Erd'n hab'n. Aber, wie's halt schon is: Der Sanitätskonsulent der A. A. Bahn, der Herr Pimpferrigl, is net z'fried'n. D' Schuld hat eherchez la femme! Jawohl, luche die Frau. Bei Herrn Pimpferrigl trifft das wörtlich zu.

De schöne Beate, so hast sei Frau allgemein, verführt ihm das Leben. Net weil f' so liab mit ihm is. Wie kann denn a schöne Frau mit dem eigenen Mann liab sein? Wer des will, muas sich a schiache nehma. Aber a schöne... Dazu san do de andern Mandit zu liab mit ihr! Und Tatsache is, a schöne Frau kann mit 'n eigenen Mann nur liab sein, wann f'... g'scheid is. Aber bis der Mensch g'scheid wird, is er ja nimmer jung, und wann ani amal alt is... Aber Schwamm d'rüber über des Kapitel. Hauptsache is, die schöne Beate verführt ihrem Pimpferrigl das Leben, weil f' den anderen so guat g'fällt!

Wöllig aus sich selber aufgeh'n tuat der Herr Pimpferrigl, wann er so an der Seite seiner Beate dahingehen kann und dabei de Blide der anderen bemerkt, die alle zu ihr umblingeln, womit f' so quasi frag'n woll'n: „Was!... Was?!...“

Und erst wenn ihn die andern um seine Frau beneiden tuan!

Herrn Pimpferrigl geht's dann wie aner Telephonmembran. So wie de allaweil in Schwingungen versetzt wird, wann aner telephoniert, so wird er in Schwingungen versetzt, wann — seine Beate bei ihm is.

Aber jetzt is ja Summa, da geht de schöne Beate do aufs Land, um sich zur Abwechslung amal so recht, aber schon so recht, von der Sun buß'n z'lass'n, und er muas im stintigen Bureau, so ganz muatterseln allan, d' Sanität konsultier'n!

Is des für ihn net Ursache genug, mit sich selber net z'fried'n sein? Und während er, hat er sein: Beate bei sich, wie a Telephonmembran umanderhüpft, schleicht er jetzt dahin ganz niederg'matst und knurrt jeden Standesgemäßen, der es g'rad hören will, an: „Hast is 's; wann nur der Sommer

schon vorüber wär', daß unferens aa a bißel aufs Land auzi und wieder aa Mensch werd'n könnt'!“

Aber der Mensch muas sozusag'n doo aa was tuan. Und so ergeht eines Tages aus der Direktion, in welcher der Herr Pimpferrigl de Sanität konsultiert, die Weisung hinaus, a Sanitätsprüfung wird ang'sagt, des hast, es wird jetzt im Späher, der an Ernst ähnlich g'schau'n hat, versucht werd'n, wie das in Betracht kommende Personal, für den Fall, daß wieder amal a größeres Bahnungslück g'schieht, bei dem net nur hohe Persönlichkeiten an Han Schreden empfangen, sondern ganz g'wöhnliche Menschen ganz oder teilweise ums Leben kumman, wie des Personal in an solch'n Fall sich zu benehmen versteht.

Is ta Manigheit so a Sanitätsprüfung. A Zug muas bereit'stellt, aufz'fahr'n muas werd'n, a paar Weich'n müass'n unbrauchbar, a Waggon muas entgleist sein, Tote und Verwundete müass'n markiert werd'n, Diäten müass'n dabei g'macht werd'n, de natürl' in allererster Linie, und was d' Hauptsack' sein soll, wiß'n soll niemand, daß de ganze Witsch nur a „Pflanzmura“ is.

Aber da kummt jetzt de Frag': „Hat d' Frau Beate den Herrn Pimpferrigl gern oder hat sie ihn net gern?“ Sie hat ihn gern! No also; denn darf de Sanitätsprüfung, de natürl' durt in der Nähe stattfindet, wo d' Frau Beate am Land is, net gar so g'ham sein. Denn schließl' erfährt sie davon, namat de Sache ernst und fallat aus lauter Angst, daß ihrem Mann was g'scheh'n sein könnt', in a Ohnmacht, aus der f' nur mit zumindestens zwa neuche Kleider wieder erweckt werden könnte. Schöne Aussicht'n das; na, no, lieber wird der Herr Pimpferrigl a bißel „Zunder“ geb'n, das hast, er wird a bißel, so von der Seit'n her, bekanntmach'n, daß der Späher net gar so ernst is und guat. Und als des g'scheh'n is, non dann geht's an.

Schäh, fährt der Zug auzi. De Telegraphen spiel'n und der ganze Stab, der nur dabei sein kann, und de Frau Beate kennt, is bei der Gek dabei. De Gegend sauft an dem Zug vorüber und auf amal hollo, stopp, stopp, d' Maschin arbeitet langsamer und da steht aa schon, ganz über de quer, der entgleiste Waggon und de Toten und Verwundeten zum G'späß liegen schon umander, mitten im Sonnenbrand und durstig wie de Kamel in der Wüste und warten, bis f' g'rettet werd'n. G'sicht aa glei. Sopp, hopp. Zu allererst spring'n de Kommissionsmitglieder vom Zug runter. No ja, ma muas für

seine Diät'n doo aa was tuan. Und dann geht's ans Kommandieren. Der Woffte mit seinem ganzen Stab kann bei Königgrätz net mehr kommandiert hab'n, als jetzt de Sanitätskommission kommandiert!

Es gibt aa andere Sanitätskommissionen, wo nig kommandiert wird; des san de ersten, wirklichen. Bei denen geht alles schön still zu und de san aa notwendig. Aber bei solchen wie unsere, da wird kommandiert. Is doo secher, wann kommandiert wird, für de nämli, de kommandieren und eventuell aa für de, de zuaschau'n tan. Und de Mettere geht vor sich glatt, wie auf an doppelt verknüpft'n Schür!l!

Kann aa net anders sein. D' Mannschafft was doo, d' Sanitätsprüfung, sie is doo nur da, weil d' Frau Beate in der Näh' und weil Herr Pimpferrigl da Habern sticht, seine Dienstpflichten in der Nähe der Frau Beate zu verrichten und — weil er aa d' Macht hat, de Prüfung angusag'n. Und wozu sollt da de Mannschafft mehr als nötig umanderhag'l'n?

Und eigentli' geht eh alles ganz guat. Der Waggon kummt wieder ins G'leis, de Schienen werd'n frei, de Verwundeten san herg'hellt und dann sibt de Kommission auf und fährt in der Richtung gegen Frau Beates Haus.

Und als schon alles in der Ordnung is, der Zug sibt eben in Bewegung seht, um zur Frau Beate zu fahren, schreit aner von der Kommission: „Herr Sanitätskonsulent, de Toten und Verwundeten hab'n wir vergeß'n, mitzunehmen!“

Herr Pimpferrigl lacht, winkt mit der Hand, der Führer kriegt's Roffsignal, der Zug bleibt steh'n, die Toten und Verwundeten springen auf und lachen über den Lapsus, bis sie in der Station, von wo f' herkumman san, abglad'n werd'n, und de Prüfungskommission fährt zu Frau Beates Haus.

Als Frau Beate de ganze Wanda daherkumma scheid, lacht f' zerkloß'n, wie ein auf dem Aequator exponiertes Butterfah'l, und net viel hätt' g'schelt, hätt' f' alle umarmt.

Dann hat ma sich aber unterhalten. Herrn Pimpferrigls Gesicht hat glänzt wie a elektrischer Scheinwerfer und de Augen der anderen hab'n g'leucht, wie de Augen des Zeus g'leucht' hab'n mögen, als er sein Zo zum erstenmal bespeanzelt hat.

Und warum denn net? Glückselig kann man sein und der Staat zahlts; gibt zumindestens de Diäten dazu her. Weinabe patriotisch san de Leut' bei dera Unterhaltung word'n!

Am nächsten Tag siben dann de Herrschaften wieder alle im Bureau und san a bißel — miß. Und ab und zu hört

wurde und ausführte: Mit Freuden habe ich Ihrer Einladung Folge geleistet und bin gerne hieher gekommen. An meiner Stelle aber sollte ein anderer stehen, sollte sich nicht irgendwo herumtreiben, sondern sollte sich hier verteidigen. (Beifall. Rufe: Er ist ein Feigling!) Hier hätte der Herr Heine nicht ein paar mühselig mit Ach und Krach zusammengetrommelte Schäflein, hier hätte er glänzende Gelegenheiten, sich vor dieser massenhaft besuchten Versammlung zu rechtfertigen. Er hat doch dieses Rechtfertigungsbedürfnis schon lebhaft geäußert. In einer Sitzung (Konventikel!) hat ja ein Freund von ihm, der Adjunkt Kühnel, von Sympathien und Verdiensten des Herrn Heine geschwafelt. Warum kommt Herr Heine nicht hieher? Er könnte doch durch die Darstellung seines eifrigen Wirkens Hunderte Eisenbahner gewinnen und so die Reihen der Deutschnationalen stärken. Es fehlt ihm nicht an Zeit, es fehlt ihm an Mut. (Sehr richtig!), es fehlt dem Herrn Heine an reinem Gewissen, wie es jedem Schwindler und Demagogen an gutem Gewissen fehlt. (Beifall.) Von der deutschen Treue, von der schönsten Eigenschaft des deutschen Volkes wird so viel gesprochen. Sie sollte von ihren Führern beispielgebend sein; aber in der ganzen Geschichte der Arbeiterbewegung ist kein schändlicherer Treubruch begangen worden, als von Heine und Komplizen. (Wui Heine!) Die Nationalen haben 65 Millionen beantragt — der größte Schwindler, den es geben kann. 65 Millionen Kronen haben sie den Eisenbahnern versprochen. (Sehr richtig!) Die Herren Nationalen sagten ja, ihr bekommt 38 Millionen Kronen und sie haben nicht einmal 17 Millionen Kronen bewilligt. (Wui!) Sie haben nicht dafür gestimmt, sie haben ihr „deutsches Wort“ gebrochen, dafür aber haben sie für das Budget der Regierung gestimmt. Nun kommt Herr Heine wieder mit dem leeren Wumpst vom § 14. Wegen 17 Millionen wird die Regierung nicht das Parlament auflösen. Und wenn sie es auflöst? Die Herren haben ja die Macht in den Händen. Warum schaffen sie den § 14 nicht ab?

Herr Heine mit seinen albernen Ausreden sagt: „Wir konnten nicht mehr machen als eine Resolution“. Und wenn natürlich die Regierung die Resolution unbeachtet läßt, dann sagt eben Herr Heine: „Dann kann ich nichts tun“. (Stürmischer Gelächter.) Und noch so viel dumme Ausreden hat der feine Herr. Da sagt er: „Ja, wir haben ein Beamtinnenministerium, da läßt sich nichts machen“. Trostlos ist es, daß ein Abgeordneter solche blödsinnige Reden führt, denn das weiß jeder Bürgerlicher, daß die Regierung die Pflicht hat, das zu tun, was das Haus verlangt. Herr Heine hat die Eisenbahner an der Nase herumgeführt und ist als Referent vor dem eigenen Antrag davongelaufen. (Wui! Der feige Ausreißer!) Und warum kommt Herr Heine nicht her? Er ist ja ein ganz maulfertiger Kerl, wenn auch sein Wissen und Können im umgekehrten Verhältnis zu seiner Maulfertigkeit steht. Abgeordneter Seliger schildert nun in eingehender Weise die Lügen und Verdrehungen des Herrn Heine an der Hand seines Zirkularartikels. Heine sagt, die Regierung habe kein Geld. Herr Heine steht zwar mit der Regierung auf gutem Fuß, aber die Regierung läßt doch nicht jeden in die Kassen schauen. Dann hat Herr Heine ein durchschlagendes Argument: „Der Antrag Tomschit sei gegenwärtig ganz unmöglich, außerdem hätten sich die Sozialdemokraten der Demagogie schuldig gemacht“. Im Dezember vorigen Jahres stimmte Herr Heine für die Eisenbahneranträge, für die bloße Resolution, die die Regierung befolgen kann, aber nicht befolgen braucht. Im Juni war es ein Antrag zum Budget, und da hätte die Regierung das Geld hergeben müssen. Da ist aber Herr Heine davongelaufen. (Wui! Ausreißer!) Wenn Heine nicht ausgerissen wäre, wäre eben der § 14 gekommen. Das ist ein so dummes Schwindler, daß man ihn nur von Deutschen erzählen kann. (Richtig!) Abgeordneter Seliger schildert dann die Finanzverhältnisse, das Fallen der Staatspapiere, daß die Regierung schon lange ermächtigt ist, 130 Millionen Kronen zu borgen, diese Anleihe aber nirgends anbringen kann, und sagt zum Schluß: „Verlegenheit hätte Herr Heine der Regierung gemacht, hätte er für die 17 Millionen gestimmt. (So ist es!) Das Ausreißer war der Regierung schon recht und er wird nie etwas tun, was der Regierung unangenehm werden könnte. Ich wundere mich nicht, daß sich Herr Heine auhertourlich zum Baurat befördern läßt, er, der ja ohnedies nur eine Ministerstelle ergattert will. Verlassen Sie sich auf Herrn Heine und den Nationalverband nicht. Ziehen Sie den Schluß, organisieren Sie sich, und sie werden stark werden. Und noch eines: Wenn die Regierung die Biersteuer und an-

ma, wie aner seinem Nachbarn zuwispelt: „Mit den Dienstreisen ist nig; man braucht dabei immer mehr, als man an Diäten verdient“, was der andere dann mit einem tiefempfundnen: „Eh so“ quittiert.

Das ist im Grunde genommen eine Anklage gegen Frau Beate. Denn mit ihrem Liebreiz hat de Frau Beate sie zu Ausgaben animiert, die mit den Diäten net zu bestreiten waren.

So gehts im übrigen mehreren Diätenreißern, und vornehmlich denen geht es so, de im Leben grad so viel hab'n, daß net glaub'n können, nig zu hab'n. De greif'n dann hinein, wie wann fas hält'n und dann — kommt da Jammer. Ob de Herrn von der Sanitätskommission net no an Vorschuß g'nomma hab'n mit der Begründung, daß ' mit ihren Diät'n net drauskomma san, is net bekannt geworden.

Aber, was sagt der Staat, der de Diät'n zahl'n muß, zu dera Wirtschaft?

An Erlaß hat er herausgeb'n, in dem er es seinen obersten Spigen zur Pflicht macht, net gar so pffiffig beim Diätenmachen z' sein.

G'spannt was, lieber Leser? Hast glaubt, des ganze is a Poem? Es hängt a Stück Wirklichkeit daran.

Dejenigen, die da beschrieb'n san, des san dejenigen auf der Bahn, de allaweil vom Spar'n reden und dabei manan, daß spar'n — nur de andern soll'n. Jetzt sagt ihnen de Regierung, daß aa se angeht.

Obs a Stück hab'n wird de Regierung, is allerdings a Frag'. Hat doo de vom Spuckeufel begnabete Erzellenz Geymann, als sie no Arbeitsminister g'wes'n is und ihr no a paar Kranz zur Errichtung der Baurkreditbank g'hebt hab'n, de jetzt alle Jahr Hunderttausende abwirft, Dienstreisen und Diäten per Automobil gemacht. Wann da Diätenhunger sich amal so hoch versteigt, sehr schwer is es, ihm dann beizukommen.

Und so kann ma überzeugt sein: Herr Bimpfermig wird no so manche Sanitätskommission zu Frau Beate führen, wenn ihms de Erzählung net versalzen hat. Denn 's Diätenmachen gehört mit zu der Tätigkeit unferer Großsporferten, daß sie net lassen können, so wie de Kay' das Kaufen net lassen kann.

A. Rodler.

dere Steuern hat, dann bekommen Sie nichts, die Lehrer ihre 20 Millionen nicht, und das Spiechertum, das das Krügel Bier etwas teurer zahlen muß, wird auf die Eisenbahner schimpfen.“

Genosse Seliger zitierte den Ausdruck des Abgeordneten Einspinner, den die Leser an anderer Stelle unseres Blattes finden, und schloß: „Wir lassen uns unsere durch jahrezehntelangen Kampf erworbenen Rechte nicht nehmen; wir lassen es uns nicht nehmen, einen Verräter: einen Verräter, einen Schuft einen Schuft zu nennen“. (Stürmischer Beifall.)

Genosse Hüner, der nun zum Wort gelangte, führte aus: Es ist sehr bedauerlich, daß Herr Heine nicht erschienen ist. Aber er geht viel lieber in Sitzungen seiner Vertrauensleute (Sehr richtig!) und läßt sich dort das Vertrauen aussprechen, ohne daß einer der nationalen Eisenbahner den Mut findet, aufzustehen, und diese widersinnigen Argumente zu widerlegen. Der Ausreißer des Nationalverbandes verdankt es jeder Verschieber, daß er monatlich um 24 Kr. zu kurz kommt, daß ferner zum Beispiel jeder Weichenwächter monatlich um 10 Kr. kommt. Aber diese verräterische Handlungsweise der Deutschradikalen soll uns ein deutlicher Fingerzeig bei den nächsten Wahlen sein (Bravo!) und ich bin sicher, daß auch so mancher deutschnationale Eisenbahner eines Besseren belehrt werden wird. (Lebhafte Beifall.)

Genosse Grünzer: Aus dem Munde der Referenten haben Sie gehört, wie es mit den Forderungen der Eisenbahner steht. Es ist wohl überflüssig darüber mehr zu reden, denn jeder von uns kent den schmähligen Treubruch der Herren Heine, Kroh und Konsorten. (Beifall.) Genosse Grünzer wies noch darauf hin, daß den Eisenbahnen um 10 Prozent weniger gezahlt wird als anderen Arbeitern, daß man von den Eisenbahnern körperliche und geistige Tüchtigkeit verlangt, und trotzdem ihre Forderungen nicht erfüllt. Er kennzeichnet treffend die nationalen Eisenbahner, die das verräterische Verhalten des Herrn Heine billigen, obwohl sie auch die drückende Notlage spüren müssen, und schloß: „Erkennen und vergessen wir nie den schmähligen Treubruch. Organisieren Sie sich, gehen Sie hinaus auf die Strecke, klären Sie Indifferente auf, und Sie werden sie für uns gewinnen“.

Nachdem zu diesen Ausführungen niemand mehr das Wort nahm, wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute den 2. August im Hotel „Stadt Prag“ in Tetschen tagende, von Eisenbahnern aller Parteirichtungen Tetschen-Bodenbachs massenhaft besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung protestiert mit aller Entschiedenheit gegen den Verrat, der an den bescheidenen Forderungen der Eisenbahner von den bürgerlichen Parteien im Parlament begangen wurde.“

Sie legt auch auf das allerentschiedenste Verwahrung dagegen ein, daß eine Handvoll politisch unmündiger und unwissender Leute, wie sie in dem Konventikel des Abgeordneten Heine vor kurzer Zeit in Tetschen versammelt waren, sich das Recht anmaßen, im Namen der Eisenbahner zu sprechen und den schimpflichen Verrat als eine „sachgemäße Vertretung der Eisenbahnerinteressen“ zu bezeichnen.

Die Versammelten stellen fest, daß der Deutsche Nationalverband und dessen Mitglied, der Berichterstatter des Staatsangelegenheitsausschusses in der Frage der Gehalts- und Lohnaufbesserung der Eisenbahner, Abgeordneter Heine, mit den Interessen der Eisenbahner ein frivoles Spiel getrieben haben.

Sie sprechen deshalb dem Nationalverbande und speziell den Abgeordneten Heine und Kroh für ihr Verhalten bei der Verhandlung des Antrages Tomschit das tiefste Mißtrauen aus.

Die Versammlung protestiert ferner gegen die anmaßende Art und Weise, in welcher Herr Heine in der Presse die Eisenbahner pauschaliter als Leute bezeichnet, die von der Politik nichts verstehen, weil sie seiner Meinung deren kompliziertes Getriebe nebst ihrem Eisenbahndienst nicht zu überblicken vermögen.

Auch verwahren sich die Versammelten gegen den Stumpfsinn, mit welchem Abgeordneter Heine sein Ausreißer bei der Abstimmung über den Antrag Tomschit zu beschönigen versucht. Die Versammelten erklären sich mit der parlamentarischen Taktik des Abgeordneten Tomschit sowohl, als auch des Klubs der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten voll und ganz einverstanden und sprechen hiezu ihr vollstes Vertrauen aus.

Sie sind sich dessen bewußt, daß selbst die unzureichenden Aufbesserungen nicht erfolg wären, wenn nicht die sozialdemokratischen Abgeordneten als treibende Kraft dahintergestanden wären und nicht die Angst vor dem Anwachsen der Sozialdemokratie die bürgerlichen Parteien samt der Regierung zu sozialen Reformen treiben würde.

In dieser Erkenntnis geloben sich die Versammelten, mit aller Kraft an dem Ausbau der einheitlichen, allgemeinen Organisation der Eisenbahner, welche seit ihrem Bestande stets der treueste Hüter und Gefährte aller Eisenbahnerinteressen war und mit deren Hilfe schon so mancher Fortschritt errungen wurde, weiterzuarbeiten, auf daß sie stärker und mächtiger werde, um durch eigene Kraft das Erreichen zu können, was uns von anderer Seite bisher versagt blieb.

Zum Schluß geloben die Versammelten aber auch, daß sie die Reihen der politischen Organisation stärken werden, um Macht und Einfluß der Arbeiterschaft in der Gesetzgebung zu vergrößern.“

Mit einigen kräftigen, anfeuernden Worten schloß nunmehr der Vorsitzende Genosse Schiller die imposante Versammlung.

Die Weltsteuerung.

Ueber Anregung und unter Mitwirkung des Museo commerciale in Triest hat Mario Alberti, dessen im verflorenen Jahre veröffentlichte Studie über den Aufwand für den Lebensunterhalt ein reges Interesse im Kreise der Volkswirte und im großen Publikum der Konsumenten erweckt hat, nunmehr eine Enquete über die Bedingungen des Lebens und der Arbeit der Arbeiter in den wichtigsten Staaten der Welt vollendet. Die Ergebnisse dieser Erhebungen werden in einem Bande, dessen Veröffentlichung bevorsteht („Die Bewegung der Preise und der Löhne im Jahre 1911“, Verlag Ettore Bram, Triest, Preis 4 Kr.), besprochen.

Der Verfasser prüft, nachdem er einige Erhebungen über die besonderen Lebensbedingungen in Triest vorschickt und ein rationelles Arbeitsprogramm ent-

wirft, durch welches genaue, verlässliche und erschöpfende statistische Daten über die Preise, die Mietzins und die Löhne erzielt werden könnten, die allgemeine Grundtendenz der Preisbewegung in den letzten Jahrzehnten, welche sich in allen Staaten entschieden in einer Steigerung offenbart, wie dies aus den folgenden Indexnummern entnommen werden kann.

	1887	1901	1905	1909	1910	1911
Oesterreich	97	97	108	118	118	132
Belgien	84	93	96	105	103	—
Kanada	92	107	114	121	—	—
Frankreich	92	105	109	116	116	—
Deutschland	92	108	107	120	120	131
England	94	106	109	112	118	121
Italien	70	80	80	85	87	—
U. St. v. Amerika	90	108	116	126	132	—

Die Teuerung ist mithin allgemein und weist bedeutende Steigerungen, insbesondere in den letzten Jahren auf. Nur wird die Teuerung des Lebens nicht überall so stark empfunden. Dort, wo die Löhne hoch sind, ist die Teuerung zwar lästig, aber erträglich, wogegen dort, wo die Arbeitsbedingungen nicht günstig sind, auch geringfügige Steigerungen der Preise unerträgliche oder zum mindesten schwer zu ertragende Lebensbedingungen schaffen. Es ist daher nicht ohne Interesse, die Bedingungen des Lebens und der Arbeit der Arbeiter in den verschiedenen Staaten zu erörtern. Dieser Aufgabe unterzieht sich Alberti und verpflichtet, selbe erschöpfend zu lösen. Wegen Mangels an Raum beschränken wir uns auf die Wiedergabe der Schlüsselsätze, zu denen der Verfasser gelangt, diese sind:

Staaten	Indexnummern				
	der Mietzins	der Lebensmittel	des Aufwandes für den Lebensunterhalt	der Löhne	Unterschied zwischen dem Aufwande für den Lebensunterhalt und den Löhnen
Amerika	207	138	152	230	+ 78
England	100	100	100	100	—
Belgien	74	98	94	63	- 31
Deutschland	123	118	119	83	- 36
Frankreich	98	118	114	75	- 39
Oesterreich	160	154	155	76	- 79
Italien	105	159	148	68	- 81

Es erhellt aus dieser Tabelle, daß die günstigsten Lebensbedingungen (im Verhältnis zum Preise der Lebensmittel zum Betrag der Mietzins und der Löhne) die Arbeiter in den Vereinigten Staaten von Amerika finden können, obwohl dajelbst die Mietzins und die Auslagen für den Lebensunterhalt sehr hoch sind (dagegen sind auch die Löhne sehr hoch), nach den Vereinigten Staaten kommen mit Rücksicht auf die bessere Lebenshaltung des Arbeiters England, dann der Reihe nach Belgien, Deutschland, Frankreich, Oesterreich und Italien.

Faßt man gleichzeitig die Höhe der Löhne und die Auslagen für den Lebensunterhalt ins Auge, so sieht man, daß die Lebensbedingungen des Arbeiters in Oesterreich und Italien um 157 beziehungsweise 159 Prozent schlechter sind als jene seiner Kollegen in den Vereinigten Staaten von Amerika, 79 beziehungsweise 81 Prozent schlechter als in England, um 48 beziehungsweise 50 Prozent schlechter als in Belgien, um 43 beziehungsweise 45 Prozent schlechter als in Deutschland und um 40 beziehungsweise 42 Prozent schlechter als in Frankreich. Aus den statistischen Vergleichen folgt ferner, daß in jenen Staaten, in welchen die Löhne höher sind, die Arbeitsdauer kürzer ist und umgekehrt.

Während die Lebensbedingungen des Arbeiters in den Vereinigten Staaten von Amerika im Vergleich zu England günstigere Indizes für die Stundenlöhne als für die absoluten Löhne aufweisen, trifft das Gegenteil in den Ländern mit niedrigeren Löhnen zu. In der Tat ist der Stundenlohn um 9 Prozent höher als der absolute Lohn in Amerika, aber um 11 Prozent niedriger in Belgien, um 8 Prozent niedriger in Deutschland, um 11 Prozent niedriger in Frankreich, um 3 Prozent niedriger in Oesterreich und in Italien.

Die interessante Enquete schließt mit der Bibliographie sämtlicher bis jetzt im Gegenstand erschienenen Veröffentlichungen. Das Werk, welches auch einen Überblick über die neueste Fachliteratur enthält, wird zweifellos für weitere Forschungen auf diesem Gebiete eine vorzügliche Verwertung finden.

Die Lage der Lampisten.

Die Lampisten in fast sämtlichen Stationen der österreichischen Bahnen bezeichnen sich mit Recht als die Stiefkinder der Bahnverwaltungen. Vor allem drücken diese Bediensteten die unregelmäßigen Dienstturnusse, die sie um so schwerer fühlen, als sie auch hinsichtlich ihrer berechtigten Wünsche wegen Verringerung der Abwancment- und Gehaltsverhältnisse und wegen Regelung der Monturfrage und aller sonstigen Verhältnisse wie die übrigen Kategorien unberücksichtigt geblieben sind.

Die Dienstzeit- und Dienstturnusverhältnisse der Lampisten sind bei allen Bahnen trotz der gewaltig geänderten Verkehrsverhältnisse seit vielen Jahren nicht geändert worden. In den meisten Stationen haben die Lampisten ununterbrochen 24 Stunden Dienst mit einer darauffolgenden 24stündigen Ruhezeit. Jeder Kenner der Eisenbahnverhältnisse weiß zumeist aus eigener Erfahrung, was es heißt, 24 Stunden ununterbrochen Dienst zu leisten. Bei den Lampisten fällt diese lange Dienstdauer um so schwerer ins Gewicht. Die Lampisten sind zumeist nur in großen Stationen vorhanden, in Stationen, wo der Zugverkehr ein äußerst dichter und mannigfaltiger ist und wo sich auch ausgedehnte Rangieranlagen befinden. Die Tätigkeit der Lampisten ist daher eine viel-

seitige und bei dem dichten Zugverkehr und den mannigfachen und zahlreichen Beleuchtungsobjekten naturgemäß eine ununterbrochene Arbeitsleistung. Die Lampisten haben die verschiedensten Arbeiten zu verrichten. Reinigen, Herrichten und Ausrüsten der Beleuchtungsgegenstände für alle Züge, die Besorgung der Zugbeleuchtung für die Personen befördernden Züge und für alle Dienstwagen, die Reinigung, Ueberwachung und Instandhaltung der gesamten Stationsbeleuchtung sowohl für die umfangreichen Rangieranlagen, für Hunderte von Wechselförpeln, für alle Stationsräume, Kafernen, Bedienstetenwohnhäuser u. s. w. Die Lampisten müssen auch die Reparaturen selbst besorgen und sind für Inventar und Instandhaltung selbstverständlich verantwortlich und ersatzpflichtig. Diese Tätigkeit allein würde genügen, 24 Stunden voll auszufüllen, und sie nimmt die Kräfte der Lampisten überreich in Anspruch. Aber damit ist die Inanspruchnahme vieler Lampisten noch nicht erschöpft. Es gibt manche Stationen, wo die Lampisten zur Reinigung der Wechselförpeln, zum Austragen von Abfall (Zugs- und Frachtenabfall), zu diversen Manipulationsarbeiten, zur Leistung des Fahr-, Verschieb- und Stationsdienstes verhalten werden, und zahlreiche Lampisten gibt es, die überhaupt keine geregelte Arbeitszuteilung haben und daher das „Mädchen für Alles“ abgeben müssen. Man vergegenwärtige sich einmal, daß alle diese Arbeiten in ununterbrochener Dauer von 24 Stunden verrichtet werden müssen und dabei sehr oft in einer lebensgefährlichen Situation. Denn das Los des Lampisten unterscheidet sich nicht viel von dem des Gerüstlers oder des Dachdeckers. Bei Kälte und Eis, bei glühender Hitze und bei Sturm und Wetter hat er die Aufgabe, auf schmalen Leitern Waggondächer zu erklimmen und in schwindelnder Höhe mit Laternen und anderem Strahlwerkzeug, auf den Waggondächern zu wandeln. Wer hat den Lampisten noch nie auf eisigen Waggondächern von einem Wagen zum anderen springen gesehen, wenn der Zugteil in Bewegung war? Wer hat dabei noch nicht mit Genugtuung daran gedacht, daß man diese Arbeit selber nicht machen möchte. Und vor allen diesen augenscheinlichen und mitunter grauenhaften Gefahren darf der Lampist niemals zurückschrecken, er darf nicht fragen, ob am nassen, vereisten Dache eine Ausentscheidung möglich ist, er hat keine Zeit, darüber zu grübeln, ob der Wagen und der Zugteil, auf dem er wandelt, wohl nicht in Bewegung gesetzt wird. Die regelmäßige Abwicklung des Verkehrs erfordert, daß er allen Gefahren trotzt und kaltblütig den Fuß ins Grab setzt. Und wenn er sein Waagestück glücklich vollbracht, geht es zurück in die dumpfe, licht- und luftlose „Lampisterei“, in die Höhle, wo der Drache Tuberkulose alljährlich nicht wenige Opfer fordert. Man muß auch diese Räume gesehen haben, in welchen die Lampisten ihre schmierige und mitunter recht eklige Arbeit verrichten müssen. Und oft sind es nicht wenige, die in diesen Räumen zusammen arbeiten müssen. Da fühlt man erst, in welcher unmenslichen Weise die Arbeitskraft dieser Menschen ausgenutzt wird, wie mit ihrer Gesundheit unverantwortlich leichtsinnig gespielt wird. Da ist es beargwöhnlich, wenn zur Nachtzeit das Erlimmen der Dächer und das Wandeln auf denselben nicht mehr ungestraft vorstatten geht, wenn aus dem süßnen Menschen leider nur zu oft ein häuslicher Brei wird. Wie wäre es anders möglich? Durch 24 Stunden diese schwere, Körper und Geist ermüdende Tätigkeit zu besorgen, dazu gehört mehr als ein unterernährter, blutarmes Proletariatskörper. Bei solcher Leistungsdauer vermag der gesunde Menschenkörper, weil Ueberbürdung und Ueberanstrengung durch so lange Zeitdauer das Maß der menschlichen Leistungsfähigkeit übersteigt. Dazu kommt die elende Lebenshaltung, zu der die Lampisten infolge ihrer niedrigen Entlohnungsverhältnisse verurteilt sind. Der Anfangsgehalt bei der definitiven Anstellung, die zumeist erst nach einem drei- bis fünf- und mehrjährigen Probatorium erfolgt, beträgt 900 Kr., der Endgehalt 1400 Kr., den er in 16 Dienstjahren erreichen kann. Der Endgehalt von 1600 Kr. beträgt also nicht einmal so viel, als das exekutionsfreie Existenzminimum beträgt. Dasselbe wurde kürzlich für alle Angestellten mit 2000 Kr. festgesetzt. Und um 1600 Kr. zu erreichen, muß der Mann 16 und mehr Jahre dienen. Gewiß haben die Lampisten auch ein Quartiergeld, wie alle anderen Bediensteten, das aber in keinem Fall zur Deckung des Mietzinses hinreicht. Wie diese Menschen, die fast alle eine größere Familie haben, bei dem schweren und langen Dienst mit derartigen Einkommensverhältnissen leben müssen, davon kann sich nur der eine Vorstellung machen, der es selbst miterlebt hat. Die maßgebenden Organe der Bahnverwaltungen, die hier helfend eingreifen könnten, haben aus Mangel an Erfahrung keine Ahnung von allen diesen Zuständen, und wenn es ihnen an der Hand von unüberleglichen Beweisen Margelegt wird, erschöpft sich ihre Tätigkeit zumeist damit, daß sie mit einem mitleidigen Achselzucken der Meinung Ausdruck geben, leider nichts machen zu können.

Es ist also kein Zweifel darüber möglich, daß die Forderung der Lampisten wegen Aenderung der bestehenden Dienstverhältnisse auf einen Turnus mit zwölf Stunden Dienst und darauffolgendem 24stündiger Ruhezeit eine berechnete und dringende Forderung ist, die einer sofortigen Erfüllung bedarf. Die Berechtigung dieser Forderung ist aber auch wiederholt seitens des k. k. Eisenbahnministeriums anerkannt worden, trotzdem wurde aber dieselbe bisher nicht erfüllt. Begründet wird die Nichtdurchführung mit dem Mangel an den nötigen finanziellen Mitteln, wie dies leider bei allen Forderungen des Personals immer wieder geschieht. Bei dem Umstand, daß für alle möglichen unproduktiven und unnützen Zwecke stets Geld in Fülle hinausgeworfen wird, glaubt natürlich kein Mensch an die Richtigkeit dieser Behauptung. Aber abgesehen davon, muß festgestellt werden, daß die Einführung des 12stündigen Dienstturnus für die Lampisten nicht nur im Interesse dieser Bediensteten liegt, sondern auch, und wir behaupten noch vielmehr, im Interesse der Bahnverwaltungen. Bei zwölfstündiger Dienstleistung wird jedermann in dem Bewußtsein, daß 24 Stunden ruhen zu können, die Arbeitsleistung auf das Menschenmöglichste steigern, Unfallsgefahren und Erkrankungen mit den auch für die Unternehmer unangenehmen Folgen aller Art werden sich ver-

mindern und die Sicherheit des Betriebes wird nur gewinnen. Es ist mit der Erfüllung dieser Forderung naturgemäß eine Vermehrung der Bediensteten notwendig, aber diese Ausgabe wird sich in der kürzesten Zeit rentieren und gerade deshalb kommen die Interessen des Unternehmers dabei besser weg. Alle Bahnverwaltungen Österreichs, voran die der k. k. Staatsbahnen, die stets mit ihrem Wohlwollen für das Personal prunken, hätten in dieser Frage reichlich Gelegenheit, ihr Wohlwollen zu betätigen. Solange dies nicht geschieht, werden sich die Lampisten mit Recht als Stiefkinder fühlen.

Eine ebenfalls berechnete und wichtige Forderung ist die der Spenglerlampisten, daß sie in die Gruppe A der Diener überstellt werden. Die Spenglerlampisten sind Bedienstete, die ihre Profession lernen mußten und die sie als freigesprochene Gehilfen bei den Bahnen ausüben. Sie sind also qualifizierte Arbeiter, um im Sinne der Bahnverwaltung zu reden, und trotzdem sind sie mit den ungelerten in allen Bezügen und in jeder Hinsicht gleichgestellt. Dieses eigenartige Verhältnis erscheint unbegreiflich, um so mehr, als dies bei vielen anderen Bedienstetenkategorien, für die das gleiche Verhältnis zutrifft, nicht mehr in Anwendung ist. Fast sämtliche Bedienstete, die auf Grund ihrer erlernten Profession derartige Arbeiten verrichten, sind heute bereits in die höheren Kategorien eingereiht und die meisten haben auch die Möglichkeit, in den Unterbeamtenrang zu gelangen. Daß die Spenglerlampisten diese Möglichkeit noch nicht haben, daß sie noch immer in der letzten Gruppe der Diener figurieren, hat vornehmlich seine Ursache in der Inkonsequenz der Bahnverwaltungen, deren Triebfeder naturgemäß die ist, mit möglichst billigem Menschenmaterial zu arbeiten. Dieses Interesse hat naturgemäß jeder Unternehmer, und zwar solange, als er eben durch die jeweiligen Verhältnisse nicht eines Besseren belehrt wird. Es gibt heute beispielsweise nicht wenig Unternehmer, unter anderem auch Bahnverwaltungen, leider im Ausland, die sich bereits zu der Ansicht aufgeschwungen haben, daß gut entlohnte Kräfte leitungs-fähiger sind, und daher den Interessen des Unternehmers mehr Rechnung getragen erscheint. Selbstverständlich sind diese Unternehmer nicht aus eigener Erkenntnis zu dieser Einsicht gekommen, die Macht der organisierten Arbeiterkraft hat sie zu Aenderungen gezwungen und hinterher hat sich ihnen diese bessere Einsicht auf Grund der erzielten Resultate aufgedrängt. Die Spenglerlampisten werden das gleiche zu tun haben, wenn sie ihre unhaltbare Lage verbessern wollen. Es ist klar, daß der gegenwärtige Zustand für die Spenglerlampisten geändert werden muß. Die Bahnverwaltungen werden nicht umhin können, die Forderungen der Spenglerlampisten um Einreihung in die Gruppe A der Diener und Gleichstellung mit den anderen Bediensteten, deren qualifizierte Leistung bisher zumindest teilweise gewürdigt wurde, baldigst zu erfüllen. Selbstverständlich muß aber seitens der interessierten Bediensteten das Nötige dazu beigetragen werden.

Weitere berechnete Forderungen der Lampisten sind die Gewährung der zweijährigen Fristen bis zur Endgehaltsstufe von 2000 Kr.; die Berücksichtigung der älteren Diener durch entsprechende Verkürzung der Vorrückungsfristen, damit zumindestens der Endgehalt vor der Pensionierung erreicht werde, die anderthalbfache Anrechnung der Dienstzeit für die Pension oder Provision, die Regelung der Monturfrage, insbesondere die jährliche Verteilung mit Zivilkleidern, die Zuerkennung der Nachdienstzulage an alle Nachdienst versehenden Lampisten, die sie noch nicht beziehen, die Quartiergeld- und Urlaubstragregelung. Alle diese Fragen, die zumeist auch alle anderen Bediensteten interessieren, sind Lebensfragen der Lampisten und sie warten mit Sehnsucht auf die Erledigung aller dieser selbstverständlichen Wünsche. Es sind lauter Fragen, die in modernen Unternehmungen längst gelöst sind, Fragen, denen daher auch die österreichischen Bahnverwaltungen nicht länger mit unsicheren Ausreden ausweichen können.

Nur ist eines dazu noch unerlässlich notwendig. Nämlich, daß die Lampisten aller Bahnen und in allen Stationen endlich einsehen, daß mit der geballten Faust im Sack allein Aenderungen nicht durchzusetzen sind. Vertreten wurden alle die Wünsche und Forderungen der Lampisten vielmals, geredet und geschrieben wurde darüber und begründet wurden sie von Vertretern des Personals so oft und so gründlich, daß sich die Bahnverwaltungen dazu bequemen mußten, diese Forderungen als berechnigt anzuerkennen. Es ist das gewiß ein Schritt vorwärts, aber laufen können sich die Lampisten darum nichts. Die Forderungen müssen auch durchgesetzt werden, und dazu müssen die Lampisten beitragen. Das ist aber nur möglich, wenn sie alle eines Sinnes sind, wenn sie alle bis auf den letzten Mann in der großen Organisation des Gesamtpersonals stehen, in jener Organisation, in der weder nationale noch konfessionelle Eigenschaften eine Rolle spielen, in der es nur eines gibt, die Vereinigung aller Eisenbahner mit dem einzigen Ziele, die Verbesserung der Lage für alle und für den einzelnen zu erreichen. Forderungen erheben und dieselben zu vertreten ist keine Kunst, aber diese Forderungen auch durchzusetzen, dazu gehört mehr als die Unzufriedenheit mit den bestehenden Verhältnissen, dazu gehört Macht. Diese kann sich der Eisenbahner nicht kaufen, er kann sich auch nicht darauf verlassen, daß ihm gute Menschen diese mächtige Hilfe verschaffen, die muß sich jeder Eisenbahner schon selbst verschaffen. Nachdem der einzelne nichts bedeutet, niemals eine Macht geltend machen kann, so bleibt nichts anderes übrig, als daß sich alle mit gemeinsamen Interessen zusammenschließen in einer Organisation, die dann diese Macht bilden und geltend machen wird. Das müssen auch die Lampisten so machen, sie müssen sich mit dem übrigen Personal in einer Organisation zusammenschließen und in derselben betätigen, Schritt für Schritt trachten, mit der Gesamtheit Verbesserungen zu erreichen und fürwahr, es wird auch ihnen gelingen, was Millionen anderen Menschen bisher gelungen ist, ihre berechtigten Forderungen gegen den Willen und die Absicht der Bahnverwaltungen in absehbarer Zeit durchzusetzen. A. W.

Die Generalversammlung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen.

Die Generalversammlung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen wurde am 22. Juni 1912 abgehalten. Anwesend waren 37 ernannte und 52 gewählte Delegierte, von welchen erstere 1102 Stimmen und letztere 1123 Stimmen vertraten. Zu Mitunterzeichnern des Protokolls im Sinne des § 18 des Statuts und zugleich als Strukturatoren brachte der Vorsitzende Herr Sektionschef Rude die Delegierten Franz Köcher, k. k. Nordwestbahndirektion, und Eberhard Seider, k. k. Nordwestbahndirektion, in Vorschlag.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung, „Geschäftsbericht des Vorstandes“, ergreift der Delegierte der k. k. priv. Südbahngesellschaft Genosse Scherbaum das Wort und führt aus, daß sich die gewählten Delegierten am Vortag sehr eingehend mit dem Geschäftsbericht beschäftigt haben und auf Grund dieser Vorbesprechung zu dem Schluß gelangt seien, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und dem Vorstand das Absolutorium zu erteilen.

Er (Redner) werde sich daher nur auf einzelne Punkte des Geschäftsberichtes beschränken. So falle gewiß auf, daß die Verwaltungskosten gestiegen sind, während sich gleichzeitig die Anzahl der versicherten Personen vermindert habe. Als erfreulich sei zu begrüßen, daß die Schiedsgerichtskosten sich gegen das Vorjahr verringert haben, ebenso wie die Anstalt heuer mit einem geringeren Betrag für ärztliche Untersuchungen das Auslangen gefunden habe. Anlaß zu Bedenken könne die Post „Ausschluß“ der Wertpapiere geben, deren fasslose Ziffer von 1.747.000 Kr. ein Fingerzeig dafür sei, daß man, wenn es sich auch nur um einen buchmäßigen Kursverlust handelt, die Kapitalien der Anstalt nicht mehr in Wertpapieren anlegen, sondern zur Belehnung der Bauten gemeinnütziger Bau- und Wohnungsgenossenschaften verwenden solle, die den Zweck verfolgen, den Eisenbahnbediensteten menschenwürdige und preiswerte Wohnungen zu bauen. Es sei diesbezüglich der Anfang schon gemacht worden, aber es müsse in dieser Richtung fortgefahren werden, zumal die Eisenbahnverwaltungen nicht über derartige Kapitalien verfügen, um den, insbesondere in den größeren Personalstationen, bestehenden Wohnungsmangel abzuwehren und dem Wohnungswunder zu steuern. Die Verzinsung habe sich nach dem jeweiligen Zinssfuß zu richten.

Nach ein anderer Punkt bedürfe der Erörterung, nämlich die geplante Verschlechterung der Lage der Versicherten durch das Sozialversicherungsgesetz, gegen die sich die Bediensteten in zahllosen Versammlungen und Konferenzen gewendet haben und die auch Gegenstand der Beratung bei dem letzten Krankentage gewesen sei. Wenn Redner auch Gelegenheit gehabt habe, auf dieser Tagung die Wünsche der Versicherten zum Ausdruck zu bringen, so fühle er sich trotzdem verpflichtet, auch hier die Gelegenheit nicht vorbeizulassen zu lassen, um die Herren Vertreter der Regierung aufs neue wieder aufmerksam zu machen, daß man sich den gemachten Vorschlägen nicht entgegensetze, sondern Entgegenkommen beweisen möge. Es sei verfehlt, sich davon leiten zu lassen, daß ein ganz kleiner Teil der Versicherten an Unfallrente und Pension oder Provision zusammen mehr erhalte, als vor dem Unfall an Arbeitslohn bezogen. Der überwiegende Teil werde an Rente und Pension oder Provision zusammen ein geringeres Einkommen beziehen, als während der aktiven Dienstleistung. Die Antwort des Herrn Vorsitzenden werde auch heuer so wie diejenigen der früheren Jahre sein, mit dem Hinweis, daß dies Sache der Legislatur sei, auf die die Anstalt keinen Einfluß habe. Aber trotzdem müsse dieser Gegenstand auch hier in der Generalversammlung der Anstalt zur Sprache gebracht werden, weil ja die Regierung sich das Material für ihre Vorlage nur von der Anstalt beschaffen könne.

Delegierter Anton Holub der Staatsbahndirektion Prag richtet an das Präsidium mehrere Anfragen wegen der Verwaltungsauslagen der Anstalt und ueruert die Entscheidung der Anstalt in einer Reihe von Unfällen, die Bedienstete seines Direktionsbezirkes erlitten haben.

Genosse Friedrich Frey der Staatsbahndirektion Innsbruck tritt ebenfalls für die Verwendung der Kapitalien der Anstalt zur Erbauung von Arbeiterwohnhäusern ein und begrüßt den bereits von der Anstalt unternommenen Schritt eingedenk des Umstandes, daß die Anstalt ein Humanitätsinstitut und keine Sparkasse sei.

Mit Befriedigung hätten die Delegierten auch die Ausgabepest begrüßt, daß im Rechnungsjahr ein Betrag von 200.000 Kronen dem Wohlfahrtsfonds für Errichtung von Reformasylentheimen für Kinder von Bahnbediensteten gewidmet worden sei.

Der Delegierte Genosse Josef Hasler von der priv. Vuchstrieder Eisenbahn gibt dem Verlangen der nichtdeutschen Versicherten Ausdruck, die Bescheide der Anstalt mögen in der Muttersprache der Versicherten ausgefertigt werden. Trotz wiederholten Vortrages dieses Wunsches sei in dieser Sache noch nichts veranlaßt worden. Heute handle es sich nicht mehr um einen neuen Wunsch, sondern um eine Forderung der versicherten Bediensteten, weshalb er den Vorstand ersuche, sich mit dieser Angelegenheit ehestens zu befassen und sie zur nächsten Generalversammlung ihrer Erledigung zuzuführen.

Genosse Heinrich Oppitz, Delegierter der Betriebsleitung Egerowitz, beklagt sich über die politischen Behörden seines Bezirkes, weil selbe den Unfallereignissen nicht die gebührende Beachtung zuwenden, wodurch mitunter Unfallangelegenheiten ungebührlich in die Länge gezogen werden. Er empfiehlt die Auflage einer kurz gefassten Belehrung an die Bediensteten wegen der Erstattung von Unfallanzeigen. Redner bespricht dann die Tätigkeit der Bahnärzte und wünscht, daß diese sich den Verletzten gegenüber einer größeren Objektivität besleißigen mögen, als dies mitunter der Fall war.

Der Delegierte Andreas Tschöniq der Staatsbahndirektion Triest verlangt als Vertreter eines Bezirkes, wo Deutsche, Italiener, Slowenen und Kroaten wohnen, daß Bescheide der Anstalt in der Muttersprache dieser Leute ausgefertigt werden sollen.

Der Delegierte Herr Adolf Eisler (Vertreter der dem k. k. Handelsministerium unterstehenden versicherten Staatsbediensteten) erinnert an die Schwierigkeiten, die überwunden werden mußten, bis die Delegierten als Vertrauensmänner der Anstalt zu den Unfallereignissen herangezogen wurden. Mit Rücksicht auf den vorgekommenen Fall, daß einem Vertrauensmann das Vertrauen der Anstalt entzogen werden und er seiner Funktion für verlustig erklärt werden mußte, und damit nicht ein schiefes Licht auf die ganze Institution der Vertrauensmänner falle, so müsse in einem solchen Falle die genaueste und eingehendste Untersuchung gefordert werden.

Genosse Georg Pinker (Staatsbahndirektion Bilsen) betont ebenfalls, daß die Delegierten ein besonderes Interesse daran haben, über einen eventuellen vorgekommenen Fall von Pflichtvernachlässigung seitens eines Vertrauensmannes unter-

richtet zu werden, und bitte diesbezüglich den Herrn Vorsitzenden um nähere Mitteilungen.

Genosse Eberhard Seider (I. I. Nordbahndirektion) bespricht die Notwendigkeit, die Bescheide auch in polnischer und tschechischer Sprache auszufertigen, weil sich auch solche Bedienstete in seinen Dotationsbezirken befinden. Des weiteren bespricht er die galizischen Bezirkshauptmannschaften, welche das Gesetz nicht beachten und den Unfallsverhütungen nicht das gewünschte Interesse entgegenbringen. Redner bespricht dann das Kapitel „Unfallsverhütung“ und ersucht, der Vorstand solle sich mit dieser Frage in Zukunft mehr beschäftigen.

Hierauf erwiderte der Vorsitzende folgendes: Dem Verlangen des Delegierten Scherbaum gegenüber, daß die Kapitalien der Anstalt in Immobilienwerten angelegt werden mögen, müsse er darauf hinweisen, daß die Kapitalien der Anstalt Deckung für Rentenansprüche bilden, daß daher für eine gewisse Mobilität der Kapitalien gesorgt werden müsse. Auch würde eine solche Kapitalanlage die Zustimmung der Aufsichtsbehörde gewiß in keinem Fall erfahren. Der Vorstand habe einen Ausgleich der widerstreitenden Interessen dadurch anzubahnen versucht, indem er die Anlage eines Teiles der Kapitalien für Hypothekendarlehen allgemein nütziger Bau- und Wohnungsgenossenschaften in Aussicht genommen habe. In der Frage der Wohnungsfürsorge sei der gesamte Vorstand eines Sinnes. Von den eingelangten Ansuchen von Baugenossenschaften um Darlehen seien nahezu sämtliche, sofern sie den notwendigen Voraussetzungen entsprachen, zustimmend erledigt und den Baugenossenschaften Gelder zu einem Zinsfuß in Aussicht gestellt worden, wo sie ihn andernorts schwer erlangen dürften. Auf die Frage des Herrn Solub verweise er auf den § 28 des Anstaltsstatuts, welcher ershöpfend Aufklärung gibt. Als greifbaren Erfolg der Studienreise des Vorstandes in das Deutsche Reich sei die Herabminderung der Honorare für ärztliche Untersuchungen zu konstatieren. Die Defizite über die Ergebnisse dieser Studienreise seien in Druck gelegt und den Delegierten zugänglich. Zur Besprechung des mehrfach geäußerten Wunsches nach Ausfertigung der Bescheide in der Muttersprache des Verletzten übergehend, betont der Vorsitzende, daß es das Legitime und begründete Recht der Verletzten anerkenne, den Inhalt der Bescheide zu erfahren; es sei jedoch für die Anstalt ein Ding der Unmöglichkeit, in acht Sprachen zu antworten, wolle man nicht die Verwaltungskosten ins Ungemeine steigern. Ein Korrektiv sei darin zu finden, daß die Bescheide von den Bahnen ihren Bediensteten verdolmetscht werden. Dies sei der einzige praktische Ausweg, denn, wenn die Anstalt auch in allen acht Sprachen antworten würde, müßte sie nicht, welche Sprache in jedem einzelnen Fall die Muttersprache des Verletzten sei, da, wie bekannt, sich aus dem bloßen Namen kein Schluß auf seine Nationalität ziehen lasse. Durch die Mitwirkung der Bahndirektionen werde sich Remedur schaffen und das gewiß ansirebenswerte Ziel erreichen lassen. Was die Expediuität anbelangt, so müsse er konstatieren, daß die Anstalt hieran nichts zu wünschen übrig lasse, aber es wirken noch andere Faktoren mit, auf welche die Anstalt keinen direkten Einfluß habe. Der Vorstand habe nicht verabsäumt, die Aufsichtsbehörde auf vereinzelt vorgekommene Unzulänglichkeiten aufmerksam zu machen, und werde dies auch in Zukunft nicht unterlassen. Die Verzeugsfrage habe den Vorstand wiederholt auf das intensivste beschäftigt, doch wäre es verfrüht, Details aus den Beratungen des Vorstandes bekanntzugeben. Was die mehrfach berührte Angelegenheit eines Vertrauensmannes anbelangt, so teile er mit, daß sie gegenwärtig noch einen Gegenstand der Amtshandlung der Aufsichtsbehörde bilde.

Nachträglich meldete sich noch der Delegierte Herr Vinzenz Danus (St. G. G.) zum Wort und bespricht mehrere Unfallsfälle, welche der Herr Direktor König aufklärend beantwortete.

Zum zweiten Gegenstand der Tagesordnung erstattete im Namen der Revisoren der Delegierte Genosse Scherbaum nachfolgenden Bericht:

Die Gefertigten von der XXI. ordentlichen Generalversammlung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt am 24. Juni 1911 gewählten Rechnungsrevisoren haben die ihnen vorgelegte Betriebsrechnung für das Jahr 1911 mit ihren Beilagen einer eingehenden Prüfung unterzogen und die Bilanz der Anstalt per 31. Dezember 1911 postenweise mit den Büchern verglichen, wobei dieselben vollständig übereinstimmend befunden wurden, weshalb er den Antrag stelle, die Generalversammlung wolle dem Vorstand hierfür das Absolutorium erteilen.

Zum dritten Punkt der Tagesordnung werden die neun Vorstandsmitglieder und neun Erfahrmänner der ernannten Kurie neu gewählt; ebenso ein Schiedsgerichtsbeisitzer und fünf Stellvertreter.

Zum vierten Punkt der Tagesordnung werden drei Rechnungsrevisoren und drei Erfahrmänner gewählt, und zwar:

- 1. Josef Horak, kaiserlicher Rat und Oberinspektor der C. B. A.
2. Dr. Karl Wessely, k. k. Regierungsrat der Staatsbahndirektion Linz.
3. Robert Scherbaum, Zugrevisor der Südbahngesellschaft.
Erfahrmänner:
1. Dr. Stephan Honnati, Inspektor der I. I. N. B.
2. Georg Pinkel, Oberkondukteur, Pilsen.
3. Dr. Anton Stumpff, k. k. Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Der Nachkauf provisorischer Dienstjahre bei der Südbahn.

Der Verwaltungsrat der Südbahn hat mit Beschluß seiner Sitzung vom 21. Juni 1912 und im Einvernehmen mit dem Verwaltungsausschuß des Pensionsinstituts für Diener den definitiv angestellten Unterbeamten oder Dienern bei zufriedenstellender Dienstleistung und nach dreijähriger Teilnahmzeit am Pensionsinstitut den Nachkauf von Dienstjahren ermöglicht, welche das Mitglied vor Beginn seiner Teilnahmzeit an diesem Pensionsinstitut in gesellschaftlichen Diensten zugebracht hat. Die Bestimmungen, die diesen Nachkauf regeln, sind in einem Anhang zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener gesammelt. Ein Exemplar dieses Anhanges wird jedem dem Pensionsinstitut angehörenden Bediensteten ausgefolgt, so daß wir vom Abdruck dieses Anhanges Abstand nehmen.

Jeder Bedienstete, dem auf Grund der Bestimmungen des IX. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Beamte oder des V. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener die Anrechnung früherer Dienstzeit gewährt werden kann, hat eine Erklärung abzugeben, in welcher er entweder um die Anrechnung von einem genau anzugebenden Zeitraum ansucht oder auf die Gewährung der Anrechnung der vor dem Beginn der Teilnahmzeit am Fonds vollstreckten

Dienstzeit verzichtet. Besondere Formulare beider Arten von Erklärungen werden sowohl für das Pensionsinstitut für Beamte als auch für das Pensionsinstitut für Diener aufgelegt, und zwar:

1. Erklärung, betreffend die Anrechnung früherer Dienstzeit auf Grund des IX. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Beamte.

2. Verzichterklärung, betreffend die Anrechnung früherer Dienstzeit auf Grund des IX. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Beamte.

3. Erklärung betreffend die Anrechnung früherer Dienstzeit auf Grund des V. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener.

4. Verzichterklärung, betreffend die Anrechnung früherer Dienstzeit auf Grund des V. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener.

Die Erklärung betreffend die Anrechnung früherer Dienstzeit auf Grund des V. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener hat folgenden Wortlaut:

Pensionsinstitut für Diener. Erklärung, betreffend die Anrechnung früherer Dienstzeit auf Grund des V. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener.

An die administrative Direktion A II.

Ich gehöre dem Pensionsinstitut für Diener seit ... an. Vorher habe ich in gesellschaftlichen Diensten vom ... bis ... als ...

Die Dienstzeit vom ... bis ... wurde mir auf Grund der mit Zirkular 254 A, 1903 in Kraft getretenen Bestimmungen des § 13 der Pensionsstatuten angerechnet.

Auf Grund des V. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener erlaube ich um Anrechnung von ... Jahren, ... Monaten meiner früheren Dienstzeit.

Den hierfür gemäß Artikel IV dieses Anhanges zu entrichtenden besonderen Beitrag werde ich auf einmal bar abstellen. Ich ersuche in ... Monatsraten gegen Anrechnung von 4prozentigen Zinsen von meinen Bezügen hereinzubringen.

Name: ... Dienstverhältnisse: ...

Gesehen! ... am ... (Unterschrift des Lokalvorstandes.)

Wir legen es jedem einzelnen Bediensteten, der die Absicht hat, vom Nachkauf keinen Gebrauch zu machen, nahe, sich die Sache reiflich zu überlegen, ehe die Verzichtserklärung unterschrieben wird. Ein späterer Nachkauf ist dann unmöglich. Zur Orientierung über die zu entrichtenden Beiträge diene nachfolgende Tabelle:

Nachzahlungen für den mit Zirkular Nr. 271 vom 28. Juni 1912 gewährten Nachkauf von provisorischen Dienstjahren.

Table with columns: Bei einem Anstellungsgehalt von, Summe, 1 Jahr, 2 Jahre, 3 Jahre, 4 Jahre, 5 Jahre, 4 Prozent Zinsen pro Jahr. Includes a section 'Zu Kronen' with numerical values.

Diese obestehende 4prozentige Zinsensumme ist für den Nachkauf von einem Jahre berechnet, in höherem Maße mit der Anzahl der nachzukaufenden Jahre u. mit der Summe der Pensionsfondsmitgliedsjahre zu multiplizieren.

1. Beispiel: Am 15. Juni 1885 wurde A. B. als Arbeiter aufgenommen, am 1. Juli 1890 als Ausführenden Kondukteur einberufen und am 1. Juli 1892 definitiv angestellt. Im Jahre 1903 hat er sich die zwei Jahre vom 1. Juli 1890 bis 1. Juli 1892 nachgekauft, weshalb ein noch dermalen nachzukaufender Rest von drei Jahren übrigbleibt.

Der Anstellungsgehalt betrug ... Kr. 600- Ein Fünftel ... 120-

Giebon 10 Prozent für ein Jahr ... 72- Für drei Jahre ... 216- 4 Prozent Zinsen für ein Jahr ... 864 Für 22 Jahre bis 1. Juli ... 190-08 190-08

Zus. Nachzahlungskapital und Zinsen bis 1. Juli 1892 Kr. 406-08

Die Badmeisterfrage bei der Südbahn.

Seit mehreren Jahren fordert das Zugbegleitungspersonal in den Wiener Bahnhöfen und auch auswärts die Beigabe von Badmeistern (Manipulationskondukteuren) zu den Schnell- und Personenzügen. Diese Frage wurde von der Staatsbahnverwaltung seit dem Bestande der k. k. Staatsbahnen im Interesse der Verkehrssicherheit gelöst. Die Südbahnverwaltung hat aber trotz mannigfacher Schritte des interessierten Personals die Sache noch immer nicht in befriedigender Weise zur Durchführung gebracht. Es muß hervorgehoben werden, daß in dieser Sache auch wiederholt seitens der Organisation bei der Südbahnverwaltung alles mögliche unternommen wurde, um die Frage zur Lösung zu bringen. In den letzten Jahren begründete unsere Organisation ihre Stellungnahme zur der Frage unter anderem auch damit, daß die Südbahn schon aus dem Grund verpflichtet sei, die Badmeister zu den in Betracht kommenden Zügen beizustellen, weil dies bei den k. k. Staatsbahnen eben seit jeher so gehandhabt wurde, und die Südbahnverwaltung infolgedessen die Verpflichtung hat, die gleichen Maßnahmen zu treffen. Die Südbahnverwaltung hat aber bisher weder dieses triftige Argument berücksichtigt, noch hat sie die vielen anderen für die sofortige Erfüllung dieser Forderungen sehr wichtigen Gründe in ernste Erwägung gezogen. Es wurden im

Gegenteil die Zugführer stets mehr und mehr mit schriftlichen Arbeiten überbürdet, deren exakte Leistung es ihnen tatsächlich unmöglich macht, den wichtigsten Teil ihres Dienstes, nämlich die Ueberwachung der Verkehrssicherheit beim Zuge, in der vorgeschriebenen und notwendigen Art zu leisten.

Diese letztere Tatsache wurde dem Herrn Generaldirektor der Südbahn insbesondere bei der letzten diesbezüglich am 12. März d. J. stattgefundenen Besprechung von den Deputationsmitgliedern, den Oberkondukteuren Klengel, Täuber und Röd, den Kondukteuren Krizek, Frühholz, Görlisch und Michalek und vom Genossen Weigl von der Zentrale in recht drastischer und unwiderlegbarer Art dargetan. Es wurde dem Herrn Generaldirektor unabweisend erklärt, daß die Zugführer, falls man von ihnen die vielen schriftlichen Mehrarbeiten weiter verlangt, den Aufsichtsdienst nicht in entsprechender Weise machen können und daß sie daher auch die Verantwortung ablehnen müssen. Andernfalls werden sie die Leistung der schriftlichen Arbeiten verweigern. Der Herr Generaldirektor hatte sowohl früher als auch bei dieser Besprechung einen nicht strikte ablehnenden Standpunkt eingenommen. Er meinte vielmehr, daß die Angelegenheit vielleicht doch zur Zufriedenheit des Personals geregelt wird.

Das Personal wartete also wieder, ob vielleicht die bessere Einsicht siegen wird. Aber welche Entscheidung. Am 20. April d. J. gelangte von der Verkehrsdirektion eine Entscheidung herab, in welcher es heißt, daß dem Ansuchen der Wiener Oberkondukteure um ständige Beigabe von Badmeistern zu einer Anzahl von Schnellzügen keine Folge gegeben werden kann, da eine allgemeine Regelung dieser Frage wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse bei den einzelnen Zügen und zu den verschiedenen Zeitabschnitten nicht tunlich ist.

Mit derartigen Phrasen erledigt die Verkehrsdirektion diese wichtige und brennende Forderung der Zugbegleiter, die noch dazu nicht einmal, sondern oft in unwiderleglicher Weise begründet wurde, eine Forderung, die so brennend ist, daß die Deputationsmitglieder gezwungen waren, vor dem Herrn Generaldirektor zu erklären, daß sie die verlangten Dienste nicht leisten. Es ist klar, daß das Personal für einen Leerzug oder für einen Personenzug, bei dem es keine Manipulation gibt, keinen Badmeister verlangt. Aber für Züge, wo der Zugführer nachweisbar jede Minute der „Dienstdauer“ dazu benötigt muß, um nur mit den ihm aufgetragenen schriftlichen Arbeiten fertig zu werden, und wo er — was hervorgehoben werden muß — in vielen Fällen während der Dienstdauer überhaupt nicht fertig wird und die schriftlichen Arbeiten zu Hause, in der Kaserne und anderswo verrichtet, kann doch nicht mit derartigen nichtsagenden und daher hallofen Phrasen eine derart wichtige Frage gelöst werden. Es handelt sich dabei nicht allein um die Entlastung des Menschen, der den Zugführerdienst verübt, es handelt sich vor allem — und das ist das Entscheidende in der Frage — um die Sicherheit des Zuges, um die Sicherheit für das Leben für die im Zuge mitfahrenden Menschen. Man muß wirklich kein Jurist der Südbahn sein, um zu begreifen, daß ein Zugführer, der mit den mannigfachen schriftlichen Arbeiten überbürdet ist, sehr oft keine Zeit hat, sich darum zu kümmern, ob die Fahrbahn frei ist, ob nicht ein Versehen und Vergehen anderer als tobringendes Verderben dem Zuge auflauert. Und wenn sich der überbürdete Zugführer, wie es bisher geschehen ist, im Bewußtsein der großen Verantwortlichkeit dennoch um die Sicherheit des Zuges in menschenmöglicher Weise kümmert, wer garantiert denn, daß diesem überbürdeten und durch die Last der Arbeit nervösen Menschen nicht einmal das passiert, was eben allen Menschen im Leben passiert, das „Vergessen“ und „Ueberleben“ irgend eines entscheidenden Signals. Der Mann wird, wenn ihn nicht der erbliche Tod davor bewahrt, trotz des Nachweises seiner Arbeitsüberbürdung unbarmherzig in den Kerker wandern, er wird brotlos, seine Familie wird betteln und andere werden im Grabe sein — ihr Leben lang Krüppel — und dann werden Badmeister eingeführt werden. So einfach, wie sich die Verkehrsdirektion die Sache vorstellt, läßt sich also diese wichtige Frage nicht aus der Welt schaffen. Die Herren am grünen Tisch werden sich wohl oder übel bequemen müssen, diesen berechtigten Wunsch der Zugführer Rechnung zu tragen. Die in Betracht kommenden Bediensteten und ihre Organisation ist nicht gewillt, diese Sache mit der genannten Entscheidung der Verkehrsdirektion als erledigt zu betrachten. Auch das reisende Publikum hat ein sehr lebhaftes Interesse an der baldigen günstigen Lösung dieser Frage, und die Verkehrsdirektion wird schon begreifen müssen, daß sie auch zur Wahrung der Interessen des reisenden Publikums Verpflichtungen zu erfüllen hat, wenn sie schon den Bestand solcher Verpflichtungen gegenüber dem Personal nicht anerkennen will.

Das Personal ist, wie bereits bemerkt, nicht gewillt, die Erledigung der Verkehrsdirektion zur Kenntnis zu nehmen. Die Zugbegleiter von Wien und Meidling haben zu dieser Frage bereits in einer am 2. August d. J. im Meidlinger Arbeiterheim stattgefundenen, gut besuchten Versammlung Stellung genommen und einstimmig beschlossen, die Erledigung der Verkehrsdirektion nicht zur Kenntnis zu nehmen und diesen Beschluß der Generaldirektion der Südbahn zur Kenntnis zu bringen. Die Zentrale wurde beauftragt, die weiteren Schritte in dieser Frage einzuleiten. Das wird geschehen. Es erübrigt nur noch, zu bemerken, daß die Zentrale bei der Durchführung der weiteren Aktionen auf die tatkräftigste Unterstützung aller in Betracht kommenden Zugbegleiter rechnet. Die Zugführer haben gar keine Ursache, sich der Südbahn zuliebe den kolossalen Gefahren auszuweihen, die sie und andere bedrohen. Das ist keine Finanzfrage, es ist eine Lebensfrage der Zugbegleiter und des reisenden Publikums, und wir wollen sehen, ob der Starrsinn einiger unverständiger Macher bei der Südbahn nicht zu brechen ist. Noch ist nicht aller Tage Abend.

Die weitere Stellungnahme des Wiener Zugbegleitungs-personals der Südbahn zum Juli-Advancement.

In der gleichen Versammlung wurde auch zu dem Bericht der Deputation über die am 23. Juli d. J. erfolgte Vorprache betreffend das Juli-Advancement Stellung genommen. Personalkommissionsmitglied Genosse Krieger und Genosse Weigl von der Zentrale erstatteten den Bericht von der Vorprache. Nach einer längeren Debatte wurde folgendes beschlossen:

Die Personalkommission wird beauftragt, an folgendem Standpunkt festzuhalten und denselben im September bei den stattzufindenden Besprechungen zu vertreten:

1. Die Südbahn ist verpflichtet, analog wie dies seitens des k. k. Eisenbahnministeriums für die in den Staatsbahnstatus eingereihten Bediensteten geschehen ist, allen Kondukteuren, die seinerzeit mit 720 Kr. angestellt wurden, ohne Rücksicht darauf, wie lange sie in der Gehaltsstufe gestanden sind, die laufende normale Vorrückungsfrist um ein Jahr zu kürzen.

2. Die Südbahn ist weiter verpflichtet, analog den k. k. Staatsbahnen, allen in Betracht kommenden Bediensteten sowohl die Kürzung um ein Jahr auf Grund der seinerzeitigen Anstellung mit 720 Kr. oder mit weniger als 700 Kr. und die Kürzung um ein Jahr, beziehungsweise zwei Jahre auf Grund der Bestimmungen des Zirkulars 32 A 1912 (fünf und zehn Differenzjahre) zu gewähren.

Die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.

Herausgegeben von Dr. Freiherr v. Böll.

II. Band.

Von der in erster Auflage in den Jahren 1890 bis 1895 erschienenen Enzyklopädie des Eisenbahnwesens ist nunmehr auch der zweite Band der zweiten Auflage erschienen, und es ist zu konstatieren, daß die Enzyklopädie unter der Neubearbeitung sehr an Reichhaltigkeit gewonnen hat. Von der Fülle der im zweiten Band der neuauflagelegten Enzyklopädie enthaltenen Abhandlungen seien hier nur einzelne angeführt.

Die im Kapitel Baukosten dieses Bandes vergleichsweise angeführten kilometrischen Baukosten reichsdeutscher und österreichischer Eisenbahnen lassen deutlich die wesentlich ungünstigeren Eisenbahnbaubehältnisse Oesterreichs erkennen. Die vergleichende Statistik hat hier noch ein dankbares Betätigungsfeld.

Eine interessante eisenbahnrechtliche Abhandlung ist in der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, die über das Baurecht, die den Inhalt und die Form des Eisenbahnbaurechtes einzelner Staaten darstellt. Bei der Beschreibung des Bauverfahrens sind die österreichischen Vorschriften ausführlich erläutert.

Die dem Alphabet nach in diesen II. Band fallenden bairischen, belgischen, bosnisch-herzegowinischen und brasilianischen Eisenbahnen erfahren in diesem Band eine ausführliche Beschreibung. Es wird deren geschichtliche Entwicklung, ihre Einrichtungen, Anlagen, Verwaltung und deren Betriebsergebnisse geschildert und es werden ihre einzelnen Linien angeführt. Beigebene Karten veranschaulichen das Bild des Netzes dieser Bahnen.

Für uns von besonderem Interesse ist das in dem Abschnitt: Beamte angesammelte Material über die Beschäftigungsverhältnisse der verschiedenen Bediensteten der deutschen, österreichischen, ungarischen, belgischen, dänischen, französischen, italienischen, niederländischen, russischen, schweizerischen, englischen und amerikanischen Bahnen. Dieses Material wird bei vergleichenden Aufstellungen gute Dienste tun.

Im Kapitel Beamtenvereine wird diesmal auch vom „Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein“ Kenntnis genommen. In der ersten Auflage fehlte noch die Ausführung unserer Organisation unter den Vereinen des Eisenbahnpersonals der österreichischen Bahnen.

Die umfangreichen technischen Abhandlungen in dem vorliegenden II. Band der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens sind die über Befohlungsanlagen, Beleuchtung, Bergbahnen, Betonbrücken, Bettung, Blockeinrichtungen und Vogenbrücken. Diese Artikel sind, wie auch viele andere in diesem Bande, vorzüglich illustriert. Es würde zu weit führen, wollte man auf sie einzeln eingehen.

Die Beschreibungen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, der Berliner Ringbahn und der Berliner Stadtbahn mit den dazugehörigen Plänen, Skizzen und Zeichnungen, ergeben das Bild eines großstädtischen modernen Stadtbahnsystems, dem gegenübergestellt die Wiener Stadtbahnanlagen recht kleinlich anmuten. Einen gleichen Eindruck als die Beschreibung der Berliner Stadtbahnen macht die des Bostoner Schnellbahnsystems, das den ungemein entwickelten Verkehrsinn der Amerikaner in vollem Licht zeigt.

Ein mit Tabellen und vielem Ziffermaterial ausgestatteter Artikel über Betriebsergebnisse regt, wie der über die Baukosten, zu Vergleichen an. Derartige schätzbare Material enthält die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens auch bezüglich vieler anderer, hier einzeln nicht angeführter, Fragen des Eisenbahnwesens.

Die Erkrankungen und Unfälle der Eisenbahner behandelt das Kapitel: Berufskrankheiten. Wie bei einer Anzahl anderer Artikel wird in einem Verzeichnis die Literatur zu dieser Frage angeführt, was zu einem Spezialstudium auf einzelnen hier behandelten Gebieten informiert.

So ließe sich noch eine Reihe umfangreicher, sorgfältig bearbeiteter Abschnitte dieses Bandes anführen, aber es wird die Anführungen der wenigen Kapitel unseren Zwecken genügen, eine Vorstellung von dem reichen Inhalt dieses Werkes zu geben. Wir wollen nur noch wiederholen, was wir bei der Beschreibung des I. Bandes der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens ausführten, daß sachliche Studien besonders im Eisenbahndienst notwendig sind und daß das Studium dieses Werkes vortrefflich geeignet ist, das sachliche Wissen der Eisenbahnbediensteten zu erhöhen.

Der Eisenbahner soll sich nicht mit der Kenntnis der Vorschriften für seinen einseitigen Dienst begnügen, er soll den ganzen Mechanismus des Eisenbahnbetriebes verstehen können. Dann wird er die Notwendigkeit einzelner Betriebsvorgänge würdigen und auch die Leistungen der Bediensteten anderer

Dienstzweige respektieren. Dem Eisenbahner wird immer eine Dosis allgemeiner sachlicher Bildung gute Dienste leisten und die Erlangung dieses Grades allgemeiner Berufsbildung führt über den Weg des Selbststudiums aus Fachwerken.

Die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens ist auch in Lieferungen beziehbar. Beim handweisen Bezug räumt der Verlag Urban u. Schwarzenberg, Wien I, Maximilianstraße 4, Ratenzahlungen ein. Es erscheinen monatlich zwei Lieferungen zum Preis von Kr. 1.00. Jeder Band umfaßt zehn Lieferungen und kostet 22 Kr. Das Werk dürfte circa acht Bände umfassen und verteilt sich dessen Erscheinen auf einen Zeitraum von ungefähr vier Jahren. Die Leitungen unserer größeren Ortsgruppen sollten mit sich zu Rate gehen, ob sich nicht dieses Werk für die Bibliothek ihrer Ortsgruppe anschaffen läßt. Sie würden damit, soweit Bildungsbestrebungen vorhanden sind, diesen dienen und sie fördern. Aus der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens ist auch auf jedem Gebiet des Eisenbahnwesens Material für eisenbahnsachliche Vorträge zu entnehmen. Ein Ausflüßen des gegenwärtig fast ganz brach liegenden sachlichen Vortragswesens in den Ortsgruppen wäre nur zu wünschen.

Inland.

Der Deutsche Nationalverband, beleuchtet von den Deutsch-Gelben.

Die Deutsch-Gelben, die sich Deutsche Arbeiterpartei nennen, sind, wie man weiß, ein Kunstprodukt der Bürgerlichen. Mit Unternehmerrgeld und Unternehmerrgunst werden ihre Organisationen ins Leben gerufen und ihre Mandate (die der Herren Knirsch, Fahrner und Seidl) verdanken sie ausschließlich dem Nationalverband, der sie dafür als Zutreiber in seinen Bezirken gewonnen hat. Die weitere Folge dieses Verhältnisses war, daß die Arbeiterpartei in den Nationalverband eintraten und Herr Knirsch wurde, obwohl seine Gruppe eigentlich nicht sehr groß ist, sogleich in den Vorstand gewählt. Dabei sollten beide Teile profitieren: der Nationalverband sollte dadurch, daß er den Knirsch in den Vorstand wählt, den Glanz besonderer Arbeiterfreundlichkeit erlangen und den nationalen Arbeitern sollte die Berufung wieder dazum, welche bedeutende Rolle ihre Vertreter im Parlament spielen und wie wichtig sie von den befreundeten bürgerlichen Parteien genommen werden. Wie man weiß, fanden aber die Gelben bald ein Haar in der Suppe und traten aus dem Nationalverband aus. Es ist für eine Partei, die sich an die Arbeiter wendet, doch gar zu gefährlich, an den Nichtsnutzigkeiten und Verrätereien des Nationalverbandes mitzuwirken. Nun möchten natürlich die Deutsch-Gelben die umgekehrte Politik machen, sich nämlich als Ganzradikale aufspielen. Aber obwohl ihnen diese neue Rolle, die sie aus Schlinglingen des Nationalverbandes zu dessen Kritikern macht, niemand glauben wird, so ist es doch interessant, sich die Beleuchtung des Nationalverbandes von befreundeter Seite anzusehen. Man höre, wie ein Blatt der deutschen Arbeiterpartei, die „Volkswehr“, den feinen Nationalverband charakterisiert:

Wir wurden arg getäuscht. Wenn man sich der vielen schönen Worte, die die Herren vom Nationalverband zur Zeit der Wahl und in Rechenschaftsberichten uns sagten, erinnert und diese Worte jetzt mit den Taten vergleicht, so muß man sich wirklich über den plötzlichen Wechsel der so oft betonten „überzeugten Meinung“ wundern. Ich erinnere mich noch der schönen Worte, die der Reichsratsabgeordnete der Stadt Brünn, Herr Baron v' Elvert, auf dem sechsten deutschen Eisenbahnerkongress in Brünn aussprach: „Wir widmen Ihren Bestrebungen das größte Interesse und bringen Ihnen Bestrebungen die größten Sympathien entgegen, und jeder von uns wird es als Pflicht erkennen, zu deren Bewirkung beizutragen.“ Diese Worte wurden im Namen der deutschen Reichsrats- und Landtagsabgeordneten gesprochen. Und wie war es bei der Abstimmung in der Budgetausschussung betreffs der 17 Millionen für die Eisenbahner? Derselbe Herr Abgeordnete, der übrigens auch im Vorjahr auf dem Bahntag in Jausditz so warme Worte für die Eisenbahner hatte, stimmte gegen den Antrag auf Einstellung der 17 Millionen ins Budget. Die Eisenbahner sind der Meinung, daß diese 17 Millionen bereits ihnen gehörten, da sie schon einmal bewilligt wurden und ihnen jetzt vorenthalten werden. Sie müssen deshalb alle, die eine Auszahlung verhindern, also in erster Linie auch die Herren, die im Budgetausschuss dagegen stimmten, des Vorenthalten eines Betrages an arme Eisenbahner zeihen. Wenn die Herren vom Deutschen Nationalverband schon nicht für den Antrag stimmen wollten, weil er von sozialdemokratischer Seite ausging, so muß man eben sein gegebenes Versprechen so einlösen, daß man selbst früher einen diesbezüglichen Antrag stellt. Nie und nimmermehr wäre den Eisenbahnern der Gedanke gekommen, daß man das so fest gegebene Versprechen in Form einer papierenen Resolution, die natürlich nach acht österreichischer Art in dem ersten besten Papierkorb verschwindet, einlösen wird! Wie stolz waren wir auf den Nationalverband, als dieser Mann für Mann für den 38 Millionen-Antrag eintrat! Und jetzt? Die Antwort werden die Eisenbahner in den Wählerversammlungen den Herren schon geben.

Aber nicht nur vom Eisenbahnerstandpunkt ist die Abstimmung im Budgetausschuss eine Schande. Diese Herren nehmen die Mißachtung, die ihnen die Regierung durch die Nichtbeachtung eines einstimmig gefassten Beschlusses bereitet, ruhig hin. Ein gewöhnlicher Mensch würde sich eine solche Verhöhnung und Mißachtung seiner Person verbitten. Der Deutsche Nationalverband wird aber zum Dank für die erlittene Schmach noch regierungsfreundlicher.

Auch in Bezug auf sozialpolitische Angelegenheiten, die die Allgemeinheit betreffen, zeichnete sich der Nationalverband aus. Als am 10. Mai d. J. im Unterausschuss des Sozialpolitischen Ausschusses über den Achtstundentag verhandelt wurde, stimmten wieder die Nationalverbandler dagegen. Auf die Einwendung, daß sich doch im k. k. Arbeitsbeirat auch die deutschen Arbeiterführer für den Achtstundentag aussprachen, sagte Dr. Stephan Licht, daß sich der Nationalverband nicht an die Haltung der deutschen Arbeiterführer gebunden fühlt. In den Wählerversammlungen in Wiltowitz und Märtsch-Ortrau klangen die Worte dieses Herrn ganz anders. Wie wurde in diesem Bezirk um die Stimmen der deutschen Arbeiter für den

„Sozialpolitiker“ gebettelt! Und die deutschen Arbeiter stimmten auch für ihn, weil sie wirklich an die Fähigkeiten des Herrn glaubten!

Sie werden ja schon wieder unterkriechen; aber als Beweis der Arbeiterfeindschaft, von der der Deutsche Nationalverband so durchtränkt ist, daß sie sein wahres Wesen ausmacht, ist die gelbe Kritik doch wertvoll.

Die Gefährlichkeit des Sacharinschmuggels.

Trotz der bösen Folgen, die die Teilnahme am Sacharinschmuggel schon für einzelne österreichische Eisenbahnbedienstete zeitigte, finden die schweizerischen Sacharinhändler immer wieder Leute, die sich in ihren Handel verwickeln lassen und die dann über kurz oder lang, weil der Sacharinschmuggel auf schweizerischem Boden von österreichischen Finanzorganen stark überwacht wird, beim Sacharinschmuggel betreten werden. Die schweizerischen Sacharinhändler betreiben ihr Gewerbe ganz ohne Risiko, wobei sie den Löwenanteil des Gewinnes einheimen. Die Eisenbahnbediensteten, die sich verleiten lassen, an dem Schmuggel teilzunehmen, riskieren ihre Existenz und es proben ihnen hohe Gefängnisstrafen. Nun hat die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen neuerlich die Begehungen in Erinnerung gebracht, die dem schweizerischen Bahnpersonal zur Unterdrückung des Schmuggels erteilt wurden. Schweizerische Tagesblätter schreiben darüber:

„Wiederholte Fälle von Sacharinschmuggel in durchgehenden direkten Personenzügen nach dem Ausland, insbesondere in den nach Oesterreich fahrenden Schnellzugswagen, veranlaßten die Betriebsverwaltung der Bundesbahnen, die von verschiedenen Kreisdirektionen bereits dem Personal erteilten Weisungen durch eine Publikation nochmals in Erinnerung zu bringen und es dem Inspektions- und Zugspersonal zur Pflicht zu machen, sein möglichstes zur Unterdrückung des Schmuggels beizutragen. In dergleichen Publikation wird zur Kenntnis gebracht, daß gemäß Mitteilung der k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck dem Personal der Schweizerischen Bundesbahnen für jede verdienstvolle Anzeige und Mitwirkung bei der Ermittlung eines illegalen Sacharintransportes der Verdienstlichkeit entsprechende Gratifikationen durch die österreichische Finanzbezirksdirektion in Willach gewährt werden. Mit der Zeit geraten unsere Bundesbureaufkraten auf höchst sonderbare Abwege; hat man denn in Bern ganz das Gefühl verloren, daß auf diese Weise unter dem Personal das Entphäntium großgezogen wird? Mag das Generbe des Sacharinschmugglers auch kein lokales sein, so ist es doch im höchsten Grade unschweizerisch, wenn von oben herab das schweizerische Personal ermuntert wird, dafür zu sorgen, daß vom reisenden Publikum die Gesetze unserer Nachbarstaaten respektiert werden, und alles das gegen Bezahlung von seiten eines Nachbarstaates. Der Kondukteur und der Zugführer haben genug zu tun, wenn sie ihrer Pflicht obliegen, und haben keine Zeit, anderen Ländern Eshergendienste zu leisten und dafür zu sorgen, daß kein Reisender das österreichische Zollgesetz oder das deutsche Süßstoffgesetz verlegt.“

Auch die Fachpresse des schweizerischen Eisenbahnpersonals nimmt gegen die Zumutung, das Personal möge Denunziantendienste verrichten, entschieden Stellung. Wir wollen aber die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne vor der Teilnahme an dem für Eisenbahnbedienstete ungemein gefährlichen Sacharinschmuggel eindringlich zu warnen, dem schon manche Existenz zum Opfer fiel.

Ursache und Wirkung.

Die „Deutschen Worte“, das Organ der Deutschgelben Westböhmens, erscheint nur noch einmal in der Woche, und zwar als Kopfblatt des Duxer Streiferechtesblattes. Früher kam es zweimal in der Woche heraus. In den Mitteilungen dieses Blattes wird über die Ursache der Blattverkleinerung folgendermaßen Auskunft gegeben:

„Die Arbeiter haben eben nicht soviel freie Zeit, um zwei bis drei Blätter zu lesen, ihnen genügt ein einmal wöchentlich erscheinendes, gut gehaltenes Blatt auch.“

Es wird nicht mehr lange dauern, bis die „Deutschen Worte“ erklären werden, sie seien dahinter gekommen, daß die Arbeiter überhaupt keine Zeit haben, ein Blatt zu lesen, da die Fabrikanten nicht mehr zahlen wollen. So heißt es im „Adeblatte“ vom 28. Juli.

„Das deutsche Arbeitersekretariat Karlsbad, respektive das Parteisekretariat Karlsbad der deutschen Arbeiterpartei, bietet ein höchst geheimnisvolles Bild. Bekanntlich wurden die Subventionen seitens der bürgerlichen Organisationen für dieses Sekretariat eingestrichelt. Da nun, wie uns bekannt, die deutschen Arbeiterverbände Westböhmens Beiträge zu zahlen für das Sekretariat schon früher sich weigerten und wohl auch jetzt keine leisten, so muß man sich wirklich fragen, aus welchen Mitteln die Kosten gedeckt werden. Allerdings, wie uns gesagt wurde, erhält der im Sekretariat seit langem schon beschäftigte Praktikant seinen Gehalt von 80 Kr. per Monat nicht und mußte derselbe bis in letzter Zeit das Ausragen der Zeitung „Deutsche Worte“ für Fischer noch gratis nach Arbeitschluss besorgen. Die deutsche Arbeiterparteileitung, die zwar wegen der vielen „Kompetenz“ überschreitungen der unteren Parteiführer kein Geld zur Verfügung haben dürfte, sollte aber doch so etwas, meinen wir, nicht dulden.“

Daß die deutschen Arbeiter nichts zahlen, ist schon lange erwiesen. Jetzt zahlen auch die bürgerlichen Organisationen und die Unternehmer nichts mehr, die dieses Sekretariat und diese Zeitung über Wasser hielten.

Oesterreichs Beamtenheer.

Nach den Ausweisen des Finanzministeriums für das Jahr 1911 gab es 66.700 Staatsbeamte, Lehrer und Richter, die ein Gehalt von 263.974.000 Kr. bezogen. Die verschiedenen Wachabteilungen zählten 43.246 Angestellte mit 49.652.000 Kr. Gehalt. Die subalternen Beamten und Bediensteten, 28.668 an der Zahl, bezogen 49.830.000 Kronen Gehalt. Im Staatsdienst stehen weiter 59.159 Personen vertragsmäßig, deren Vebolung 66.660.000 Kronen beträgt; 64.000 ständiger Arbeiter haben 53 Millionen Kronen Lohn. Im Eisenbahndienst stehen 175.591 Angestellte mit 277.933.000 Kr. Gehalt. Insgesamt waren im Jahre 1911 demnach 427.564 Personen in Staatsdiensten, deren Gehalt 763.049.000 Kr. betrug. Oesterreich hat von allen europäischen Staaten verhältnismäßig die meisten Beamten, ohne daß man aber sagen könnte, daß auch der Verwaltungsmechanismus am

besten Klapp. Daß der Staat für die Ueberwachung der Staatsbürger weit mehr ausgibt wie für seine ständigen Arbeiter, geht aus der nachstehenden Vergleichung hervor:

43.000 „Wächter“ beziehen 50 Millionen Kronen, 64.000 Arbeiter bekommen 53 Millionen Kronen.

Das meiste von der Viertelmilliarde nehmen natürlich die Nichtsteuer weg, die Arbeitenden sind alle schlecht gestellt.

Nationalverbänder über Nationalverbänder.

In einem Artikel des Abgeordneten Einspinner bekommt man ganz hübsche Proben der deutschen Gemeinbürgerschaft zu hören. Einspinner bezeichnet die Deutschradikalen als „Unwissende“, „bewußte Brunnenbergister“, „widerliche politische Erscheinungen“ und fährt dann fort:

Wie betätigt sich überhaupt dieser sogenannte Radikalismus? Eine jahrelange aufmerksame Beobachtung in dieser Hinsicht und die stete Teilnahme an sämtlichen Verbandssitzungen geben mir das Recht, zu sagen, daß hinter den Kulissen im Parlament von jenem Radikalismus, der in den Wählerversammlungen beobachtet wird, in der Regel verflucht wenig zu merken ist... Es ist eine traurige, leider aber alte Erscheinung, daß sich gerade jene Leute in der unflätigsten Weise über jene gewesenen Minister auslassen, während deren Minister-schaft sie die Türklinten zu deren Amtszimmern hinausgeschickt in der Hand hatten und von denen sie sich nur zu oft persönliche Dienste erweisen ließen.

Jedenfalls kennt Herr Einspinner seine Pappenheimer. Doch warum hat er so lange geschwiegen? Warum blieb und bleibt er noch immer mit „bewußten Brunnenbergistern“ in einem Verband? Wahrhaftig, sie sind doch lauter Charaktere — diese Nationalverbänder.

Ausland.

Zuziehung von Eisenbahnern zur Festsetzung der Dienstpläne in Preußen.

Der preussische Minister für öffentliche Arbeiten legte in einem Erlaß an die Eisenbahndirektionen den zuständigen Amtsstellen erneut die sorgfältige Regelung der Dienst- und Ruhezeiten ans Herz, und zwar ordnet er für jeden Dienstbereich eine gewissenhafte Einzelprüfung der Frage an, ob einfache oder schwierige Dienstverhältnisse vorliegen, um trotz aller Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung eine Ueberanstrengung des Personals zu vermeiden. Bei der Einteilung des Dienstes auf einer neuen Dienststelle sind zuvor eingehende örtliche Erhebungen zu veranstalten und nachher auf ihre tatsächliche Zweckmäßigkeit zu überwachen. Das Wichtigste bei diesen Anweisungen zu sozial einwandfreier Gestaltung der Dienstpläne aber ist die Anordnung des Ministers, daß allgemein die Entwürfe der Dienstpläne für das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel von den Dienstvorstehern nach Anhörung des Personals zu prüfen, daß die vorgebrachten Wünsche vorzutragen und zweckmäßig erscheinende Änderungen vorzuschlagen sind. Es heißt in dieser Anordnung:

Es ist Pflicht der Dienstvorsteher, sich dieser Aufgabe persönlich zu unterziehen und vermöge ihrer Erfahrungen und örtlichen Kenntnisse dazu beizutragen, daß die Dienstpläne nicht bloß den Grenzen der Dienstdauerbestimmungen entsprechen, sondern dabei auch der zweckmäßigsten Lebensführung des Personals in jeder möglichen Weise Rechnung tragen. Die Amtsvorstände haben die Dienstvorsteher in dieser Tätigkeit zu überwachen und zu belehren... Zur Förderung der Sache kann es beitragen, wenn die Amtsvorstände schon vor der Aufstellung der Entwürfe der neuen Dienstpläne dem Personal Gelegenheit geben, seine Wünsche zu äußern und Verbesserungen anzugeben. Ueber Vorschläge solcher Art wäre der Eisenbahndirektion so rechtzeitig zu berichten, daß sie, soweit sie berechtigt erscheinen, schon bei dem Entwurf der Dienstpläne berücksichtigt werden könnten und alsdann die Ausstellungen gegen diese sich vermindern würden.

Weiter wird die dauernde Beobachtung der festgesetzten Dienstpläne aller Dienstklassen angeordnet, weil der Eisenbahnverkehr erheblichen Schwankungen unterliegt und auch andere Ursachen den Dienst des Personals derart beeinflussen können, daß sich Änderungen des Dienstmaßes als wünschenswert oder auch geboten erweisen. Es sei Pflicht der Amtsvorstände und der Direktionsdezenten, ihre Anwesenheit auf den Dienststellen und Bahnstrecken und ihre Fahrten in den Zügen und auf den Lokomotiven dazu zu benutzen, um sich über den Umfang des Dienstes und über die Wünsche des Personals fortwährend unterrichtet zu halten.

Nicht aber nur zur Festsetzung der Dienstpläne, sondern auch zu den Beratungen über die persönlichen Dienstweisungen wünscht der Minister, ähnlich wie es bereits bei der Dienstpläneweisung für Lokomotivführer geschehen ist, künftig mittlere oder untere Beamte (Mit der Bezeichnung Beamte belegt man in Deutschland alle Bediensteten in öffentlichen Ämtern; die Bezeichnungen untere und mittlere Beamte decken sich also mit den bei uns üblichen Bezeichnungen Diener und Unterbeamte.) herbeigezogen zu sehen. Diefür sind Beamte der Dienstklasse, für welche die Dienstpläne bestimmt ist, oder solche Beamte in Aussicht zu nehmen, die mit den in Betracht kommenden Verhältnissen gut vertraut sind. Die Bestimmung, wann die Hinzuziehung zweckmäßig ist, sowie die Auswahl der Beamten ist dem Eisenbahnenzentralamt als vorstehender Verwaltung des Dienstpläneausausschusses übertragen.

Wenn auch in Oesterreich für die Turnuserstellungen weiter gehende Bestimmungen, die Zuziehung von dem Personal gewählter Turnusvertrauensmänner, in Geltung sind, scheint man doch auf den preussischen Staatsbahnen den Bediensteten bei der Festsetzung der Turnusse ein größeres

Entgegenkommen angedeihen zu lassen, als dies bei uns der Fall ist. Es wird gewiß auch die Befolgung der Anordnungen des Verkehrsministers in Preußen viel zu wünschen übrig lassen, aber der Geist dieses Erlasses steht himmelhoch über der bei den österreichischen Staatsbahnen an den höheren Dienststellen häufig geübten und von diesen geduldeten Praxis, Vorschläge und Einwendungen des Personals bei Turnuserstellungen überhaupt unberücksichtigt zu lassen. Eine Rücksichtnahme auf persönliche Verhältnisse der Bediensteten bei der Dienstturnuserstellung ist bei uns ein fast unbekanntes Ding, das fernen zu lernen höchstens einige wenige Güntlinge Gelegenheit haben.

Der Kongreß der Gewerkschaften Frankreichs

wird vom 16. bis 22. September in Havre stattfinden. Gemäß einem Beschluß des Kongresses von Marseille haben die angeschlossenen Gewerkschaften und Gewerkschaftskartelle unter den gestellten Anträgen vier auszuwählen, die nach den Rechenschaftsberichten auf der Tagesordnung stehen. Die Umfrage ergab die Auswahl folgender Fragen: 1. Die Verkürzung der Arbeitszeit und die englische Arbeitswoche (der freie Samstagmittag); 2. die antimilitaristische Propaganda; 3. die Altersversicherung; 4. die Lebensmittel- und Mietsteuerung. Zum ersten Punkt ist zu erinnern, daß die vorjährige Konferenz der Gewerkschaften und Gewerkschaftskartelle beschloß, eine Agitation zugunsten der „englischen Arbeitswoche“ zu entfalten. Einige Gewerkschaften sind jedoch der Ansicht, daß zunächst eine allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit vorgenommen werden müßte. Die antimilitaristische Propaganda enthält mehrere Unterfragen, die die vom letzten Gewerkschaftskongreß empfohlenen Unterweisungen betreffen, ferner die Stellungnahme im Kriegsfall und das Gesetz Millerand. Wie erinnerlich, hat Herr Millerand auf Anregung des nationallistischen Abgeordneten Berry ein Gesetz ausgearbeitet, das auch ohne Diskussion und ohne daß es von unseren Genossen bemerkt worden wäre — angenommen wurde. Danach werden mit Ruhhalten und gemeinen Verbrechern in die afrikanischen Strafbataillone die jungen Leute verschickt, die im Zivilleben wegen antimilitaristischer Propaganda, Widerstandes, Aufruhr u. s. w. verurteilt worden sind. Es ist allerdings unseren Genossen noch vor dem Parlamentsschluß gelungen, unter Vorbehalt einer gründlichen Revision des Gesetzes, dessen Wirkung abzuschwächen. Künftig bedarf es einer zweimaligen Verurteilung zu mindestens je drei Monaten Gefängnis wegen der angeführten politischen Vergehen, um in die Strafbataillone verschickt zu werden. Bei dem Punkt „Altersversicherung“ wird untersucht werden, ob die ablehnende Stellungnahme des letzten Gewerkschaftskongresses, angesichts der vorgenommenen Änderungen an dem Gesetz, revidiert werden soll.

Jr.

Aus dem Gerichtssaal.

Wegen Öffnens der Coupétüre eines fahrenden Zuges angeklagt. Am 4. Dezember v. J. ereignete sich in der Station Schattau ein Unfall, indem bei der Abfahrt des dort um 5 Uhr 4 Minuten abends fälligen Personenzuges einige Personen, welche noch aussteigen wollten, aus dem schon fahrenden Zug teils absprangen, teils herausgedrängt wurden und mehr oder minder erhebliche Verletzungen erlitten. Wegen dieses Vorfalles wurde der Kondukteur Josef Zohn, zu dessen Rayon diese Waggonen gehörten, wegen Uebertretung des § 432 angeklagt, da einerseits die Zugbegleiter behaupteten, sie hätten gesehen, wie Zohn das Signal gegeben habe, andererseits die verletzten Passagiere behaupteten, im selben Moment, als Zohn die Coupétüre geöffnet habe, hätte sich der Zug in Bewegung gesetzt. Bei der kürzlich in Znaim stattgefundenen Hauptverhandlung wurde der Angeklagte durch Dr. Sarpner vertreten. Dieser führte aus, es sei einfach undenkbar, daß ein erfahrener Kondukteur im selben Moment, in welchem er das Abfahrtsignal gebe, eine Coupétüre aufperre. Vielmehr sei anzunehmen, daß Zohn mit der Laterne zu dem Dornenverschluß der Türe geschickt habe, um diese zu öffnen. Als er hiebei die Laterne hob, sei dies offenbar von dem Vordermann und dem Zugführer irrtümlich als Signal 57 aufgefaßt worden. Diese Verantwortung, die übrigens auch durch die Aussage eines Stationsbeamten bestätigt wurde, stehe mit der scheinbar so belastenden Aussage des Vordermannes des Angeklagten, welcher erklärt, die fraglichen Coupétüren seien, als er das Signal 57 des Angeklagten gesehen hätte, geschlossen und erst als der Zug schon fuhr, geöffnet gewesen, nicht im Widerspruch, werde vielmehr von dieser geführt; denn da der Vordermann das Anleuchten für das Signal 57 gehalten habe, so müssen ja in dem Moment, als er das vermeintliche Signal sah, die Türen noch geschlossen gewesen sein und wurden im nächsten Moment erst geöffnet. Der Bezirksrichter schloß sich in seinem Erkenntnis dieser Argumentation an und ging mit einem Freispruch des Angeklagten vor.

Eine Entgleisung in Stadlau wegen unrichtiger Weichenstellung. Vor dem Landesgericht Wien hatte sich vor einiger Zeit der Blocksignaldienstler Karl Breznofsky wegen eines Unfalles zu verantworten, welcher sich am 2. August 1911 in der Station Stadlau ereignete. An diesem Tage sollte der Güterzug 264 von der Station Stadlau nach Wien ausfahren. Zu diesem Zweck sollte er vom Geleise 4 bei Weiche 30 in die Ablenkung nach Weiche 17 fahren, um sodann über das Verbindungsgeleise auf Geleise 1 zu gelangen, da die Geleise 2 und 4 gesperrt waren. Breznofsky stellte den Weichel 30 um; während aber der Zug noch diesen Weichel passierte, wurde der Weichel umgestellt, so daß es zu einer Entgleisung und zur schweren Verletzung des im Dienstwagen befindlichen Oberkondukteurs kam. Breznofsky, welchen Dr. Sarpner verteidigte, gab an, am Unfalltag sei der Weichel 30 aus der Sicherungsanlage ausgehindert gewesen; er habe diesen Weichel in die Abweichung gestellt, sodann aber statt des Weichelhebels 39/40, den er zur weiteren Weichelstellung ergreifen wollte, irrtümlich den Weichel 17/30 ergriffen und so die Umstellung des Weichels bewirkt. Die Verhandlung ergab, daß damals ungewöhnliche Verhältnisse, insbesondere infolge Ausbindeung des Weichels, geherrscht hatten, was auch von den einvernommenen Sachverständigen anerkannt und hervorgehoben wurde. Dr. Sarpner verwies darauf, daß es sich hier zweifellos um einen unglücklichen Zufall handle, der auch dem pflichtgetreuesten Bediensteten passieren könne. Infolge der Ausschaltung der Weichen aus der normalen Sicherung seien die Verhältnisse abnormale gewesen. Diefem Umstand sei insbesondere zuzuschreiben, daß der Weichel 39/40 gleichzeitig mit dem Weichel 17/30 in die Höhe gestanden sei, was sonst nicht vorkommt. Der Irrtum, der dem Angeklagten passiert sei, sei daher um so erklärlicher, als, wie das Beweis-

verfahren ergeben habe, gerade beim Passieren des Weichels die Lokomotive, um auf der Strecke beschäftigte Oberbauarbeiter zu warnen, einen Achtungspfeif gegeben habe, der den Angeklagten veranlaßte, einen Blick durch das Fenster zu werfen; hiebei sei ihm eben der Irrtum passiert. Bei gerechter Beurteilung könne man einen solchen Irrtum, der trotz Anwendung der größten Sorgfalt sich ereignen könne, dem Angeklagten, der ein besonders belobtes dienstliches Vorleben habe, nicht derart anrechnen, daß man ihn deshalb schuldig spricht. Der Gerichtshof schloß sich dieser Anschauung an und ging mit einem Freispruch vor.

Streiflichter.

Reichsbündlerische Erpressermanieren. Seit Herr Ertl vom Reichsbund lafrei den Titel eines „sozialpolitischen Beirates“ verliehen erhielt, figuriert ein Herr Mauler als Obmann des Reichsbundes. Herr Ertl, der übrigens für ein Reichsratsmandat auch seine Seligkeit verschrieben und alle Grundzüge verschachert hätte, wußte sich nach außenhin als Mann mit Umgangsformen zu geben. Er stellte auch eine gewisse persönliche Anständigkeit zur Schau. Sein Nachfolger, Herr Mauler, hat noch nicht den Grad diplomatischer Geschäftlichkeit seines Vorgängers erreicht. Er gibt sich natürlich. Der Nationalverband hat dadurch, daß er die Eisenbahner verriet, den Reichsbund in schwere Not gebracht. Würden sich die Reichsbundleute gegen den Nationalverband auslehnen, ginge die Protektion verloren, deren sich der Reichsbund und deren sich persönlich die einzelnen Häupter dieser sonderbaren Organisation erfreuen. Andererseits machen aber draußen böse Sozialdemokraten die Reichsbundmitglieder gegen die zahme Haltung ihrer Organisation widerpenstig. Den Sozialdemokraten offen entgegneten, ist nicht ratsam. Was tun? Herr Mauler weiß Rat und zeigt zum erstenmal in seiner neuen Würde, was Geistes Kind er ist. Das Uebel muß an der Wurzel gepackt werden. Herr Mauler schrieb an einen Genossen, der dem Reichsbund durch seine Agitation un bequem wurde, folgenden Erpressungsbrief:

Reichsbund deutscher Eisenbahner Oesterreichs. Hauptleitung: Wien VI 2, Matrosegasse Nr. 9, Fernsprecher Nr. 3888 (auch interurban).

Dikt. M. Gejarr. Bll. Wien, am 26. Juli 1912. Nr. 2033 a-12. Herrn W. B. in Trautenuau.

Wir wurden von verschiedener Seite verständigt, daß Sie unsere Mitglieder in Trautenuau durch Ausdrängung Ihres roten Leiborgans und auch anderweitig belästigen. Wir sind daher gezwungen, Sie vor einem solchen Weiterstreben energisch zu warnen. Sollten Sie auf unser Schreiben nicht in dem von uns gewünschten Sinn eingehen, würden wir uns veranlaßt sehen, Ihnen in schärferer Form entgegenzutreten.

Zu übrigen können wir nicht umhin, Ihnen zu sagen, daß Sie mit Ihren heinlichen Mitteln nicht imstande sein werden, die nationale Gewerkschaftsbewegung aufzuhalten, da diese Bewegung nicht in das Volk hineingetragen wird, sondern vielmehr aus dem Volk heraus sich entwickelt hat.

Hauptleitung des Reichsbundes deutscher Eisenbahner Oesterreichs, Deutscher Reichsbund- und Gewerksverein. Sitz Wien VI, Matrosegasse 9. C. Mauler.

Auf den Eisenbahnen entwickelt sich die deutschnationale Organisation vornehmlich dadurch, daß deutschnationale Beamte und Unterbeamte den Bediensteten die Reichsbundmitgliedschaft aufnötigen und daß sich Neuangetommene mit Rücksicht auf ihr Fortkommen gegen diese Nötigungen nicht entschieden genug zu verwehren getrauen. Auch in der Folge wird es dann den Bediensteten von deutschnationalen Vorgesetzten schwer gemacht, vom Reichsbund loszukommen. Das nennt Herr Mauler eine Entwicklung aus dem Volke heraus. Welche sind die Mittel schärferer Form des Entgegnetretens, die man so einzelnen Bediensteten androht? Will der Reichsbund, anstatt gegen den Nationalverband aufzutreten, in einen persönlichen Kampf gegen einzelne Bedienstete ziehen, diese demütigen und durch seine Helfershelfer unter den Beamten schikanieren lassen? Das könnte niemand unangenehmer werden, als den Reichsbündlern selbst, denn wir könnten die Lösung ausgeben: „Aug' um Aug', Zahn um Zahn! Man würde aber dem Brief des Herrn Mauler mehr Beachtung schenken, als dies notwendig ist, wenn man ihn ernst nehmen würde. Der Brief verdient, in vier Teile zerschnitten und an einem stillen Orte zu Verbrauchszwecken hinterlegt zu werden. Herr Mauler mag sich nächstens bei seinen Briefen nicht so sehr den Kerger darüber anmerken lassen, daß es unter seiner Obmannschaft mit dem Reichsbund jäh Bergab zu gehen beginnt. Wenn er zu Hause einen kleinen Jungen hat, mag er mit diesem Versuch anstellen, ob sich heutzutage jemand vom Obmann des Reichsbundes deutscher Eisenbahner Oesterreichs einschüchtern läßt. Unsere Leute mag er mit derartig verunglückten Stilproben nicht mehr belästigen.

„Rentenbegehrlichkeitshysterie.“ Je größer die Zahl der Betriebsunfälle wird, desto angestrenzter sind die medizinischen und juristischen Ratgeber der Unfallversicherungsanstalten, um einen wissenschaftlichen Vorwand zu finden für die Kürzung oder gar Verweigerung der Unfallrenten. Der allerneueste Vorwand ist der, daß viele Arbeiter, wenn sie einen Unfall erleiden, mag er noch so gering sein, von einer „Begehrlichkeitskrankheit“ befallen werden. Andere Sachverständige sprechen von einer „Rentenhysterie“, wieder andere von einer „Anfallneurose“ oder „traumatischen Neurasthenie“. Nun mag es wohl vorkommen, daß mancher von einem Unfall betroffene Arbeiter übertriebt; ist das aber ein Grund, alle Verletzten als Hysteriker zu bezeichnen? Gewissenhafte Ärzte sind überzeugt, daß viele Arbeiter durch den Unfall Nervenzustände bekommen. Durch einen Sturz in die Tiefe, durch eine Erschütterung bei einem Zusammenstoß oder durch eine Kopfeverletzung kann das ganze Nervensystem in Mitleidenschaft gezogen werden. Trotzdem finden sich immer wieder Ärzte, die sagen, daß diese Leute Hysteriker seien, denen gar nichts fehle. Ihnen sollte die Rente entzogen werden; sie sollen sich zur Arbeit zwingen, dann wird die Hysterie schon verschwinden. Derlei ärztliche Gutachten haben schon viele Unfallverletzte geschädigt, aber richtig sind sie darum nicht. Man muß sich nur in die Gefühle eines Menschen hineingeleben versuchen, dem

ein Unfall zugefallen ist, dann wird man etwas weniger streng urteilen. Die „Vegehrlichkeitskrankheit“ ist übrigens nicht nur bei Unfallverletzten zutreffend. So mancher Arzt wird von der Krankheit geplagt, ohne daß er je einen Unfall erlitten hat. Ja, noch mehr, wir kennen Fälle, wo die Vegehrlichkeit um so größer ist, je mehr der „Opferer“ befißt. Dagegen sind uns auf der anderen Seite Fälle bekannt, wo verletzte Arbeiter trotz der Schmerzen, die ihnen die Verletzung verursacht, sich zur Arbeit zwingen und auch arbeiten. Das Schönste ist nun, daß gerade solchen Arbeitern oft mit dem Hinweis darauf, daß sie ja arbeiten, die Rente gekürzt wird.

Aus dem Lebensmittelmagazin der F. F. Nordwestbahn Floridsdorf-Zedlsee. Unter diesem Titel beliebt es dem „Deutschen Eisenbahner“ in der Folge 20 eine starke Dosis Lügen, Verdrehungen, Verleumdungen, Aufbauschungen abzulagern. Beginnen tut dieser anderhalb Spalten lange „Glanzartikel“: „Wir erhielten von einem nicht in unserer Organisation stehenden Herrn nachstehende Zuschrift“ u. s. f., und das Ende hiezu ist, „Name und Adresse des Einsenders sind der Schriftleitung bekannt“. Ja! Herr Wenzel W e n n i s c h, Kanteleigehilfe — und nicht, wie er sich gerne betitelt, „D i z i f a n t“ — ist möglicherweise derzeit kein Reichsbändler, er war es aber, er war auch schon bei der roten Gewerkschaft und ist überhaupt in verschiedenen Organisationen zu finden, wenn es nur etwa strägt. Es ist daher auch uns Name und Adresse bekannt. Der gute Mann vermißt die notwendige Kritik über das Lebensmittelmagazin in Floridsdorf-Zedlsee und glaubt dabei, daß sein Artikel eine Kritik sei! Wenn eine Kritik notwendig ist, besorgen dies die Gewerkschaftsmitglieder stets und ungeachtet, und werden alle Uebelstände auch sogleich abgestellt. Daß es aber jemand einfallen wird, eine bereits abgetragene Sache, wie dies mit dem doppelt verrechneten Betrag von Kr. 4.30, spaltenlang im „Eisenbahner“ breitzutreten, ist bei vernünftigen Leuten ausgeschlossen, weil der Mann in einem wirklichen Fachblatt hierzu viel zu kostbar ist. Der Fehler ist vom Magazinleiter geschehen. Gut — er wurde konstatiert, gutgemacht dadurch, daß der Betrag retourniert wurde, der Magazinleiter entschuldigte sich bei Herrn W e n n i s c h zweimal — also was noch? Die Milchsaugprobe geschieht immer gerecht, nur ist man leider bei Milchmangel gezwungen, bei allen Konsumenten zu reduzieren, beim Arbeiter, so wie beim Oberinspektor. Ueber die alltäglichen Gewichtsunterschiede bis zu einem Kilogramm, beim Einkauf von Kindern — darüber werden wohl selbst die Leser des „Deutschen Eisenbahner“ die Köpfe schütteln, wir verlieren über diese faustdicke Lüge — kein Wort. Einzelne Verwechslungen im Preise, kleinere Mängel und Fehler passieren trotz aller Sorgfalt in allen Geschäften, so auch in dieser Filiale, um so mehr bei einem täglichen Umsatz von durchschnittlich über 1000 Kr. Jedoch wird jede Reklamation im Interesse des Konsumenten ausgetragen. Es wäre auch nicht anders, wenn lauter Redaktionskünstler, W e n n i s c h, dort amtierend würden. Lieber Freund W e n n i s c h! Wenn Sie über 25 Jahre im Lebensmittelmagazin, davon 18 Jahre als Magazinleiter in Floridsdorf-Zedlsee, tätig wären, Sie könnten sich gratulieren, wenn Sie eine solche vorzügliche Dienstleistung, wie es P i e w e z bewiesen hat, aufzuweisen hätten. Objektive und einsichtsvolle Konsumenten haben gerade über den Geschäftsleiter P i e w e z dies wiederholt frant und frei — ohne jede Veranlassung — ausgesprochen. Gerade diese Filiale ist es, wo nur ausgesuchtes und erprobtes Personal verwendet wird, und jede Neubefehung, mit Rücksicht auf die ganz besondere Struktur des Magazins, Schwierigkeiten macht. Die Vemter, beziehungsweise Mandate des Genossen W e n n i s c h machen den Herrn W e n n i s c h kummer. Wenn die Vertrauensmänner und Mitglieder jemand zwei oder mehrere Mandate übertragen, so ist dies ein Beweis, daß der Betreffende die Fähigkeiten hierzu besitzt und seine Pflichten stets erfüllt. Wenn die Direktion oder das Eisenbahnministerium dies bekämpfen würde, wäre es einzusehen, aber daß es ein Herr W e n n i s c h tut, der gewiß noch keinen Heller durch die Tätigkeit verloren, sondern vielmehr schon manche Krone gewonnen hat, ist nichts wie Reib.

Herr W e n n i s c h! Auch Sie sind krank, und wenn Sie Turbedürftig sind, gehen Sie nicht auch dorthin, wo Sie Ihre Gesundheit wieder herstellen können? Tun dies nicht auch zahlreiche Eisenbahner, die gar kein Mandat haben? Für diesmal genug! Sammeln Sie fleißig Beweismaterial, Herr W e n n i s c h, aber besseres, ehrlicheres, offeneres, und besudeln Sie nicht andere, die so wie Sie verheiratet sind, mehrere Kinder haben und durch Jahre ihre Pflichten erfüllen. Der Sinn für Recht und Unrecht wird durch die mit Fauche geschriebenen Zeilen des „Deutschen Eisenbahner“ bei den deutsch-gelben Eisenbahnern zerstört werden können, nicht aber bei den überzeugten, zielbewußten und anständigen Eisenbahnern. Daß dies richtig ist, beweist der sich von Jahr zu Jahr steigende Umsatz des Lebensmittelmagazins der F. F. Nordwestbahn, und Tatsachen und Beweise lassen sich nie und nimmer durch Lügen und Verdrehungen umstoßen, denn die schlechtesten Früchte sind es nicht, an denen die Wespen nagen.

Das Grazer Schienenwalzwerk. In den letzten Jahrzehnten haben sich in den industriellen Betrieben die Verhältnisse wesentlich geändert. Betriebe, die sich lange gewohnt haben, von ihren mittelalterlichen Gebräuchen Abstand zu nehmen, mußten sich dem Drange der Arbeiterschaft anpassen. Es mußte dem Schutze der Arbeiter mehr Rechnung getragen, hygienische Einrichtungen geschaffen, die Arbeitszeiten verkürzt, Lohnverträge abgeschlossen und alle zünftlerischen Einrichtungen beseitigt werden. Selbst durch die Schaffung der Industriellenverbände, welche der Hauptsache nach zur besseren Unterdrückung der Arbeiterschaft geschaffen wurden, müssen noch immer Zugeständnisse zugunsten der Arbeiter gemacht werden. So zum Beispiel haben beim letzten Lohnvertragsabschluss mit dem Schutzverband der alpenländischen Bierbrauereien, die sogenannten Bierdeputate in ein Minimum umgewandelt werden müssen, das heißt, die Arbeiter bekommen jetzt statt des täglichen Quantums Bier Bargeld, was gewiß gesünder und vorteilhafter für die Arbeiter ist. In den meisten Betrieben bestehen die von der Betriebsleitung anerkannten Vertrauensmänner und die jährlichen bezahlten Erholungsurlaube. Dies und noch vieles andere mußte in den Betrieben geschaffen werden, trotz des heftigen Widerstandes der industriellen Verbände. Nun behauptet auch die Verwaltung der Südbahn und der Direktor des Grazer Schienenwalzwerkes, daß das Schienenwalzwerk kein Eisenbahn-, sondern ein industrielles Unternehmen sei, welches sich nach den Verhältnissen der Grazer Metallindustrie zu richten habe, das heißt so viel, daß dieses Unternehmen dem Metallindustriellenverband angehöre. Diese Antwort erhielten die Walzwerkarbeiter auf eine ihrer Eingaben vom vorigen Jahre, womit sie um einige Zugeständnisse gleich den übrigen Südbahnbediensteten gebeten haben. Die Forderungen waren sehr bescheidene und auch zum Teil den industriellen Verhältnissen anpassende, und zwar: jährlicher Erholungsurlaub, automatische Vorrückung und Schaffung eines Vertrauensmännerausschusses. Also Forderungen, gegen die der bornierteste Unternehmer bei richtiger Beurteilung nicht viel einzuwenden haben wird. Die Eingabe der Arbeiter war an die Generaldirektion gerichtet, weil sie der Meinung waren, daß der Betrieb ein Südbahnunternehmen sei, und auch von ihr verwaltet werde. Außerdem war auch der Umstand maßgebend, daß die Walzwerkarbeiter, was ja allgemein begrüßt wird, dieselben Begünstigungen bei der Südbahn genießen, wie alle übrigen Bediensteten dieser Gesellschaft. Dadurch wurden die Arbeiter in ihrer Meinung bestärkt, daß sie auch eine günstige

Erledigung ihrer Eingabe von der Verwaltung der Südbahn zu erwarten haben werden. Die Erledigung ließ ziemlich lange auf sich warten, und zur größten Ueberraschung mußten die Arbeiter nach geraumer Zeit erfahren, daß sie in Wirklichkeit in keinem Südbahnbetrieb stehen, sondern in einem gewöhnlichen Betrieb beschäftigt sind, der die Südbahn angeblich nicht angeht, weshalb ihren Wünschen nicht Rechnung getragen werden könne. Merkwürdigerweise war die Abweisung nicht von der Verwaltung der Südbahn, sondern von der Direktion des Schienenwalzwerkes, dem sich die Südbahnverwaltung anschloß. Man muß sich also unwillkürlich fragen: Wem gehört das Schienenwalzwerk in Graz, und von wo aus wird es verwaltet? Der Offenlichkeit gegenüber führt es den Namen „Südbahn-Schienenwalzwerk“. Die Walzwerkdirektion behauptet ebenfalls, daß es kein zur Eisenbahn gehöriger, sondern ein industrieller Betrieb ist. Ja, wer ist hernach der Herr des Walzwerkes? All die Ausreden sind ziemlich plump. Sind doch die Beamten und Meister definitiv angestellt und die Arbeiter der Südbahnkrankenkasse und dem Provisionsfonds einverleibt, und genießen sie doch auch die Fahrbegünstigungen, wie alles andere Personal. Es ist sehr lässlich, daß sowohl Beamte, Meister und Arbeiter dieser Wohlfahrten teilhaftig geworden sind, aber man soll, wenn es sich um erweiterte Wohlfahrten für die Arbeiter handelt, nicht immer die unsichtbare Hand gebrauchen, daß es aus den Gründen nicht bewilligt werden kann, weil es sich um ein industrielles Unternehmen handelt. Auch wenn es sich um ein solches handelt, so ist dieses von der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Arbeiter nicht entbunden. Die Direktion des Walzwerkes hält ihren Arbeitern vor Augen, daß ihre Löhne mit jenen der Südbahnarbeiter garnicht zu vergleichen sind, indem sie für Walzwerkarbeiter bedeutend höher seien. Es mag bei manchen, die danach eine Arbeit haben, zutreffen, aber auch im Walzwerk finden sich Arbeiter, die mit ihren fügen Tagelöhnen hinter so manchem Magazinarbeiter stehen, und wenn jemand darüber im Zweifel ist, so braucht er nur die Versicherungssumme, für welche die Beiträge zum Provisionsfonds einzelner Walzwerkarbeiter geleistet werden, ins Kalkül zu ziehen. Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß die Walzwerkdirektion nicht schon Lohnaufbesserungen gegeben hat, aber es fragt sich nur, ob dieselben allgemeine waren, und ob sie den Verhältnissen entsprechende sind, und wirklich von drei zu drei Jahren stattfinden, wie behauptet wird. Bezüglich des Vertrauensmänner-systems meint die Direktion, daß es überflüssig sei, ein solches einzuführen, weil in diesem Betrieb ohnedies jeder Arbeiter als Vertrauensperson angesehen wird und sein Anliegen auch zu jeder Tageszeit vorbringen kann. Es nimmt sich das sehr schön aus, erfüllt aber in Wirklichkeit seinen Zweck nicht, weil diejenigen Arbeiter, welche zum Anierutischen nicht geboren sind, durch dieses System den Kürzeren ziehen. Das Vertrauensmänner-system besteht heute fast in jedem industriellen Betrieb, und wenn das Walzwerk als solcher anzusehen ist, dann hätte man sich auch nach der Richtung modernisieren können. Es wäre unrichtig, den Herrn Direktor des Schienenwalzwerkes, Doktor Stephan Dolinar, als Arbeiterfeind zu bezeichnen, aber er ist an ein veraltetes System gewöhnt, von dem er sich nicht trennen kann, und deshalb ist es für die Arbeiter um so schwerer, geordnete Verhältnisse zu schaffen. Wie notwendig wäre die Herausgabe von Lohnzetteln, damit der Arbeiter sich ein Bild verschaffen könnte, wie es mit seinem Verdienst bestellt ist, und was er für Rückschlüsse hat, so aber muß er mit dem zufrieden sein, was ihm in die Hand gedrückt wird. Durch die Vertrauensmänner könnte so manches beseitigt werden, was heute selbst dem Herrn Direktor unangenehm sein muß. Aber all das muß scheitern einzig und allein deshalb, weil man nicht weiß, wer der „Herr“ des Grazer Schienenwalzwerkes ist.

Ein Kapitel aus der Verwaltung der Bukowinaer Lokalbahn. Vor einigen Wochen fand die Generalversammlung der Aktionäre der Bukowinaer Lokalbahn, an deren Spitze bekanntlich Herr v. Ziffer steht, statt, und da erfahren wir, daß die Bahn glänzend prosperiere und daß die reinen Einnahmen gegenüber dem Vorjahre um 600.000 Kr. zugenommen hätten, trotzdem das Hochwasser eine Ausgabe von 140.000 Kr. verursacht hatte. Die Herren Verwaltungsräte würdigten diese Mehrerinnahmen auch gebührend, indem sie ihre Lantienmen fast verdreifachten. Die Herren beziehen für das Nichtstun außer ihren Dividenden 3000 bis 20.000 Kr. jährlich, je nach ihrem Aktienbesitz. 20.000 Kr. hat Herr v. Ziffer sich bewilligt. So weit mag es hingehen, wir leben nun einmal in der kapitalistischen Gesellschaft, in der das Einkommen im umgekehrten Verhältnis zur Arbeitsleistung steht. Aber die Herren haben noch ein übriges getan. Während sie sich die Lantienmen erhöhten, haben sie trotz des glänzenden Geschäftsganges die üblichen Remunerationen den kleineren Beamten und Dienern reduziert. Den Dienern gleich um die Hälfte, von 200 Kr. auf 100 Kr. Diese Schmutzerei ist so recht bezeichnend für den Geist, der in der Verwaltung herrscht. Auch sonst haben ja die Angestellten dort genug zu leiden, sie können jederzeit ohne Angabe von Gründen pensioniert werden. Disziplinarcommissionen sind eine unbekante Einrichtung u. s. f. Wir werden ja noch in die Verhältnisse hineinleuchten, diesmal wollten wir bloß diese Schmutzerei amageln, daß trotz guten Geschäftsganges gerade den Bediensteten die Remunerationen so erheblich gekürzt werden. An der Spitze der Lokalbahn waltet eben der, wenn wir nicht irren, 80jährige Ziffer wie ein Despot. Die Verwaltungsräte sagen zu allem Ja und Amen, und nicht ihre fetten Pfänden zu verlieren und das Bad gießen die Angestellten aus.

Korrespondenzen.

Wien XIV. Sonntag den 4. d. M. ist Genosse Franz G a d e r, Werkmann der Staatsbahn, im Alter von 46 Jahren an einem durch Unfall zugezogenen Leiden gestorben. Die politische sowie die gewerkschaftliche Organisation verlieren an ihm nicht nur ein langjähriges, sondern auch pflichteifriges Mitglied. So lange es sein Gesundheitszustand gestattete, hat er an der Entwicklung der Arbeiterpartei regen Anteil genommen und sich große Verdienste, hauptsächlich in Floridsdorf, wo bis vor einigen Jahren sein eigentliches Betätigungsfeld war, um die Partei erworben, bis ihn als Kesselschmied auf der Nordbahn die Wahregelung traf. An seiner Wahre trauern seine Gattin und zwei Kinder im Alter von zwei und zehn Jahren. Das Leichenbegängnis fand am 6. d. M. um halb 3 Uhr nachmittags vom Trauerhause, XIV. Goldschlagstraße 110, aus statt. Die Beisetzung erfolgte im Stammersdorfer Friedhof. Am offenen Grabe trug die Gefangensektion der Ortsgruppe XIV einen Trauerchor vor und hielt Genosse Bogt für die politische und Genosse Hartmann für die Gewerkschaftsorganisation dem Verstorbenen warme Nachrufe.

Wien. (Roheitsakt eines Deutschnationalen.) Der Bahnmeister Stöckl hatte am 18. Juli den Parteiführer beauftragt, mittels Bahnwagen Schienen von der Station Erberg zu holen. Sei es aus Versehen oder fand letzterer eine Schiene nicht, kurz, dieser brachte um eine zu wenig. Bahnmeister Stöckl kam darüber so in Zorn, daß er auf den Parteiführer Stangl mit einem Buch, welches er gerade in den Händen hielt, einschlug. Bei der darauffolgenden Auseinandersetzung gab Bahnmeister Stöckl dem Parteiführer Stangl einen Stoß vor die Brust, so daß letzterer über den Bahndamm, welcher eine beträchtliche Höhe hat, hinunterstürzte, woran er die Bemerkung knüpfte, dieser

möge schauen, fortzukommen, er brauche ihn nicht. Als sich Stangl krank melden wollte, gab Bahnmeister Stöckl keinen Krankenzettel her und schickte Stangl auf Urlaub, um sich wahrscheinlich den Unannehmlichkeiten zu entziehen. Wir machen den Herrn Sektionsvorstand von Wien I auf diesen Roheitsakt des genannten Bahnmeisters aufmerksam, und hoffen, daß demselben eine entsprechende Belohnung zuteil wird, denn es geht nicht an, daß sich Leute derart behandeln lassen sollen. Stöckl trieb es schon immer so, nur hatten wir nicht früher eingegriffen, da wir es den Leuten überließen, Beschwerden zu führen. Nun wurde es uns aber schon zu bunt. Wir fordern auch die Arbeiter des genannten Herrn auf, sich der sozialdemokratischen Organisation anzuschließen, dann werden sich solche Fälle nicht oft mehr wiederholen. Am liebsten würde die Direktion handeln, Stöckl dorthin zu schicken, wohnt er paßt, aber nicht ihn hier in Wien zu lassen.

St. Pölten. (Ein Rekord der Ersparnisse wut.) Ein eigentümliches, vielleicht durch einen Geheimerlaß provoziertes Wettrennen ist jetzt auf den F. F. Staatsbahnen überall zu beobachten: Ersparnisse um jeden Preis zu erzielen. Aber daß dieser eventuelle Erlaß mit einer so intensiven Wut einsetzt und überall einen so unermüdlichen Eifer erzeugt, preßt einem doch die Frage auf die Lippen: Wieviel Preise sind ausgesetzt, und wie hoch belaufen sich denn diese? Denn die Preise müssen in der Tat erstklassig sein, wenn man beobachtet, wie sich die Bediensteten abmühen, eine Entdeckung zur Ersparnis zu machen, und wie sie ihre Entdeckungen mit Kraft und Energie durchzuführen. Einen Rekord in der Erzielung von Ersparnissen hat sicherlich der Vorstand von St. Pölten aufgestellt, denn es wird schwer sein, von einem Vorstand noch mehr zu verlangen. Man höre nur: Eine Frau, der vor kurzem der Mann starb, erhielt kürzlich von der Staatsbahndirektion Wien die Stelle einer Reinigungsfrau, denn ihr Mann war nicht im Provisionsfonds, und hat deshalb seine Familie in Not und Elend hinterlassen. Fürsorglich, wie die F. F. Staatsbahndirektion schon ist, wollte sie also dem Elend der Frau steuern und gab ihr die Stelle, die ihr täglich möglicherweise ein Einkommen von zwei Kronen sichert. Es war für diese Frau sehr schwer, ein Einkommen zu finden, weshalb man ihr noch als Nebenverdienst die Bedienung eines Abortes zuwies. Soweit ist diese Geschichte allerdings gut. Eines Tages wurde ihr aber eröffnet, daß von ihrem Lohn monatlich zehn Kronen abgezogen werden, da sie ja in der Bedienung des Abortes einen prächtigen Nebenverdienst habe; denn man lasse die Leute auf der Eisenbahn nicht etwa deshalb arbeiten, daß sie sich müßten. Weil die anderen Frauen keinen Nebenverdienst haben, müsse man schon aus Gerechtigkeitsliebe ihr Einkommen reduzieren. Die Frau, welcher daran lag, die Arbeit nicht zu verlieren, sagte nichts. Auch dann nicht, als ihr Lohn zwar geringer, die Arbeit aber verzehnfacht wurde. Und so blieb es auch einige Zeit. Aber die Preise, die Ersparnispreise! Unselbst irte der Vorstand umher, Tag und Nacht. Da wurden im Frühjahr die Aborte renoviert, und mit dieser Renovation kam auch die Erlösung, den ersten Preis erzielende Idee. Die Frau, die die Bedienung der Aborte als Nebenverdienst erhielt, mußte von dem Moment an, da ihr auch Waschtische zum Reinigen zur Verfügung gegeben wurden, und die für die Passagiere Seife und Handtücher, Bürsten und Wisch aus eigenem Gelde beschaffen muß, dieser Frau wurde aufgetragen, täglich zwei Kronen als Kompensation dafür zu entrichten, daß ihr die Nebenbeschäftigung auch weiterhin erhalten bleibt. Als sich die Frau wehrte, aus dem nicht einmal 2 Kr. betragenden Erlöse eine solche Summe zu entrichten, gab ihr der Vorstand den Rat, auch von allen Eisenbahnern, ob sie in Dienste stehen oder nicht, eine Benutzungsgeld abzuverlangen! Er ließ ihr sodann ein Schriftstück, das angeblich von der Direktion kam, bezüglich der Zahlung von täglich 2 Kr. an die Stationskassa, unterschreiben! Und nun muß die Frau zahlen. Es ist ganz gleichgültig, ob sie so viel einnimmt oder nicht. Es ist gleichgültig, ob die Frau, die die Beschäftigung nur deshalb suchte, um ihr Leben und das ihrer Kinder fortzuführen, durch eben diese Beschäftigung samt ihren Kindern verhungert: Die zwei Kronen, die sie nicht einnimmt, müssen auf jeden Fall täglich in die Stationskassa. Das ist der Rekord gewissenloser Sparerei, für den dem Vorstand von St. Pölten der erste Preis gebührt. Nur immer so weiter, Herr Vorstand: Gut deutsch und gut christlich!

St. Pölten. (Wahnerhaltung.) Wenn bisher von den Schienen der Bahnerhaltungsektion St. Pölten wenig die Rede war, so drum, weil diesen Leuten bisher das Vermögen über ihre Lage nachzudenken, gefehlt hat und sie den alten Schlenbrian, der früher herrschte, so gewöhnt waren, daß sie alles, was man ihnen aufbürdete, als eine unabänderliche Tatsache hinnahmen. Diese Anschauung herrschte bis zu jenem Tage, wo der allgewaltige, von den Leuten als Herrgott betrachtete Bahnmeister aus seines Benehmens gegenüber den Arbeitern in unserem Fachblatt gekennzeichnet wurde. Von da an trat eine kleine Verferung ein, und, was die Hauptsache war, die Arbeiter erkannten, daß ihr Vorgesetzter kein Papst, der unsehbar sein soll, ist. Es kam auch bald ein neuer Inspektor, dem der Ruf vorausging, daß er imstande sei, menschlich zu handeln. Nach den Erfahrungen, die wir bisher machen konnten, scheint das Lob nicht auf diesen Herrn zu passen, und seine Reformen und Ansichten sind nichts weniger, als arbeiterfreundlich. Leider gilt den unteren Vorgesetzten das Beispiel des Chefs als Richtschnur. Nur müssen wir bemerken, daß bei den unteren Vorgesetzten der Arbeiterhaß noch mit Unkenntnis gepaart ist. Hat da zum Beispiel am 20. Juli der Gebäudemeister Drasdiel den Auftrag gegeben, den alten Guß abzuwagen und auf dem Depotplatz des Bahnmeisters zu deponieren. Es waren dies alte, gebrauchte Wasserleitungsrohre, Wechsel, Schieber, Anie zc. Ein Wechsel, der ganz neu ist, also nie gebraucht worden war, da er nicht einmal noch die Schraubenlöcher gebohrt hatte, sollte in den alten Guß kommen. Ebenso ein Schieber, der wohl schon gebraucht, aber noch gut und brauchbar ist, auch Rohrstrüde und Flanschen. Von den Arbeitern aufmerksam gemacht, daß es doch schade sei, derartig gute Gegenstände zu demolieren und in den alten Guß zu werfen, meinte Drasdiel: „Aber hauts a Trum weg, und fertig!“ Dieser Auftrag wurde jedoch nicht ausgeführt, sondern die Arbeiter haben die noch brauchbaren Gegenstände aufgehoben, weil sie wissen, daß Derartigtes bei einer Bahnerhaltung immer gebraucht wird, und dann oft um schweres Geld gekauft werden muß. Was die Behandlung der Arbeiter durch Herrn Drasdiel betrifft, so läßt selbe auch viel zu wünschen übrig. So erhielt am 19. Juli der Maurer Birckmeier den Auftrag, die zu erweiternde Schmiede anzumerfen. Nachdem er am Vormittag anderweitig beschäftigt gewesen war, ging er am Nachmittag daran, den ihm gewordenen Auftrag zu vollführen. Da jedoch der Gebäudemeister sein Fach aus dem „ff“ versteht, trifft er auch immer eine Einteilung, deren sich ein Hilfsarbeiter schämen würde. So wird dem Tischler gesagt, er soll den Zaun machen, während der Zimmermann Kästen und gezinkte Kisten macht, oder die Maurer müssen Ziegel verladen und Sand abladen u. s. w. Infolge dieser fachlichen Einteilung mußte Birckmeier sich den Sand zuführen und diesen hernach durchsieben. Als am Abend der Gebäudemeister Nachschau hielt, kam er zu der Ansicht, daß nichts gemacht worden sei, was er auch unserem Maurer ins Gesicht sagte, worauf der Mann erwiderte, daß er ohnehin den ganzen Tag fleißig gearbeitet habe. Der seine Herr Drasdiel, welcher seine Bildung im Kofernhof erhalten hat, brüllte den Mann an: „Salten Sie

lungen, den früheren Anfangsgehalt der Stationsaufseher zurückzuführen, denn über die Tätigkeit, respektive über die Eigenschaften des Stationsaufsehervereines ist bis jetzt nichts in die Welt gedrungen, außer daß mit ergebnislosen Deputationen und Versprechungen die paar verführten Mitglieder hintangehalten werden. Wir wollen unsere Genossen Stationsaufseher nur warnen, sich von den Einflüsterungen eines gewissen Herrn Franz Schwarz in Brünn betören zu lassen. Diefem Herrn scheint alles gut und recht zu sein, nur wenn er selbst vorwärtskommt. Welch Charakter muß das sein, zuzulassen, daß Vorgesetzten sich als Deutscher mit S statt Sch zu schreiben? Auf der einen Seite liebend, andererseits auf den Vorgesetzten schimpfend? Wir raten nur Herrn Schwarz, der viel Butter schon auf dem Kopfe hat und der seine sogenannte Ueberzeugung wie einen alten Rock auszieht, mit der Butter am Kopfe nicht in die Sonne zu gehen, damit sie nicht zerfließt, denn aufgehoben ist nicht aufgehoben. Dabei wird ihm die Unfalschheit des Herrn Oberoffizials Musil, seines Protektors, nicht helfen können.

Brünn. (K. I. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Protektionswirtschaft.) Am 26. Jänner 1911 ereignete sich zwischen den Stationen Chirlik und Sokolnik ein Eisenbahnzusammenstoß. Nach dem Zusammenstoß wurden die damals im Dienst gestandenen Zugserpedienten der beiden Stationen als an dem Unglück schuldtragend, vom Dienst entbunden.

Bei der im Jänner 1912 stattgefundenen Gerichtsverhandlung wurden beide Angeklagte vom Gericht freigesprochen. Der Zugserpedient von Chirlik wurde noch vor Abschluß der Gerichtsverhandlung und des noch anhängigen Disziplinarverfahrens von Chirlik verfehrt, da selber die Wohnung für seinen Nachfolger räumen mußte.

Andererseits gestaltete sich die Sache in Sokolnik. Der Stationsmeister Gradil, der von Sokolnik unter keiner Bedingung weg will, weil er glaubt, irgendwo anders keine Tarod- und Regelpartei zu finden, die ihm so einen guten Nebenverdienst einträgt, wie das in Sokolnik der Fall ist, wußte sich durch Vermittlung die Protektion des Herrlichen Abgeordneten Schillinginger zu beschaffen. Mittels dieser Protektion will Gradil es durchsetzen, daß er in Sokolnik bleibt und wieder zum Verkehrsdienst herangezogen wird, da er immer den Leuten beneuert, daß nicht er, sondern nur Dacz allein an dem Unglück schuldtragend wäre.

Infolgedessen sitzt dieser Herr schon nahezu zwei Jahre in Sokolnik, und wenn er nicht auf Substitutionen weist, so ergeht er sich im süßen Nichtstun, was zwar nicht ganz zutreffend ist, denn er spielt ja Karten und Regal, wohnt bei für den Zugserpedienten bestimmte Naturalwohnung im Stationsgebäude und läßt sonst den Herrgott einen guten Mann sein.

Dafür muß sein Nachfolger mangels einer Wohnung, in einer entlegenen Gemeinde für teures Geld eine elende Wohnung bewohnen, muß täglich in den Dienst und aus dem Dienst einen Fußmarsch von einer halben Stunde zurücklegen und ist bei schlechtem Wetter infolge der schlechten Wegverhältnisse noch viel ärgeren Strapazen ausgesetzt, so daß er oft abgehört, ermüdet in den Dienst kommt, was für den Dienst keinesfalls zuträglich sein kann. Seine Bemühungen und Ansuchen bei der Direktion um seine ihm gebührende Wohnung am Bahnhof, blieben erfolglos und endeten immer nur mit Versprechungen und Verströngungen und wird derselbe obendrein noch zu alldem von Gradil ausgelacht und verhöhnt. Gradil rühmt sich seiner hohen Protektionen öffentlich und zum Beweise läßt er die Antwortschreiben, welche der Direktor der Nordbahn an seinen Protektor Schillinginger in dieser Angelegenheit gerichtet hat, und welche letzterer wieder an Gradil übergab, von den Wirtshausgästen lesen und erklärt öffentlich im prägnanten Ton, daß es noch lange dauern wird, bis man ihn aus Sokolnik verdrängen wird, denn hinter ihm stünden hundert Abgeordnete und Minister, und er hofft sogar, daß er in Sokolnik noch Verkehrsdienst versehen wird, da er glaubt, daß er infolge seiner Protektion auch von der Disziplinarcommission freigesprochen werden wird. Wir sind nur neugierig, wie lange diese Wirtshausgasterei mit Gradil noch dauern wird, und wie lange sich derselbe noch in der Wohnung des Zugserpedienten breit machen wird.

Jglau. (Erklärung.) In letzter Zeit wird gegen meine Person ein ganz gemeiner Ehrabschneiderfeldzug unternommen, dessen Ursache nur die ist, daß die Arbeiter der Kießigen Station zur Ueberzeugung gelangten, der Reichsbund sei nur dazu da, einigen Beamten, die bei der Krippe sitzen, zu gut gezahlten Oberbeamtenposten zu verhelfen, daß jedoch den gewöhnlichen Arbeitern und Dienern für ihre eingezahlten Mitgliedsbeiträge nur der Beifall umgehängt wird. In ihren Zeitungen, wie „Volkswehr“, „Deutscher Eisenbahner“ sowie auch in einer Versammlung im Bräuhause erklärten diese „ehrenfesten“ Lügner und Verleumder, ich hätte für meine Person am Bahnhof abhauen lassen oder ich hätte selbst abgehauen, um nach Wien fahren und dort einen „Draher“ machen zu können. Ich erkläre die Verbreiter dieser bewährten Lügen für Verleumder und gemeine Ehrabschneider, insoweit selbe mir nicht vor Gericht beweisen, daß für mich Geld gesammelt wurde oder daß ich jemandens Geld in Wien „verbraucht“ habe. Mich selbst durch die Berührung mit solchen Leuten noch zu beschmutzen, steht unter meiner Würde. Wenn mich auch diese „ehrenfesten“ Preßstrolche in ihren Schmier- und Schmutzblättern noch so beschimpfen, bin ich nur stolz darauf. Ich teile dieser sauberen Gesellschaft ferner mit, daß ich dem „Eisenbahnerartifel“, der in den „Jglauer Nachrichten“ gestanden ist, vollständig fernstehe, daß ich aber den Satz, betreffend die Arbeiter für den Fahrtdienst, unterschreibe, daß beim Reichsbund diesen Leuten höchstens von Kronen für Mitgliedsbeiträge, ferner für Spendenscheine oder von solchen für einen Jubiläumssfonds geholfen wird. Auf eine Klage seitens dieser gemeinen Ehrabschneider harrend, zeichnet

Josef Horowik.

Jglau, am 5. August 1912.

Deutsch-Wagram. (Hilfswerkstätte.) In unserer Hilfswerkstätte geht es drunter und drüber. Die Werkmeister wechseln sich monatlich ab. Kaum hat sich der neue Werkmeister in der Werkstätte und mit den Arbeitern zurechtgefunden, so wird er schon wieder abgelöst. Dieser fortwährende Wechsel der Werkmeister hat auch für die Arbeiter einen großen Nachteil. So zum Beispiel will jeder Werkmeister mehr leisten als seine Vorgänger, führt dazu ein Spitzelwesen ein, welches die rubigsten Arbeiter fast zur Verzweiflung treibt, verspricht einzelnen seiner Spitzel Partieführerstellen, und bedroht wieder andere, wenn es denselben trotz Fleiß und Eifer nicht möglich ist, der von ihnen verlangten Arbeit nachzukommen, mit der Verfehlung. Wir Arbeiter müssen gegen solche unwillkürlich heraufbeschworene Zustände und Drohungen mit der Verfehlung auf das entschiedenste protestieren, da wir nicht so glücklich sind wie unsere Herren Werkmeister, bis zu 100 Kr. monatlich Diäten zu machen; dabei extra noch einen dem Arbeiterstande (Schlosser) entnommenen Arbeiter als Hilfskraft zu haben. Diesen Monat sind wir so glücklich, als Werkmeister Herrn Marischka in unserer Mitte zu haben, der sich sogar erlaubt, dem Gesetze Hohn zu sprechen, da er die Arbeiter über die gesetzliche Arbeitszeit durch Drohungen zurückhält. Da wir aber laut Zirkular eine festgesetzte Arbeitszeit haben, so eruchen wir den Herrn Werkmeister Marischka, in selbes Einsicht zu nehmen, da er sonst außer den Arbeitern auch mit dem Gesetze in Konflikt geraten könnte. Die K. I. Nordbahndirektion eruchen wir aber um Einstellung eines ständigen Werkmeisters, welcher gegen

über seinen Vorgesetzten sowie auch gegenüber den Arbeitern gerecht ist, damit solche Zustände endlich einmal ein Ende nehmen. Bei der K. I. Werkstättenleitung Floridsdorf wurden wir schon wiederholt vorstellig.

Mährisch-Trübau. Die Verhältnisse in der Station Mährisch-Trübau waren schon früher nicht günstig, aber seit dem Wechsel des Stationsvorstandes ist es überhaupt nicht mehr auszuhalten. Gleich beim Antritt des Dienstes durch den neuen Herrn Stationsvorstand hat dieser es verstanden, seine Arbeiter, dem sowieso schon genügend mit Arbeit überhäufte Personal, durch Einführung einer neuen Diensterteilung auf die Schultern zu wälzen. Diese Diensterteilung führte er ohne Zuziehung und Einverständnis seiner Zugeordneten ein, und um sich bei der K. I. Direktion in Olmütz ein schönes Licht zu stellen, entstellte er sie so, daß die sauer verdienten paar Heller an Nachdienstzulage den Zugserpedienten entzogen wurden. Als er sah, was er durch die Aufstellung der neuen Diensterteilung für eine Wirkung bei seinen Zugeordneten ausübt hatte, wollte er sich schnell reinwaschen und die Schuld von sich wälzen, indem er folgenden Stationsbefehl ausgab:

„An die Herren Zugserpedienten!“

Nachdem nunmehr der Nachtdienst und die Nachtdienstzulagen entfallen, wodurch eine gewisse Erbitterung in Ihren Reihen Platz gegriffen hat, deren natürliche Erklärung ich in der Verminderung Ihrer Bezüge finde und begreife, richte ich an Sie den ebenso warmen wie dringenden Appell, sich vorläufig in das Unabänderliche zu fügen, bis sich eine günstige Gelegenheit zur Wiedererreichung dieser Zulagen auf legalem Wege ergeben wird, und Ihre Arbeiten wie bisher mit derselben Opferwilligkeit und Selbstlosigkeit zu versehen. Dadurch werden Sie ein glänzendes Zeugnis geben, daß Sie auch unter den schwierigsten dienstlichen Verhältnissen Ihren Mann stellen und sich gewiß die Hochachtung aller Ihrer Vorgesetzten verdienen.

K. I. Bahnhofsamt:

14. Dezember 1911.

Beer.

Die Nachtdienstzulage wurde entzogen, obwohl der Dienst von 3 Uhr früh bis 11 Uhr abends gemacht wird. Von 11 Uhr abends bis 3 Uhr früh bleibt die Station gesperrt. Dazu ist noch zu bemerken, daß der größte Teil der davon Betroffenen wegen Mangel an Naturalwohnungen in der Stadt wohnt und bis 20 Minuten weit zu gehen hat. Um um 3 Uhr früh im Dienst zu sein, muß um 2 Uhr früh aufgestanden werden, wodurch der Schlaf der ganzen Familie gestört wird. Jeder Bedienstete hat einen Tag von 3 Uhr früh und den nächsten Tag bis 11 Uhr abends Dienst. Nur jede dritte Nacht genießt er samt seiner Familie die vollständige Nachtruhe. Die Diensterteilung des Magazinspersonals wurde so aufgestellt, daß dasselbe eine Stunde früher im Dienst erscheinen muß, um angeblich das Magazin und die Station zu reinigen. In Wirklichkeit aber darum, daß von dem sowieso genügend geplagten Magazinspersonal zwei Arbeiter in der Zeit des früheren Dienstantrittes die gnädige Frau und die Frau Schwiegermutter des Stationsvorstandes im Haushaltungswesen unterstützen. Den Arbeitern wurde der Auftrag erteilt, den beiden mächtigen Frauen Wasser für den ganzen Tag in die Küche, an Wochentagen auch in die Waschküche zu tragen. Tagsüber müssen sie verschiedene Botengänge für die Küche besorgen. Der Stationsvorstand hält aus Sparankleisrücksichten kein Dienstmädchen, und es müssen die Arbeiter die verschiedenen Arbeiten, die sonst einem solchen Mädchen zukommen, verrichten. Die Folge davon ist, daß im Magazin und beim Verschub stets die Stationsmagazinarbeiter fehlen, was aber der Magazinearbeiter zum Schluß hüben muß. Aus diesem Grunde wurde ein Magazinearbeiter von der Direktion mehrmals bemängelt; der kleine, gewaltige Herr Stationsvorstand verstand es, die ganze Schuld auf die Schultern des Magazinearbeiters zu wälzen, welcher auch nach all dem von der Direktion seines selbständigen Postens entbunden und nach Jägerndorf, ohne Anspruch auf Ueberziehungsgebühr (ein Familienvater von sieben Kindern), verfeht wurde. Auch bei der Anordnung, die der kleine, gewaltige Herr im Frühjahr dem Nachtwächter erteilte, zeigte sich seine Gewissenlosigkeit. Der Nachtwächter mußte den Schieber eines Kanals schließen und dabei bis zu den Knien im Wasser waten, damit der Keller des Vorstandes nicht überschwemmt wird. Dies war nach Dienstantritt des Nachtwächters. So durchnäßt, mußte er die ganze Nacht seinen schweren Dienst weiter versehen. Was kümmert sich der Herr Stationsvorstand darum, ob sich ein Mensch zugrunde richtet oder nicht, was liegt ihm denn an einem Arbeiter?

Vorstand Beer gibt Stationsbefehle über Kleinigkeiten oder überhaupt solche, die grundlos sind, heraus. So zum Beispiel folgenden:

„An das gesamte Stationspersonal!“

Ich habe bedauerlicherweise konstatiert, daß das Magazinspersonal besonders zur Zeit der Viehverladung Schnaps und Wein von den verachtenden Parteien als Gratifikation erhält und auch annimmt, wodurch beim Magazinspersonal öfters unliebbare Folgen des Alkoholgenußes während des Dienstes vorkommen. Zudem ist ein solches Vorgehen der Bediensteten der Staatsbahnenverwaltung auf das schärfste mißbillig, verbiete ich hiemit dem gesamten Personal jedwede Annahme alkoholischer Getränke von den Parteien während des Dienstes, und ich werde jeden konstatierten derartigen Fall strengstens bestrafen und gegebenenfalls der K. I. Direktion zur Anzeige bringen. Gleichzeitig mache ich aufmerksam, daß auch derjenige, der von einem Fall Kenntnis hat, ohne anher die Anzeige zu erstatten, genau so zur Verantwortung gezogen wird wie der Schuldige.

K. I. Bahnhofsamt:

10. Mai 1912.

Beer.

Diesen Befehl möge sich der Herr Vorstand gütigst selbst gut zu Herzen nehmen und sich nicht selbst gelegentlich von Pferdeverladungen Wein zahlen lassen. So wenig der Herr Beer seine ihm zugeteilten Unterbeamten respektiert, wiewohl er für seine Person die größten Hochachtungszulagen von diesen verlangt, beweist der Vorfall, daß der Herr Stationsvorstand den Keller eines Unterbeamten in dessen Abwesenheit räumen ließ, da der Keller dem Herrn Vorstand besser paßt. Die Sachen des Unterbeamten wurden ohne dessen Kenntnis und in dessen Abwesenheit delogiert und in einen minderwertigen Keller gegeben. Das ist nur ein Beispiel von den vielen Vorfällen, die natürlich nicht angetan sind, Eintracht und Frieden zu erhalten. Strafen erteilen, das versteht dieser dienstfertige Herr. So verstand er es, einem seiner Zugeordneten in einem Monat 7 Kr. an Strafen in Abzug zu bringen. Der kleine, gewaltige Herr mit dem Respektswider aus Fensterglas versteht es, die Rechtfertigungen seiner Zugeordneten mit ihrer Unterschrift einfach beiseite zu schaffen, wenn er daraus ersieht, daß diese ihm schaden könnten, wenn sie eingeschickt würden. Er schreibt dieselben, wie sie ihm am besten passen, damit er vor der Direktion rein und unschuldig dasteht. (Dienstschreiben von der K. I. Direktion Olmütz vom 14. Juli 1912, 31/73, B.-G., welches am 15. Juli 1912 unter Zahl 829 von A. nach D. abgefordert wurde.) Wo bleibt dann das Vertrauen, das in einen Herrn Stationsvorstand gesetzt wird? Wir hoffen, daß diese Zeilen dem Herrn Vorstand genügen werden, sein Personal anders zu behandeln und die orientalische Wirtschaft zu lassen!

Czernowitz. (Christlichsoziale Korruption.) Zu welchen Ausschreitungen gegen die Werkstättenarbeiter sich die christlichsozialen Verkehrsbandagatoren verhalten lassen, soll durch Anführung nachstehender Tatsachen zur allgemeinen Kenntnis gebracht werden. Kanjlist Wihard, der in der Administrationskanzlei der Heizhausleitung Czernowitz beschäftigt ist, benimmt sich gegenüber den andersgesinnten Arbeitern frech und arrogant. Er will den Werkstättenarbeitern keine Regie- oder Freikarten ausstellen, wenn diese mehrerer mal im Monat verlangt werden. Wihard hat, um sich das Ausstellen der Freikartenblankets zu ersparen, erfunden, daß nur eine Karte monatlich gebührt, weil das Ministerium eine strenge Kontrolle eingeführt habe und es jetzt verboten sei, mehrere Karten zu verlangen oder zu geben. Unsere Werkstättenarbeiter haben deshalb Erkundigungen in der Werkstättenstation eingeholt, wo diesbezüglich kein Anstand gemacht wird. In Czernowitz macht eine Null, die der arrogante und freche Kanjlist Wihard ist, dieserhalb Kravall, feiert die Arbeiter damit und beschimpft diese. Zur Verschönerung seiner Lumpenstreiche schiebt er bei den Abweisungen die Arbeiter mit den Ansuchen schreiben um Karten zum Inspektor Herrn Scheebaum, dann zu den Genossen Vertrauensmännern oder zu dem Abgeordneten Grigorowicz, diese mögen jetzt den Arbeitern Karten ausstellen, da diese daran schuld sind, daß den Arbeitern das Ausfolgen mehrerer Karten monatlich verboten wurde. Wir bringen die Interventionen der Abgeordneten Tomšik und Moraczewski in Erinnerung, nach welcher das Eisenbahnministerium zugesagt hat, daß ohne des Arbeiterzentralausschusses keine Reformen vorgenommen werden. In Czernowitz ist ein christlichsozialer Säuer und Verleumder imstande, auch ohne K. I. Eisenbahnministerium auf eigene Faust despotische Verfügungen zu treffen. Dieser sagt dann, daß der Heizhausinspektor oder das Eisenbahnministerium daran schuld sind. Ja, es erlaubt sich so ein Kerl, gar noch auf die Vertrauensmänner der Organisation mit Verleumdungen loszugehen. Dies ist echt christlichsozialer Manier. Den Christlichsozialen wird aber von Wihard alles bereitwillig gemacht. Den Gaunerstreichen des veroffenen Wihard sollte doch einmal die K. I. Betriebsleitung mehr auf die Finger schauen und diesen Kerl zur Verantwortung ziehen. Wihard hat genug Sünden auf seinem Gewissen. Wir sind nicht dazu da, um seine Lumpereien in die Öffentlichkeit zu bringen, aber wir werden auch in der Bukowina mit diesem Herrn fertig werden. Die Eisenbahner haben bereits die Augen offen und sehen, wer ihr wahrer Freund ist.

Mabresina. (Unfall. Der humane Stationschef und die Wohnungsnot.) Am 29. Juli verunglückte um 7 Uhr abends der 50jährige Lampist Ivan Sarboz; er bestieg eine Leiter, um die Wasserlaternen anzuzünden, als schon die Kessellokomotive mit zwei fahrenden Personenzug herankam, den Kletterapparat erfaßte und ihn mit dem darauffolgenden Lampisten niederwarf. Beide erhielten erhebliche Verletzungen; die ersten kurierte der Tischler, Genosse Dönnle, allein, dem Lampisten erging es schlechter, weil der anwesende Stationschef, Herr Dönnle, aus einem unaufgeklärten Grunde den in der Nähe wohnenden Bahnarzt nicht holen ließ. Der Verletzte mußte 14 Stunden in der Bremstaxi liegen, bis von dem Unfall Genosse Japric erfuhr und nach dem Kranken sah. Japric ersuchte den Stationschef auch, sofort ärztliche Hilfe zu requirieren, worauf Herr Dönnle antwortete: „Ich hätte seinen Transport veranlaßt, und die Mabresinaer Lokomotivführer brauchen sich um die Geschichten, die sie nichts angehen, nicht kümmern.“ Japric holte vom Bahnarzt den Krankentransportzettel, auf ausdrücklichen Wunsch des Verletzten nach Görz lautend, weil er seine zahlreiche Familie wegen dem in Mabresina herrschenden Wohnungsmangel in Görz bequartieren muß. Herr Dönnle wollte dem Verletzten keinen Begleiter begeben, wozu er sich erst auf das energische Einschreiten des Genossen Japric bequimte. Der Görzer Beamte jedoch gab nach der Ankunft dortselbst noch einen Mann dazu, da er einfaß, daß zur Unterstützung des Verletzten doch zwei Mann benützet waren. Wir fragen: 1. Weshalb ließ Herr Dönnle den Verletzten 14 Stunden ohne ärztliche Hilfe? 2. Weshalb schauzt Herr Dönnle Dienstfeste, die sich um ihre verletzten Kameraden annehmen, grob an? 3. Weshalb müssen mehrere in Mabresina diensttuende Eisenbahner ihre Familien in entfernten Orten bequartieren?

Berichtungsberichte

Wächterkonferenz in Linz. Am 28. Juli fand in Linz eine von allen Wächtergruppen des Direktionsbezirkes Linz sehr gut besuchte Konferenz statt, welche vom Genossen Weiser nach einer ausführlichen Einleitung eröffnet wurde. Die Genossen Freyschlag, Wahlmüller und Frey wurden in das Präsidium gewählt. Genosse Sommerfeld, als Mitglied der Zentralpersonalkommission, schilderte die eingebrachten Anträge und deren Behandlung in der Personalkommission, das Verhalten der Bahnverwaltung und die Behandlung unserer Anträge im Parlament. Aus dem trefflichen Referat konnten die anwesenden Wächter die große Arbeit, welche die Organisation und ihre Vertreter bisher geleistet haben, erkennen und auch entnehmen, wieviel noch geleistet werden muß, und daß nur dann ein günstiges Resultat erzielt werden kann, wenn alle ihre Kräfte in der Organisation zusammenfließen. (Großer Beifall.) Hierauf schilderte Genosse Lehner das Wirken der Personalkommission im Direktionsbezirk und gab der Hoffnung Ausdruck, daß alle Wächter den Wert der Organisation erkennen möchten, um die berechtigten Forderungen aller Wächter durchzusetzen, trotz der Schwierigkeiten, die von allen Seiten hereinströmen. Nachdem in der folgenden Diskussion eine Anzahl von Genossen ihre Wünsche vorgebracht und diskutiert hatte, wurde zum Schluß folgende Resolution angenommen:

„Die heute den 28. Juli in Linz versammelten Blocksignalbiener und Wächter der K. I. Staatsbahndirektion Linz sowie die genannten Kategorien sämtlicher Direktionsbezirke der K. I. österreichischen Staatsbahnen erheben die stärksten Vorwürfe gegen alle jene Parteien, die den Antrag Tomšik auf Einteilung der restlichen 17 Millionen bei der Budgetverhandlung im Parlament ablehnten. Da im Vorjahre der von sämtlichen Parteien eingebrachte Antrag auf 38 Millionen Kronen zur Verbesserung der Lage der gesamten Eisenbahnbediensteten der K. I. Staatsbahnen von allen Parteien einstimmig angenommen wurde, jedoch der Antrag Tomšik mit Stimmenmehrheit abgelehnt worden ist, ersehen die Blocksignalbiener und Wächter der K. I. Staatsbahnen, daß mit ihnen ein frivoles Spiel getrieben wurde, da die Gewährung der Nachtdienstzulage der Wächter sowie die Forderung nach Einreihung der Blocksignalbiener in die Unterbeamtenkategorie in Frage gestellt sind. Die heute den 28. Juli versammelten Blocksignalbiener und Wächter der K. I. Staatsbahnen richten daher an die sozialdemokratische Fraktion des Abgeordnetenhauses die Aufforderung, wiewohl der Antrag des Genossen Tomšik abgelehnt wurde, auf die Regierung sowie auf das Eisenbahnministerium einzuwirken, um jenen beiden Kategorien zu ihren vorenthaltenen Rechten zu verhelfen. Die Versammelten sprechen den soziald. Abgeordneten sowie ihrem Vertreter Genossen Tomšik neuerlich das vollste Vertrauen aus, und fordern die heute der Organisation noch fernstehenden Kollegen auf, sich dieser anzuschließen, um so ihre Lage und die ihrer Familie zu verbessern.“ Zum letzten Punkt der Tagesordnung wurden folgende Genossen

in das Wächterkomitee für den ganzen Direktionsbezirk gewählt: Wahlmüller, Riegl, Mairzedt, Freh, Binder, Radfrieber, Böschl, Koitwayer, Frehschlag, Lehner, Sammer. Die Vertrauensmänner werden ersucht, ihre Adresse sowie Zuschriften in Wächterangelegenheiten an Genossen Martin Wahlmüller in Linz, Jng. Sternstraße, zu senden.

Magleinsdorf. Am 31. Juli d. J. fand in Kaschtes Gasthaus in Weidling eine Versammlung des Verschub- und Wächterpersonals der Südbahn mit der Tagesordnung: „Die Ablehnung der 17 Millionen und die Lage der Verschuber und Wächter“, statt. Nach einem ausführlichen Referat des Genossen Adolf Müller von der Zentrale wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die am 31. Juli in Kaschtes Gasthaus in Weidling tagende freie Eisenbahnerversammlung beschließt:

Die Organisation wird beauftragt, sowohl bei der Süd- und Staatsbahnverwaltung, als auch durch die sozialdemokratischen Abgeordneten im Parlament dahin zu wirken, daß die gemachten, aber bisher nicht erfüllten Zugeständnisse endlich zur Durchführung gebracht werden.

Gleichzeitig spricht die Versammlung den deutschnationalen und christlichsozialen Abgeordneten, welche gegen den Antrag des Reichsratsabgeordneten Genossen Tomjisch, betreffs Flüssigmachung der ausstehenden 17 Millionen Kronen gestimmt haben, das schärfste Mißtrauen aus.

Die versammelten Eisenbahner geloben sich, für Einigkeit und Solidarität, für eine stramme Organisation zu wirken. Sie werden auch bei den künftigen Wahlen dafür arbeiten, daß die Eisenbahner keine Stimme von den verräterischen Eisenbahnern mehr bekommen.

Der Fraktion der sozialdemokratischen Abgeordneten spricht die Versammlung ihre vollste Anerkennung und ihren wärmsten Dank aus, und erklärt dieser, daß die organisierten Eisenbahner der Südbahn stets stramm hinter ihnen stehen werden.

Gleichzeitig fordern die versammelten Bediensteten vom Verschub- und Wächterpersonal ihre Vertreter im Pensionsfonds auf, die Forderung wegen der anderthalbfachen Anrechnung in die Pension neuerlich energisch zu vertreten.

Es wurde weiters beschlossen, daß in der letzteren Frage eine gemeinsame Deputation von Magleinsdorf und Wien unter Führung eines Vertreters der Zentrale bei der Generaldirektion vorzuprüfen. Bei dieser Vorprache soll auch verlangt werden, daß der Schulbesuch des Personals nur einmal im Monat zu erfolgen hat und daß die Schulstunden auf den Vormittag verlegt werden.

Kriegsdorf-Wörden. Am Samstag den 3. August fand um 8 Uhr abends in Böcks Restauration in Wörden eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Abgeordneter Genosse Tomjisch über die Ablehnung des 17 Millionen-Antrages sprach. Genosse Tomjisch rief in anfeindlicher Weise das Bild des sozialen Aufstieges der Eisenbahner vor die Augen der zahlreichen Versammlung und schilderte, wie die Eisenbahner durch das allgemeine und gleiche Wahlrecht das vielbegehrteste und vielumschmeichelte Element geworden sind. In drei Clappen aber läßt sich in markanter Weise der Verrat jener Bürgerlichen konstatieren, die die Eisenbahner so sehr umschmeicheln; einfach, beinahe naiv ist der Verrat im Jahre 1905, wo die Eisenbahner nur 3 Millionen; mühevoller ist er im Jahre 1908, wo die Eisenbahner 14 Millionen errungen haben; aber verbrecherisch ist der Verrat im Jahre 1912, wo die Eisenbahner mit 17 Millionen 38 Millionen Kronen errungen hätten! Verbrecherisch deshalb, weil dieselben Verräter auch sonst noch alle Maßnahmen gegen die Teuerung demagogisch verhindern. Insbesondere beleuchtete Genosse Tomjisch die in der Presse viel folpiorierte „Demagogie der Sozialdemokraten“ im Parlament, bezüglich der Ablehnung des Budgets, das die Sozialdemokraten aus prinzipiellen Gründen ablehnen, während dies die Lueger, Wolf etc. seinerzeit in der Tat nur aus demagogischen Gründen getan haben. Aber wenn schon die bösen Sozialdemokraten so schlimm sind, wie sie geschildert werden, warum machen dann die regierung- und eisenbahnerfreundlichen Parteien das alles nicht gut, was die Sozi verjümen? (Lebhafte Beifall und Händeklatschen.) Die Organisation hatte entsprechend ihrer Stärke alles das getan, was sie tun konnte. Aber die Verräter vollständig niederzurennen und zu brandmarken, liege an den Eisenbahnern selbst, die durch den Ausbau der Organisation auch das einzige Mittel hätten. Und dazu müßte es einmala kommen; je eher sie den Ausbau durchführen, desto besser wird es nur für die Eisenbahner selbst sein. (Lebhafte, lang andauernder Beifall.) Zum 2. Punkt referierte Genosse Hauska sehr instruktiv über die Wahlberechtigung der Eisenbahner für die bevorstehenden Gemeinderatswahlen, wofür er reichen Beifall erntete. Beim 3. Punkt gab Genosse Swoboda einige Aufklärungen in Bezug auf die Sonntagnachmittagsarbeit der Magazinarbeiter, über die Arbeiterurlaube und den freien Tag im Monat. Genosse Kerschbaum schloß um 11 Uhr nachts die sehr gut besuchte Versammlung.

Wiener-Neustadt. Am 25. Juli tagte im Arbeiterheim eine gut besuchte Versammlung, in der Genosse Sondl über die Berufsvereinschaftliche Unfallversicherungsanstalt referierte. Gleichzeitig wird den Mitgliedern bekanntgegeben, daß unsere Bibliothek jeden 1. und 15. im Monat von 8 bis 9 Uhr geöffnet ist, und können in dieser Zeit Bücher ausgeliehen und umgetauscht werden.

Bozen I. Die Ortsgruppe hielt am 21. Juli d. J. in Baibbrud eine gut besuchte Versammlung ab. Referent war Genosse Widauer, der über „Zweck und Nutzen der Organisation“ einen sehr lehrreichen Vortrag hielt. — Am 28. Juli sprach Genosse Somitsch im Gewerkschaftshause in einer Versammlung der Lohnarbeiter über „Die neue Arbeitsordnung“.

Aus den Organisationen.

Enns. Die Genossen der Zahlstelle Enns, welche mit ihren Beiträgen im Rückstand sind, werden ersucht, dieselben pünktlich zu bezahlen, widrigenfalls sie ihre Rechte verlieren. Wir fordern auch die Genossen auf, sich mehr an den Versammlungen und Mitgliederbesprechungen zu beteiligen.

Wolfsberg. Die Monatsversammlung findet jeden ersten Samstag im Monat im Gasthaus Labi statt. Beginn um 8 Uhr abends. Dies diene den neueren Mitgliedern zur Kenntnis, den älteren aber zur Erinnerung, mit der das berufliche Erfuchen verbunden wird, die Monatsversammlungen pünktlich zu besuchen.

Sternberg. (Zehnjähriges Gründungsfest.) Die Ortsgruppe Sternberg des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines feiert am 18. August d. J. ihr zehnjähriges Gründungsfest, wozu an alle Eisenbahner die Einladung ergeht.

Neudorf. Am 28. Juli 1912 fand in Neudorf die ganzjährige Generalversammlung der hiesigen Ortsgruppe statt, welche sehr gut besucht war. In die Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen gewählt: Anton Fuchs, Obmann, Heinrich Blah, Stellvertreter; Anton Hermann, Schriftführer; Benzel Bacher, Stellvertreter; Heinrich Heinrich, Anton Georg Turnwald, Stellvertreter; Anton Hegen, Anton Schindler, Kassentraktant. Als Substituente wurden gewählt: für Neudorf Franz Böhm, für Neuhamer Karl Ullmann, für Neurohau Benzel Cech. Es diene

den Mitgliedern zur Kenntnis, daß unsere Monatsversammlungen jeden ersten Sonntag im Monat stattfinden. Weiters eruchen wir jene Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen im Rückstand sind, diese zu begleichen, da nach dreimonatigem Rückstand die Mitglieder ihrer Rechte verlustig werden. Alle Zuschriften sind zu richten an Genossen Anton Fuchs, Neudorf Nr. 505, in Geldangelegenheiten an Genossen Heinrich Heinrich, Neudorf Nr. 603.

Literatur

Die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre Reform von Dr. Alfred Freiherrn v. Buschmann, I. I. Sektionschef a. D. Im Verlag Alfred Hölder, Wien I, Rotenturmstraße 13, ist unter vorangeführtem Titel eine umfassende Darstellung der auf die Staatsbahnverwaltungreform bezughabenden Fragen erschienen. Wir haben dieses Buch, in dem sich dessen Verfasser in ziemlich freimütiger Weise über Schäden unserer Staatsbahnverwaltung äußert, schon in unserer Nummer 18 vom 20. Juni 1912 in dem Artikel „Die Eisenbahn als Politikum“ erwähnt. Das Buch, das mit viel Sachkenntnis geschrieben ist, ist ein Dokument zum Nachweis des verderblichen nationalpolitischen Einflusses, dem unsere Staatsbahnbetriebsführung ausgesetzt ist. Der Preis des gehäuftesten Exemplares ist 4 Kr.

Das Recht. Volkstümliche Zeitschrift für österreichisches Rechtsleben. Herausgeber: Dr. J. Jungwiler und Dr. J. Kosner. Die soeben erschienene Nummer 3 dieser Zeitschrift hat folgenden Inhalt: Das Handlungsgehilfengesetz im Lichte der Wissenschaft. — Die Fahrauslagen des ex offio-Verteidigers. Von Dr. Frh. Kübl. — Rechtsprechung: A. Handelsrecht. B. Pensionsrecht. C. Arbeiterrecht. — Allerlei aus dem Rechtsleben: Ein Präsidium zum Eucharistischen Kongreß. Unser schönes Administrativverfahren. Zwei Schlinglinge des Staatsanwaltes.

Diese Zeitschrift erscheint am 1. und 15. eines jeden Monats. Das Abonnement kostet jährlich 6 Kr., die einzelne Nummer kostet 30 H. Redaktion und Administration, Wien VI, Kasernengasse 24.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

An die Mitglieder des Lebensversicherungsvereines von Eisenbahbediensteten!

Vom neugewählten Zentralkomitee wurden nachstehende Beschlüsse gefaßt:

1. Im Falle außerordentliche Maßregeln, welche über den ordentlichen Betrieb der Vereinstätigkeit hinausgehen, in Beratung stehen, behält sich das Zentralkomitee vor, das Einvernehmen mit der Mitgliedschaft dadurch zu pflegen, daß es aus der Mitte der Mitglieder einen Beirat einberuft.
2. Der Beirat besteht aus zwölf Mitgliedern, dem Obmann, beziehungsweise dessen Stellvertreter des Zentralkomitees und einem Zentralkomiteemitglied.
3. Die zwölf Mitglieder werden aus der Mitte der Mitgliedschaft vom Zentralkomitee im Einvernehmen mit den Vertrauensmännern gewählt.
4. Die Leitung des Beirates steht dem Obmann des Zentralkomitees oder einem von ihm nominierten Stellvertreter aus dem Zentralkomitee zu.
5. Der Beirat hat ein beratendes Votum.
6. Nach Erledigung der in Beratung stehenden Maßregeln hört die Wirksamkeit des Beirates auf. Zur Beratung der Statutenänderung wird im Sinne des Beschlusses ein Beirat einberufen. Auf Grund vorstehender Beschlüsse und insbesondere zum Zweck der Statutenänderung hinsichtlich der Geltendmachung des demokratischen Prinzips wurden von der Koalition in den Beirat folgende Mitglieder entsendet:
Herr Franz Brandl, Gebäudemeister.
„ Franz Kral, Kondukteur.
„ Franz Kratochvil, Werkmeister.
„ Alois Lenauer, Kondukteur.
„ Athanasius Prell, Oberrevident.
„ Franz Weib, Maschinenmeister.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschussführung am 2. August 1912. Beratung und Beschlußfassung über eine aus Anlaß der neuen Lohnordnung für die Werkstättenarbeiter einzuleitende Aktion. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Sprechsaal.

An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

(Betrifft die Nachsendung der Zeitungen.)

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

Wiso!

Dienstfreie, schreibkundige Eisenbahner werden zur Teilnahme an den Vorarbeiten zur Nachwahl in den Reichsrat in dem III. Wiener Gemeindebezirk freundlichst eingeladen.

Die Wahlkanzlei ist täglich von 9 Uhr früh bis 10 Uhr abends geöffnet und befindet sich III, Hauptstraße 99 und 101, im 2. Hof.

Die Genossen, welche ab und zu auch nur eine Stunde frei haben, sollen uns dieselbe zur Verfügung stellen. Die kleinste Mithilfe wird dankend entgegengenommen.

Rudolf Müller.

Offene Anfragen.

An das k. k. Eisenbahnministerium!

Schon seit Jahren wurde sowohl von der Gemeindevertretung in Siefiau, als auch von den Bediensteten durch die Personalkommissionsmitglieder und Arbeiterausschüsse die Erbauung eines größeren Personalhauses in Siefiau gefordert. Nach langjährigem Bitten und Petitionieren soll endlich auf einem sehr günstig gelegenen Bauplatz ein Wohnhaus für sechs Parteien erbaut werden. Da durch die Erbauung des kleinen Wohnhauses für sechs Parteien weder der Bauplatz ausgenützt, noch den zahlreichen Eisenbahnerfamilien in Siefiau in irgendeiner Weise genützt wäre, so bitten die Betroffenen, daß ein Personalwohnhaus mit zumindest zwanzig Wohnungen erbaut werden möge.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Furth bei Krems. Am 11. August um halb 10 Uhr vormittags im Gasthaus der Winzergenossenschaft.

Emmersdorf bei Krems. Am 11. August um halb 3 Uhr nachmittags in Pichlers Gasthaus in Emmersdorf.

Bozen I. Am 13. August um 8 Uhr abends im Gewerkschaftshaus (großer Saal).

Turnau. Am 15. August um 8 Uhr abends im Vereinslokal in Ohrazenitz.

Pöfing (Bühnenbahn). Am 15. August um halb 5 Uhr nachmittags in der Restauration in Pöfing.

Kirchdorf. Am 15. August um 10 Uhr vormittags, Besprechung der Vertrauensmänner.

Neulengbach. Am 15. August um 5 Uhr nachmittags in Lachelbergers Gasthaus.

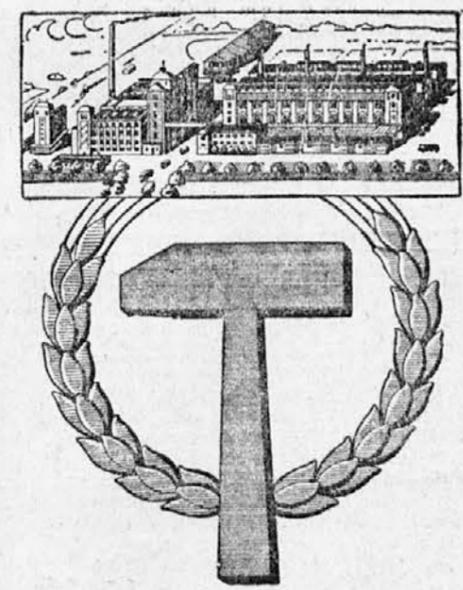
Wörgl II. Am 15. August um 7 Uhr abends in Kunzschirs Gasthaus öffentliche Vereinsversammlung.

Briefkasten der Redaktion.

G. B., Laibach. Nichts gezogen. Sigmundshergberg. Bei den beiden angegebenen Ziehungen nichts gezogen. Wir eruchen die Mitglieder, die wegen Losziehungen anfragen, um Mitteilung ihrer Mitgliedsnummer, und um Mitteilung der Ortsgruppe oder Zahlstelle, der sie angehören. Nr. 68. Wenn Ihnen bei der Vorrückung am 1. Jänner 1912 nicht die Kürzung angerechnet worden ist, so haben Sie Anspruch auf ein Kürzungsjahr, und rüden am 1. Jänner 1913 in die 1100 Kr. vor.

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

Hammerbrotwerke und Dampfmühle
Karl, Hainfeld & Co.



Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher

!500 Kronen!
zahlte ich Ihnen, wenn meine Wurzelvergifter „Niasalbe“ Ihre Fühneraugen, Wurzeln, Hornhaut in drei Tagen nicht schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.
Kemény, Kaschau
I. Postfach 12/115, Ungarn

1000fachen Dank!
für Ihre vorzügliche Pohl- Seife (Stück Nr. 120), durch welche ich nach kurzem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich beinahe 24 Jahre an Gicht und Rheumatismus litt. Ich spreche Ihnen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus. Leopold Böhm, Fleischhauer, Wien III, Meißingasse 18.

Pohl-Seife
bleibt auch bei Reizen, Stechen, Jucken, Rheuma und Hautausschlägen vorzüglich bewährt. Sie zu haben in Packungen à 4 Kr. bei den Fabrikanten A. G. Pohl, Brannau am Inn, Nr. 6, Depots in Wien: Apotheken: I. Plantengasse 6, II. Graben 7, I. Fleischmarkt 1, I. Soher Markt 8, XII, Weidlinger Hauptstraße 45.

Stationsmeister
Der k. k. Nordbahndirektion wünscht mit einem Kollegen der k. k. Staatsbahndirektion Wien zu tauschen. Station und Dienstverwendung Nebenache. Gefällige Zuschriften erbeten an Anton Hofmann, Stationsmeister in Müdrig bei Brunn, Bahngasse 39.

Nebenerwerb oder Existenz
sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltsgegenstände. Riesenverdienst zugesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9. 28

Haben Sie Schmerzen? Rheumatische, gichtische, Kopfschmerz, Zahnschmerzen? Haben Sie sich durch Luftzug, Erkältung was zugezogen? Versuchen Sie doch den schmerzstillenden, heilenden, stärkenden Feller's Fluid m. d. M. „Eisflüssig“. Der ist wirklich gut! Das ist nicht bloß Reflake! Probeduend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker Feller in Stubica Eisaplay Nr. 191 (Kroatien).

Erste Tiroler Arbeiter-Bäckerei
 (französisch-österreichisch mit modernster Ausrüstung)



ROSENBRÖT.



Eine wirksame Waffe gegen den Broinvucher

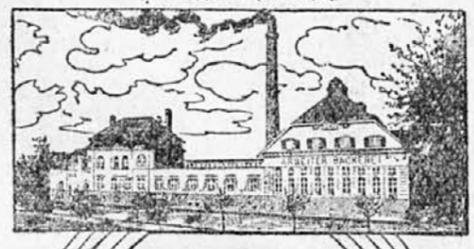
Heuriger Sommer im Zeichen des Bata-Schuh



Achtung auf diese Marke

Überall zu haben.

Arbeiter-Bäckerei Reichenberg
 (französisch-österreichisch mit modernster Ausrüstung)



T

Eine wirksame Waffe gegen den Broinvucher

Sie können viel Geld ohne Mühe verdienen. Senden Sie Ihre Adresse an **Arnold Weiss, Uhren-Export, Wien 63.**

MÖBEL Ausnahmungsverkauf! Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelsammler.

Billige Bettfedern und Daunennissen

Beste böhmische Bezugsquelle!
Billige Bettfedern!



1 kg graue, ante, gefüllte 2 K, bessere 2 K 40; prima halbweiße 2 K 80; weiße 4 K; weiße, flaumige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, gefüllte 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunennissen (Klaum), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Graubaum 12 K.

Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Ranting, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunennissen 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kissen 8 K, 8 K 50, 4 K; Kissen, 200 cm lang, 140 cm breit, 12 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 6 K 20, 8 K 70; Unterbetten aus hartem, gekämmtem Orabl, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Rücksendendes Geld retour.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.
 Reichlichste Preisliste gratis und franko.

Fünfhäuser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
 Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie Schawerda).

Polsterte Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufw., Kücheneinrichtungen von 35 Kr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisezimmer, altpolsterlich und modern, Sesselformen von 250 Kr. aufwärts. Moderne Krüden, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. Alle Gattungen Möbel, Matratzen und Bettelinge billigst. Kleiner Preisvertrieb für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog für 50 Heller in Dreimachten franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswähl.

Anfahr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. Z. Kunden vor Schaden Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis mißbraucht, um meine P. Z. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.

Es sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenhammerfabrik“ in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.

Euer Wohlgebornter
 Die Möbel sind in bester Ordnung angenommen und sind wir sehr zufrieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und vollste Zufriedenheit aus und werde Sie bei in meinem Bekanntenkreis empfehlen

Willaich. Johann Gaisch, Kondukteur.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 150 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 16— Halbdaunen K 20—, Daunennissen K 24—, einzelne Tuchente K 10—, 12—, 14—, 16—, 18—, 20—, 22—, 24—, 26—, 28—, 30—, Tuchente 200x140 cm gross K 13—, 15—, 18—, 20—, Kissenpolster 90x70 cm gross K 4 50, 5—, 5 50. Unterbetten aus hartem Bettgarn 180x116 cm gross K 13— und K 15— versendet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Max Berger in Deschenitz Nr. 294, Böhmerwald
 Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

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

Von Bekleidern eleganteste Herrenanzüge von K 14—, Hüter von K 10—, Bodenröcke, Bettdecken von K 8 50, Röckchen von K 4— aufwärts, von feiner Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Grobes Lager Bettwäsche, weiß oder färbig, nur K 5—, Bettlaken K 1 80, schwere Bettzeuge, Damastgrübel, Bettuch, Leinen, Whifone, Angine, per Stück nur K 9 50, Handtücher, Tischtücher, Vorhänge K 3—, Garantiert nur beste Ware, alles reichlich billig. Einzige in Wien nur bei **Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.**

Nach Kleiderfabrik, der Angak K 8—, Probierabend reell der Nachnahme.

Schutzmittel „OLLA“

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

J. Gruner, hygien. Fabrik, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E

Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolumbus Amerika entdeckt zu haben. (Adresse beachten.)

KROPF Ohrensauen
 dicken Hals, Drüsen beseitigt man rasch und gründlich durch Gollerdauer-Kropfbalsam
 Flasche 4 Kronen. 132

Ohrenfluß, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit beseitigt, in kurzer Zeit

St. Bonifazius-Gehöröl
 Preis 4 Kronen. Versand: Stadtabothek Pfaffenhofen a. d. Jlm 152 (Bayern). Stadtabothek Pfaffenhofen a. d. Jlm 154 (Bayern).

Parteigenossen!

Bestellen auch jeder für eure Familie ein Paket fehlerfreier Reste, enthaltend: Prima Kanecas für Bettüberzüge, starke Hemdenord, Besir für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität, 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruß
Seppold Wikel, Handweber
 in Nachod Nr. 17, Böhmen.
 Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Schutzmittel „OLLA“



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

J. Gruner, hygien. Fabrik, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E

Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolumbus Amerika entdeckt zu haben. (Adresse beachten.)

DRUCK- U. VERLAGS-ANSTALT
VORWÄRTS
 Wien V, Rechte Wienzeile 97

Liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulanten Bedingungen

Telephon 2364 Telephon 3545

Wilhelm Beck & Söhne
 k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsorten

Preisurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Warum kaufen Sie ohne Anzahlung
 eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?



Weil keine Anzahlung, Zoll, Packung wie bei ausländischen im Preise mitbezahlen, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube vaterländisches Fabrikat ist, den Händlerkosten sparen.

Weil an jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Blattensfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst geliebt geprüfend wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.

Weil ich an solvente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an Lieferung und 20 Monate Kredit gewähre. Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. Katalog gratis. Kein Gassenläden.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs
 Leop. S. Simpink, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

Begünstigung.

Achtung! Allen Kollegen und deren Angehörigen empfehlen wir auf ihrer Reise nach **Triest** das „Hotel Balkan“

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

Amson's

Teufel der allgemeinen Teuerung erhält jeder einen schönen Gebrauchsgegenstand, der ein kg. Postpaket

Roggen-Kaffee „Probat“
 besteht 1 Postpaket nur K 3 70 franko jeder Postpaket per Nachnahme.

„Probat“
 ist allein ohne teuren Bohnenzusatz einen gesunden u. schmackhaften Kaffee. Nur echt bei Roggenkaffee der Südbahn mit Marke „Probat“.

Bernsdorfer Getreide-Mälzerei
 Bernsdorf 5
 d. Trautentau, Böhmen.