

Sonntag den 15. Oktober 1893.



Redaktion, Administration  
und Expedition:  
X., Van der Mülleggasse 18  
in Wien.

Erscheint jeden 1. und 15. eines jeden Monats.

Sprechstunden in der Redaktion von 11 Uhr vormittags bis 2 Uhr mittags und von 5 bis 6 Uhr abends, an Sonntagen von 10 bis 12 Uhr vormittags. — Manuskripte werden nicht retournirt. — Offene Reklamationen sind portofrei. Pränumerationspreis für Deutschland halbjährig M. 1.75, vierteljährig M. —.87 für das übrige Ausland vierteljährig Fres. 1.30. Bei allen Geldsendungen wolle man sich der Postanweisungen bedienen.

Pränumerations-Preise:  
Ganzjährig . . . . . fl. 1.80  
Halbjährig . . . . . „ —.90  
Vierteljährig . . . . . „ —.45  
Einzelne Nummern 7 kr.

Wahlpruch: Was wir begehren von der Zukunft: Fernen: Daß unsere Kinder in der Schule lernen  
Daß Brot und Arbeit uns gerüstet stehen, Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen. G. Herwegh

### Freunde und Kollegen!

Wein wir Rundschau halten über die verschiedenen Berufs-  
zweige, so werden wir die weitaus größte Zahl derselben be-  
treiben, bessere Lebensbedingungen zu erringen. Auch wir Eisenbahn-  
bedienstete, deren Berufszweig sicher einer der aufreibendsten ist,  
haben es einsehen gelernt, daß wir gewiß Methusalems Alter er-  
reichen müßten, wenn wir fernerhin auf das vielgepriesene Wohl-  
wollen der Verwaltungen oder auf die Versprechungen einzelner Per-  
sonen bauen würden. Wir wissen, daß wir ein Verbrechen an  
unserer Familie begehen, wenn wir noch länger die Hände ruhig in  
den Schoß legen, Alles über uns geduldig ergehen lassen und zusehen,  
wie unsere Frauen sich abhärten und sammt unseren Kindern blut-  
arm frühzeitig dem Siechthum verfallen; wir wissen ferner, daß wir  
der Noth und dem Elende preisgegeben sind, sobald Unglücksfälle  
und andere Krankheiten an unsere Thüre klopfen — nicht unbekannt  
ist uns auch das traurige Schicksal unserer Familie, wenn wir als  
Opfer unseres Berufes fallen — wir erkennen ferner mit sachmänni-  
chem Blicke, wie mit unserem Leben täglich in jurchtbarer Weise  
Hazard gespielt wird: Alles dieses wissen, kennen und sehen wir. —  
Eine große Anzahl von Kollegen jedoch sind in dieser Frage noch von  
dem Wahne befangen, daß es so war und so wie es ist stets sein  
wird! — Kollegen seid keine Kinder!! Alles, daß was Ihr heut' als  
eine unabänderliche Form anschaut, hat sich erst im Laufe der Zeit  
entwickelt, ja selbst die Art der Ausnützung unserer Kräfte geschah  
noch nie auf solch' raffinierte Weise wie heute. — Legt die Hand auf's  
Herz Ihr älteren Kollegen und sprecht wie Ihr früher gearbeitet und  
geruht?! Sprecht wie Ihr früher mit weniger Geld Eure Be-  
dürfnisse befriedigt — sprecht es aus, Euer Staunen über die sinnlose  
Ausnützung menschlicher Kraft in der heutigen Betriebsform! — Doch  
was sagen wir? Ihr sollt es aussprechen?! Spricht da nicht der  
reine Wahn aus uns? Sollten wir — selbst Eisenbahner — es denn  
nicht wissen, daß wir uns auf Grund unserer famosen Dienstordnun-

gen im steten Ausnahmezustand befinden? Sollten wir nicht wissen,  
daß wir eigentlich Staatsbürger III. Classe — ähnlich den wuthver-  
bächtigen Thieren — den Maulkorbzwang unterliegen?? — Aber  
Freunde, Kollegen! Genau wissen wir es! Denn nicht umsonst grün-  
den wir den „Eisenbahner“, nicht vielleicht des Profites halber, wie  
gewisse andere Blätter, schreiben wir die Fachzeitung, unsere Aufgabe  
sei eine hehre, unser Zweck ein edler — unser Ziel ein heiliges!  
Befreien wollen wir die weißen Sklaven des geflügel-  
ten Rades aus ihrer menschenunwürdigen Lage; —  
anstrebend eine Entlohnung, die hinreicht, uns und unsere Familie  
vor Entbehrung zu schützen, werden wir nicht unterlassen, unseren  
Humanitätsdüstern und Gesetzesverächtern die Maske vom Gesichte zu  
ziehen und in dieser ihrer wahren Gestalt sie Eurer Urtheile, sowie  
dem Urtheile der ganzen Welt preisgeben! — Wir appelliren daher  
an Eure collegiale Pflicht, uns in diesem Unternehmen zu un-  
terstützen — von Euch Kollegen wird es abhängen, den Weg zum  
Ziele zu verkürzen, laßt Euch daher nicht bitten — nehmt wahr Eure  
Pflicht und unterstützt dieses collegiale Unternehmen durch Massen-  
abonnements! Es sei das Blatt ein Band, das umschlingend  
uns zusammenhält, ferner ein Mittel zur gegenseitigen Verständigung  
ohne Verrath besorgen zu brauchen. — Es jage es Einer dem  
Andern: Ein Organ zur Wahrung und Förderung der Interessen  
des österreichischen Eisenbahnpersonales ist gegründet, in keiner Eisen-  
bahner-Familie darf es fehlen — überall wo Eisenbahner verkehren,  
muß es aufliegen — so will es der collegiale Geist! — die Spalten  
dieses Blattes stehen jeden Eisenbahner offen — es gehört ja uns  
Allen, sendet ein, bringt Euer Anliegen zu Papier, wir werden  
nicht ermangeln soviel in unseren Kräften steht, Abhilfe zu treffen —  
Einer für Alle bis in den Tod — Alle für Einen in  
der Noth!! Daß sei unser Wahlpruch!

Mit collegialem Brudergruß:  
Das Redactions-Comité.

Kollegen! Unterstützt und agitirt für Eure Presse!

### Der § 33 der Dienstordnung und der neueste Erlass des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Bilinski.

Es ist eine nicht wegzuläugnende Thatsache, daß nichts mehr so beschämend und demoralisierend wirkt, als von Privatparteien Geschenke annehmen zu müssen, um sein ohnehin sehr elendes Dasein wenigstens etwas zu verbessern, um seine Lebenslage zu erleichtern. Dies haben nicht etwa nur die Diener und Unterbeamten, o nein! auch die Beamten und o Graus! auch die Betriebsdirectionen eingesehen und haben letztere deshalb auch stillschweigend geduldet, daß sich die Bediensteten, wo es nur anging, Remunerationen ertheilen ließen und dieselben einstecken durften. Nun steht dies aber im geraden Widerspruch zum § 33 der Dienstpragmatik für die österreichischen Staatsbahnen und deshalb hat auch Herr Dr. Bilinski einen Erlass herausgegeben, der wie folgt lautet:

Nr. 3094/Prs. In alle k. k. Eisenbahnbetriebs-Directionen, an die k. k. Verkehrsleitung in Währisch-Schönberg, an die k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection und an alle k. k. Eisenbahn-Bauleitungen.

Anlässlich eines Disciplinarfalles habe ich die bedauerliche Wahrnehmung gemacht, daß bei einer Betriebsdirection die Gepflogenheit bestand, eigenen Bediensteten die Annahme von Remunerationen von Privatparteien oder großen industriellen Unternehmungen, welche mit der Bahnverwaltung in einem regen geschäftlichen Verkehr stehen, zu bewilligen. Abgesehen davon, daß eine derartige Gepflogenheit mit den Bestimmungen des § 33 der Dienstordnung im directen Widerspruch steht, (also davon wird abgesehen!) für was sind denn die Vorschriften aufgestellt.

Da nach denselben die Bediensteten ihren Dienst mit strenger Unparteilichkeit zu versehen, sich hiebei jeder Beeinträchtigung oder persönlichen Bevorzugung dritter Personen zu enthalten und weder direct noch indirecte sich für ihre Dienstleistung von Seite einer Partei Geschenke oder sonstige Vortheile zuwenden lassen dürfen, muß dieser Vorgang auch vom ethischen und moralischen, sowie auch vom Gesichtspunkte der Standesehre als ganz verwerflich und unzulässig bezeichnet werden.

Ich finde daher die k. k. Eisenbahnbetriebs-Directionen zc. zu beauftragen, dem unterstehenden Personale die Annahme von Geschenken oder Remunerationen von Privatparteien ein- für allemal auf's Entschiedenste zu untersagen und Zuwiderhandlungen unmissverständlich und jederszeit im Disciplinarwege, w o m ö g l i c h mit Entlassung zu ahnden. Wien, am 28. Juli 1893.

Der Präsident: Bilinski.

Also, merke es Dir Bruder Staatseisenbahner, Du darfst wohl vom ethischen, moralischen und vom Gesichtspunkte der Standesehre aus Hunger leiden, aber ja kein Geschenk oder eine dem ähnlichen Begünstigung annehmen, um Dir Deine Lebenslage zu erleichtern.

Sehr löblich das, Herr Präsident. Haben Sie sich nicht geschämt bei Widmung dieses Erlasses, welcher der Spiegel der k. k. Staatsbahnen ist? (!) — Denn es ist immerhin ein Armutzeugniß, wenn die Staatseisenbahn-Verwaltung ihre Bediensteten derart entlohnt, daß sich dieselben ihren Lebensunterhalt auf eine derartige Weise zu erleichtern g e z w u n g e n s i n d. Würden die Bediensteten derart entlohnt werden, daß sie auf ein Geschenk Seitens der Privatparteien verzichten könnten, so würde dies auch ohne Ermahnung geschehen, denn es ist für einen Jeder beschämend genug, es thun zu müssen, wenn er weiß, daß ihm keine andere Wahl übrig bleibt, um seinen Kindern genügend Brod zu verschaffen. Was die Standesehre anbelangt, auf die sich der Herr Präsident Dr. Bilinski beruft, die hat nur einen Werth für i h m a l l e i n ! bei den Bediensteten ist sie größtentheils zum Teufel gegangen, schöne Knöpfe und Sterne lösen lange nicht die Wagenfrage — Standesehre ist kurze Arbeitszeit, gute Entlohnung!

Wenn die Staatsbahner so gut bezahlt sind, warum kommen dann so viele Unregelmäßigkeiten in Puncto Geldgebarung vor? Noth bricht eben Eisen und deshalb pfeift sie auch auf die sogenannte Standesehre.

Jeder hat foviele Ehrgefühl in seinem Leibe, wenn es ihm halbwegs gut geht, daß er seinen Dienst vollkommen correct und pflichteifrig ausführt, wenn er aber sieht, daß ihn die Oberen trotz angestrengten Dienstes doch noch Hunger leiden lassen, dann hilft er sich eben selbst, wie er nur kann und ist er einmal auf diese Stufe gerathen, dann wird ihm eben auch die Wahl leicht und greift zu, wo etwas zu nehmen ist. Wir anticapitalistisch Gesinnten predigen Niemanden die Unehrllichkeit, wissen aber in jedem dieser Fälle unser Urtheil zu fällen.

Und wenn hunderte solch' ähnliche Erlasse herausgegeben werden, so wird die Verlegung der ? Standesehre! doch trotz alldem noch immer fortgesetzt, wenn auch nicht mehr so öffentlich, so doch im Geheimen, und dies nicht etwa nur von der Dienercategory, o nein, sondern noch vielmehr von Seite der Beamten und Unterbeamten. Und was die Dienstordnung der österreichischen Staatsbahnen anbelangt, so sind da wohl noch andere Punkte enthalten, die einer Kritik werth sind, doch davon ein anderes Mal. Es ist nur köstlich, daß die

Ausarbeitung der Dienstordnung bis jetzt noch nie die Bediensteten befragt worden sind, ob sie auch mit derselben in allen Punkten einverstanden sind.

Wenn das Postulat „Standesehre“ gerettet werden soll, Herr Präsident, dann geben wir Ihnen den Rath, die Ihnen jeder ehrliche Mensch geben wird, bezahlen Sie ihre Bediensteten derart, daß sie nicht hungern, nähren Sie selbe nicht in einer unmenschlichen Weise aus, daß die Armen frühzeitig dem Siechtume verfallen, dann haben Sie mehr als die Standesehre gerettet, sie haben Leben, Gesundheit und Familienglück ihrer Angestellten gefördert, die genau so nützliche Staatsbürger sind, wie Sie, Herr Präsident!

Der größte Schatz im Staate ist der Mensch — nicht die Standesehre! —

R. M. F. K. r. h.

### Die Uebervorteilungs-Tactik

der Eisenbahnverwaltungen bei Verunglückungen.

Gar manche dunkle Pfade schlagen die Eisenbahnverwaltungen ein, wenn es gilt auf ja recht „billige“ Weise bei eventuellen Schadenersatzansprüchen auf Grund des Haftpflichtgesetzes durchzukommen. — Jede Bahnverwaltung hat hierin seine eigene Art die Verunglückten zu entschädigen, was aber in der Regel einen zweiten Unfälle gleichkommt. Wir werden diese verschiedenen Arten durch Beispiele illustriren, vielleicht gelingt es uns damit, soweit aufklärend zu wirken, daß diese schon ganz gewöhnliche Tactik von jedem Einzelnen durchschaut wird. Diese Artikelserie, welche fortgesetzt wird — da Stoff genug vorhanden ist — wird mit einigen Beispielen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn beginnen, und in den nächsten Nummern auch der anderen Bahnen gedenken.

Im Jänner v. J. verunglückte ein 26jähriger Verschieber der Nordwestbahn, indem er bei der Arbeit überfahren und sofort getödtet wurde. Der Verunglückte hatte seinen ganzen karglichen Verdienst seinen alten Eltern als Beitrag zum Haushalte gegeben, denn der Vater, ein Tagelöhner, leidet an Staar des linken Auges, und kann demzufolge nicht viel verdienen; die Mutter ist vollständig erwerbsunfähig, da sie eine verkrüppelte linke Hand hat. Die Direction der Nordwestbahn, an welche sich der Anwalt der beiden alten Leute vor Einleitung des Processes unter ausführlicher Darstellung der Sachlage wandte, erwiderte, daß sie eine Verpflichtung der Bahngesellschaft zu einer Ersatzleistung an die Eltern des „durch seine eigene Unvorsichtigkeit“ verunglückten Verschiebers nicht anzuerkennen vermag, fügte jedoch bei, daß sie den Appell des Advokaten an ihre Billigkeit und Humanität in der Art würdigen wolle, daß sie die alten krüppelhaften Leuten eine einmalige Unterstützung von fünfzig Gulden anbiete.

Dieser „edelmüthige“ Antrag wurde abgelehnt und die Klage Namens der Eltern des Verunglückten eingebracht.

Nach einiger Zeit erhielt der Anwalt der Kläger ein Schreiben der Nordwestbahn-Direction, mit welchem dieselbe mittheilt, daß sie mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Kosten des Processes, sowie in der Erwägung, daß sich die Kläger „in nicht besonders günstigen Verhältnissen“ befinden, sich veranlaßt sieht, denselben einen Abfindungsbetrag von 250 fl. anzubieten.

Einen Tag, nachdem der Advokat dieses Schreiben erhalten hatte, sollte ein gerichtlicher Termin, eine sogenannte Tagatung in der Angelegenheit abgehalten werden. Zum größten Erstaunen des Anwaltes erschien hiebei ein Beamter der Bahn und producirte ein von den klägerischen Eheleuten gefertigtes Schreiben, mit welchem dieselben jenen Vergleichsantrag, welchen die Direction dem Anwalte erst einen Tag vorher hatte zukommen lassen, bereits angenommen hatten!

Als der Anwalt dieses Vorgehen der Direction entsprechend rügte, hatte dieselbe keine andere Antwort, als daß sie dessen „subjective Berechtigung zu einer Kritik überhaupt nicht anerkennen vermöge, daß aber auch in objectiver Hinsicht seine kritischen Bemerkungen jeder thatsächlichen Begründung entbehren.“ Welcher Werth diesem schwächlichen Versuche einer Rechtfertigung beizumessen ist, ergibt sich daraus, daß alle hier erzählten Thatsachen actenmäßig und documentarisch festgestellt sind.

Schon nach drei Monaten hatte derselbe Anwalt abermals Gelegenheit, eine Klage aus dem Haftpflichtgesetze gegen die Nordwestbahn zu überreichen. Wieder handelte es sich um einen Verschieber, der beim Ankuppeln von Waggons durch einen Zusammenstoß vollständig zerknickt wurde. Die Mutter des Verunglückten ist in zweiter Ehe an einen Nachtwächter der Nordwestbahn verheiratet und begehrt, nachdem ihr Gatte seinen Lohn für sich benützt und ihr Sohn seinen ganzen Verdienst an sie abgeführt hatte, den Ertrag des ihr durch die Tödtung ihres Ernährers zugegangenen Schadens. Trotzdem die Frau auf das Vorgehen der Bahndirection in dem vorigen Falle aufmerksam gemacht und vor dem selbstständigen Abschluß eines Vergleiches eindringlichst gewarnt worden war, erhielt ihr Rechtsfreund bald nach der Einleitung des Processes ein Schreiben, in welchem sie mittheilt, daß ein Herr von der Bahndirection zu ihr gekommen sei und ihr bedeutet habe, daß, wenn sie nicht einen Ausgleich von 200 fl. annehme, ihr Mann aus dem Bahndienste sofort entlassen werde, daß sie diesen Ausgleich nicht annehmen wolle, aber durch vieles Zureden und Drängen von Seite des Herrn Beamten diesen Betrag per 200 fl. doch angenommen und die Vergleichsurkunde eigenhändig unterschrieben habe. Das ging denn doch dem Anwalte zu weit; er

machte der Direction in energischer Weise den Standpunkt klar und fügte bei, daß er die Frage, ob ein solches Vorgehen den Anforderungen jenes höheren Anstandes, welchen ein öffentliches Institut unter allen Umständen wahren soll, entspricht, an kompetenter Stelle zur Erörterung bringen werde.

Die „löbliche“ Direction steckte diese moralische Ordnungszurechtweisung ruhig ein. Was sollte sie auch hierauf erwidern? Die Thatsachen waren nicht abzuleugnen und im Uebrigen — die Moral steht nicht auf der Tagesordnung.

Die Direction hatte einen „billigen“ Ausgleich geschlossen und die Interessen ihrer Gesellschaft vortrefflich gewahrt. Wenn sie recht viel solcher Vergleiche schließt und vielleicht, was ja nahe liegt, in vielen anderen Fällen verhindert, daß die geschädigte Partei überhaupt einen Rechtsfreund aufsucht, so kann dadurch sogar die nächste Dividende um einige Kreuzer höher ausfallen und Verwaltungsrath und Generalversammlung werden durch ansehnliche Remunerationen den Direktoren „für ihre umsichtige und tüchtige Geschäftsführung“ — wie der officielle Ausdruck lautet — die Anerkennung zollen. Daß an dieser Dividende und an diesen Remunerationen Blut und Leben von braven Arbeitern, die heißen Thränen von Eltern klieben, welche den Tod ihrer Kinder, den Verlust der Stützen ihres Alters beklagen, das sieht die Herren wenig an.

Die Ausbeutung in ihrer furchtbarsten Gestalt, die Ausbeutung der Katastrophen feiert ihre Orgien und dem Gesetze ist eine Nase gedreht, denn die Vergleiche sind rechtskräftig und unanfechtbar und „Brutus ist ein ehrenwerther Mann“.

Wie wir hören, sollen die beiden obigen Fälle dem Handelsministerium als der obersten Aufsichtsbehörde für Eisenbahnen angezeigt worden sein. Mit welchem Erfolge, das wird die Zukunft lehren. An die Arbeiter aber, welche etwa in die unglückliche Lage kommen sollten, Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze geltend zu machen, richten wir die bringende Mahnung, ihre Interessen nicht preiszugeben und ihre Rechte sich nicht um 30 Silberlinge abkaufen oder abpressen zu lassen und den Anwälten, welchen die Aufgabe zufällt, diese Interessen zu schützen, rufen wir zu: Videant consules!\*)

Diese Thatsachen, welche wir einen bezüglichen Artikel des „Arbeiterchutz“ entnehmen, zeigt nur zu deutlich, daß es mit den in der „B.-Z.“ schon öfters gepriesenen Wohlwollen dieser Eisenbahngesellschaft oder deren leitenden Factoren nicht gar so gut bestellt sein kann und zeigt den dort bediensteten Collegen gewiß deutlich genug, daß sie es genau so nothwendig haben, sich der Organisation anzuschließen, wie die der anderen Bahnen.

### Fachgenossen!

Agitirt überall für den Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs!

### In unseren Berufszweig einschlägige Gesetze, Erlässe u. Verordnungen.

Da der Zweck unseres Blattes gewiß nicht nur allein darin besteht, vorhandene Uebelstände in unserem Berufszweige aufzudecken, sondern dieses namentlich ein Mittel sein soll, welches uns auch Aufklärung in allen für uns wichtigen Fragen geben soll, so finden wir uns veranlaßt durch Verbreitung der auf uns bezüglichen Gesetze und Erlässe in erster Linie den Grund dazu zu legen.

Es ist nahezu ungläublich, daß vom Staate in Eid und Pflicht genommene Vertrauenspersonen wie wir, durch eine große Anzahl von Jahren keine richtige Meinung sowohl von den beschworenen Staatsgrundgesetzen als auch von den die zu unserem weiteren Schutze bestimmten Gesetzen, Erlässen und Verordnungen haben.

Was erscheint daher am nothwendigsten, als daß wir uns auch hierin zurechtzufinden trachten, — denn Unkenntnis der Gesetze schützt bekanntlich vor den Folgen einer Unterlassung oder Übertretung nicht; wir glauben daher in ihrem Sinne zu handeln, wenn wir in jeder Nummer unseres Blattes eine Rubrik einräumen, welche in dieser Richtung hin, gewiß ihren Ansprüchen nachkommen wird.

Wir beginnen heute mit dem am wenigsten vollständig bekannten und doch für uns so wichtigen Haftpflichtgesetze nebst den einschlägigen Paragraphen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und anderen Entscheidungen zc.

Unsern geehrten Abonnenten werden wir diese als Beilage zur ersten Nummer des Blattes senden.

Haftpflicht der Eisenbahn-Unternehmungen für die beim Verkehr sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen. Gesetz vom 5. März 1869, N. G. Bl. Nr. 27.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen wie folgt:

§ 1. Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herbeigeführt wird, so wird

\*) Citat der Schlussworte einer Rede des Cicero: „Wägen die Consuln darauf achten, daß der Staat keinen Schaden erleide.“

stets vermuthet, daß die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient. Das Verschulden dieser Personen hat die Unternehmung ebenso wie ihr eigenes Verschulden, durch Leistung des Ertrages nach Maßgabe der §§ 1325 bis 1327 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu vertreten.

(Der Wortlaut der bezüglichen §§ ist am Schlusse dieses Gesetzes abgedruckt. Die Red.)

§ 2. Von dieser Ersatzleistung wird die Unternehmung nur dann, und nur in dem Maße befreit als sie beweist, daß die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt — vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung im Vorhinein angekündigte oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung dieser Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung.

§ 3. Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage dieses Gesetzes wegen Ereignungen, die der Wirksamkeit desselben nachgefolgt sind, erhoben werden, gehören nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht in dessen Sprengel die geklagte Unternehmung ihren Sitz hat, oder die Ereignung eingetreten ist.

Über dieselbe ist summarisch zu verfahren und es können mehrere Kläger Ertragsansprüche, welche in derselben Ereignung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift geltend machen.

§ 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben ist der Justizminister beauftragt“.

Handels- Ministerial- Erlass vom 6. April 1874, Z. 10.643, G. B. 1874 : 43 :

„Ich bin zur Kenntnis gekommen, daß eine Betriebsdirection in Fällen, in denen durch ein Ereignis im Eisenbahnverkehre die körperliche Verletzung oder die Tödtung von Bahnbediensteten herbeigeführt wird, von der irrigen Ansicht ausgeht, daß das Gesetz vom 5. März 1869, N. G. Bl. Nr. 27, auf Bahnbedienstete keine Anwendung finde, bei den Verhandlungen über die Ersatzleistung einen gegen das gedachte Gesetz verstoßenden Vorgang beobachtet.

Aus diesem Anlasse hat der Verwaltungsrath sofort die entsprechenden Weisungen zu ertheilen, da ich auf die genaueste Befolgung dieses Gesetzes vom Standpunkte der Verkehrssicherheit bringen muß.

Die bezüglichen Paragraphen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches seien hier angeführt:

§ 1325. Wer Jemanden an seinem Körper verletzt, bestreitet die Heilungskosten des Verletzten; erzetet ihm den entgangenen, oder wenn der Beschädigte zum Erwerb unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst, und bezahlet ihm auf Verlangen überdies ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzensgeld.

§ 1326. Ist die verletzte Person durch die Mißhandlung verunstaltet worden, so muß, zumal wenn sie weiblichen Geschlechtes ist, insofern auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, als ihr besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann.

§ 1327. Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden“.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 25. Juli 1882, Z. 11.219:

Die Verzichtleistung des bei einem Eisenbahnunfalle Beschädigten auf weitere Entschädigung hat auf die der Gattin und Familie nach § 1327, A. b. G. B., zustehenden Ansprüche keinen Einfluß. Der Witwe des Getödteten ist kein Kapital, sondern nur eine Rente und zwar nur für jene Zeit zuzusprechen, welche der Getödtete muthmaßlich gelebt hätte, wenn ihm der Unfall nicht zugefallen wäre.

Da nach § 24, A. b. G. B., vorausgesetzt wird, daß der Mensch gewöhnlich das 80. Lebensjahr nicht überlebt, so muß auch bei der Bemessung der Dauer des Rentenbezuges dieses Alter zum Maßstabe angenommen werden“.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 15. September 1878, Z. 7209:

„Der gegen eine Eisenbahngesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 und bezw. auf Grund des § 1827, A. b. G. B. erhobene Anspruch auf Leistung einer Rente, unterliegt der im § 1489, A. b. G. B., normirten Verjährungsfrist.

§ 1489. Jede Entschädigungsklage erlischt nach drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wurde. Ist ihm der Schaden nicht bekannt worden, oder ist derselbe aus einem Verbrechen entstanden, so verjährt sich das Klagerrecht nur nach dreißig Jahren.

Die humane Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Wo haben wir Geseze? Scheinbar sehr überflüssige Frage deren Beantwortung doch klar: Um von Hoch und Niedrig befolgt zu werden, — sollte man meinen. Wie verhält sich aber diese Frage zum praktischen Leben?

Wir haben zwar Geseze aber — um von den Machthabern, wo selbe ihnen unbeanquem, umgangen zu werden, jedoch wehe dem Besigloßen, dem Bediensteten, wenn selbe, dort wo diese Geseze ihnen Pflichten und Leistungen auferlegen, nicht bis aufs letzte Tüpfel am i befolgt werden; dreimal Wehe aber, wenn es dem einen oder dem andern einfallen sollte, zum Schutze gegen die Machthaber diese Geseze in Anspruch zu nehmen. Im günstigsten Falle bewirkt ein solches Vorgehen die Verdammung recte Kündigung von Seite der Machthaber, d. h. Scheidung der räumigen Schafe, damit die Aeglosen nicht angestekt werden. „Crempel statuiren zum warnenden Beispiele“ nehmen sie es.

Wo Geld da Macht und Macht geht vor Recht, besonders in Fällen wo der Rechtsbedürftige besiglos, arm und in Folge dessen sein gutes Recht nicht wirksam zu vertreten im Stande ist, denn für das wenigstens scheinbar gesegnete Vorgehen sorgen schon die Machthaber, ihr Prinzip „der Schein muß gewahrt werden“ halten sie vorfichtigerweise thumlichst aufrecht.

Wie diese Rechtslosen von den Machthabern behandelt werden, liefert uns die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit ihrer Krankentassa und Pensionsfond ein kleines Beispiel.

Vor Einführung der Krankentassa war die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ihren mit Dekret angefertigten Bediensteten, sowohl Beamten als auch Unterbeamten und Dienern verpflichtet auf Grund dieser Dekrete im Erkrankungsfall drei Monate hindurch die laufende Gage ohne jedwede Gegenleistung hiesfür, auszusahlen, den Unterbeamten und Dienern war auch das Recht auf Arzt und Medicamente auf Kosten der Nordbahn gewährleistet.

Weil aber das Krankentassengesetz erst bei 5monatlicher Gage von der Versicherungspflicht enthebt, haben die Machthaber und deren Stellvertreter beim grünen Tische nicht nur den Unterbeamten und Dienern diese dreimonatliche Gageauszahlung und das kostenlose Recht auf Arzt und Medicamente einfach entzogen durch einen 2% Gehaltsabzug a conto Krankentassa eine Reduzierung des Gehaltes oktroyirt und sich selbst obgenannt 3 Monate auf 5 Monate ausgedehnt (die Herren Subalternen dürften sich nicht einbilden ihrenwegen, sie waren blos der Schein) sondern der Anstalt selbst wurde damit ein kleines Geschäftchen zugeschanzt, wie aus folgenden Ziffern zu ersehen.

Rechnungs-Abschluß der Krankentassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1892.

Table with 2 columns: Einnahmen (Earnings) and Ausgaben (Expenditures). Einnahmen includes Mitgliederbeiträge (117,259-64), Beitrag der K. F.-N. (58,629-82), and Sonstige (16.33). Ausgaben includes Krankengelder (118,913.69), Honorar d. Ärzte u. Hebammen (20,948-23), Medicamente u. therap. Befehle (15,627-96), Spitalskosten (4010-36), Beerdigungskosten (3899—), Regiekosten (276—), and Diverse (27-05).

Summe fl. 176,905-79  
Summe fl. 163,702-29  
Überschuß fl. 12,203-50

Wie aus angeführtem Abschluß zu ersehen ist, ist es das ganze Nettoeinnahmen von fl. 117,259-64, welches die Bediensteten den armen Aktionären zahlen müssen, damit diese Armen der Armen nicht — erkurgern.

Bei den Ausgaben tritt es aber noch greller ins Licht, denn die erste Post der Ausgaben per fl. 118,913-69 war vor Einführung der Krankentassa zum größten Theil alleinige, die 2., 3., 4. und 5. Post jedoch ausschließliche Pflichtenlast der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nachdem die erste Post nicht genau in diesem Sinne festgestellt werden kann, wurde die Last von mindestens fl. 150,000 abgewälzt dafür die bedeutend leichtere von fl. 58,629-82 übernommen, ein ganz nettes Geschäftchen von über fl. 90,000.

Bei Punkt 2 der Ausgaben, Honorar der Ärzte und Hebammen, ist mit dem Betrage von fl. 20,948-23, der Gehalt sämtlicher Bahnärzte verstanden, früher alleinige Last der K. Ferd.-N., jetzt natürlich ganz abgewälzt; daraus ist zu ersehen, daß keine Bahnsondern nur Krankentassa-Arzte existiren, trotzdem wieder dieselben nur als Bahn- und nicht als Krankentassa-Arzte betrachtet, sie selbst aber betrachten die Krankentassa nur als eine Last.

Bei Punkt 3 der Ausgaben ist in den Betrag von fl. 15,627-96 für Medicamente und therapeutische Befehle (früher alleinige Last der Anstalt selbst) auch die Erhaltung der Medicamenten recte Verbandskasten aller Typen enthalten und wie viele Stations-Vorstände glauben den Arbeitern und Bediensteten eine besondere Gnade zu erweisen, wenn sie bei irgend einer Verletzung, die nicht gleich ans Leben geht, selben Verbandzeug aus diesem Kasten herausgeben. Auch ist

der Arbeiter und Bedienstete darüber nicht aufgeklärt, daß dies von seinem Gelde, er daher wohlbegründeten Anspruch darauf hat. Passagieren wird aber bei der geringsten Veranlassung der ganze Kasten zur Verfügung gestellt.

Wie können die Bediensteten dazu verhalten werden, für das auf den Linien ihrer Anstalt reisende Publikum Ärzte, Medicamente und therapeutische Befehle zu bezahlen.

Haben wir keine k. u. k. Aufsichtsbehörde? Wo bleibt da das Recht?

Bei dem Pensionsfond tritt die Vergewaltigung noch greller zu Tage.

§ 2 des Statutes giltig vom 1. Juni 1888 lautet: „Die Pensionen und die anderweitigen in diesem Statute normirten Unterstützungsbeträge werden aus dem Vermögen der k. Ferd.-Nordbahn-Gesellschaft bezahlt, nachdem der seinerzeit von den Beamten und deren Dienern gegründete Pensionsfond in das Eigentum der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft übertragen wurde.“

Mit 1. Jänner 1893 wurde ein neues Pensions-Statut ausgegeben, worin nicht nur obiger § 2 keinen Platz gefunden, sondern § 3 des alten Statutes fest die Einzahlungen resp. Abzüge mit 3% des Gehaltes fest, das neue Statut aber erhöht diesen Abzug mit unumschränkter Gewalt auf 7% für neu eintretende Bedienstete, für die alten bleibt es aus Gnade und Barmherzigkeit bei den alten 3% (warum Erhöhung??).

Nicht das Vermögen der Kais. Ferd.-Nordb., von dem die Pensionen nach § 2 des Statutes vom 1. Juni 1883 gezahlt werden müssen, nicht mehr aus, ihren, mit dem Pensionsfond zugleich übernommenen Verpflichtungen (§ 19 des Statuts vom 1. Juni 1883) gerecht zu werden?

Jahresberichte wurden nicht verausgibt, wohl auch nicht verfaßt, um die Mitglieder vom Stande der Dinge anzuklären, denn Aufklärung schadet und schädigt ja das Decorum aber zahlen bis zur Bewußtlosigkeit das fördert die Interessen — aber weihen?

Bezüglich der getrennten Evidenz des Pensionsfondes gibt uns zwar der § 21 des Statutes vom 1. Jänner 1893, wenn auch nur für die Zukunft, eine Anordnung bekannt, wo bleibt aber die Vergangenheit? Oder soll Vergangenes vergessen bleiben? Weder die Direction ist solches, noch sind wir in der angenehmen Lage solches zu üben.

Der erste Punkt des § 21 des Statutes vom 1. Jänner 1893 lautet: „Zum Zwecke der dauernden Sicherstellung der im §§ 1 und 2 des Pensions-Statutes vom 1. Juni 1883 seitens der k. k. priv. Kaiser Ferd.-Nordbahn gegenüber den im § 20 bezeichneten Bediensteten und deren Witwen und Waisen übernommenen Verpflichtungen, welche in Gemäßheit der §§ 1 und 20 dieses Statutes auch fernerhin aufrecht bleiben, hat die Gesellschaft schon bisher den einen Theil des gesellschaftlichen Vermögens bildenden „Pensionsfond“ angesammelt, welcher diesem Zweck auch in Zukunft gewidmet bleibt und daher vom Zeitpunkte des Beginnens der Wirksamkeit dieses Statutes an, unter dem Titel „Pensionsfond, Abtheilung A“ in besonderer Evidenz gehalten wird.“

In dem Titirten steht wohl ein Ansameln des einen Theil des Vermögens bildenden „Pensionsfond“, aber wie und auf welche Weise dieses Ansameln geschah, darüber ist im ganzen Statute nichts zu finden, denn eine besondere Evidenz wird doch erst mit Beginn der Wirksamkeit dieses Statutes, d. h. des ab 1. Jänner 1893 gültigen, geführt und ist bisher, wie daraus zu entnehmen, nicht geführt worden. Jahres-Berichte und Rechnungs-Abschlüsse werden auch in Zukunft nicht mehr ausgegeben werden, daraus würde ja zu ersehen sein, wie mit den Geldern der Mitglieder gewirtschaftet wird (Verletzung des Decorums), wie dem Pensionsfond Lasten aufgebürdet werden, die ausschließlich Sache der Anstalt selbst sind, denn wenn die Anstalt Jemandens Verdienst als belohnungswürdig findet, so soll diese Belohnung aus eigenen Mitteln bestritten werden, aber nicht dem Pensionsfond Lasten dadurch aufbürden.

Wo bleiben da die Vereine der Beamten, die auf ihre Fahne Ständes-Interessen-Vertretung geschrieben haben? Oder tangirt solches ihre Ständes-Interessen nicht??

A. Z.

1892 Väterliche Fürsorge.

Als der Präsident der k. k. Staatsbahnen Ritter von Bilinski am 9. Jänner vorigen Jahres seine denkwürdige Antrittsrede hielt und darin sein Programm entwickelte, beschlich uns eine leise Ahnung, welche die Eisenbahnbediensteten alle, alle in eine große Kaserne rufen möchten.

Wir dachten im Geiste daran, wie schön das sein wird, kaum den militärischen Gefilden entrückt, wieder in einen Körper mit „militärischem Charakter“ eingereiht werden zu können; — alles dieses träumten wir, und wahrscheinlich auch mancher „schneidiger“ Beamte — jedenfalls auch Herr von Bilinski der Schöpfer dieses Paradieses. —

Freilich tauchten wieder bange Zweifel in unseren Innern auf, ob es den auch möglich sein wird, den Magen eines Eisenbahners, dessen Knurren schon sehr bedenklich zu werden anfing, durch glänzende Uniform und militärische Erziehung zur Ruhe zu bringen.

Aber es gelang; — doch nur auf kurze Zeit, um dann mit erneuter Kraft von seiner Leere Zeugnis zu geben. — Auch dafür glaubt Herr von Bilinski ein Mittel zu besitzen — er bereist „seine“ Personalstationen erkundigt sich genau nach den Dienst- und anderen Verhältnissen, hält wohlwollende Ansprachen an Untergebene und geht, stajern in den Personalstationen zünftig aus dem Wege, verfehlt wiederholt jeden seine „väterliche Fürsorge“, bietet jeden Angestellten Gelegenheit, seine Beschwerden vorzubringen — und versichert noch vieles andere Gute und Schöne, steigt dann in den bereit gehaltenen Salonwagen, läßt später das „Civablat“ und andere dieser Sorte selbst gegen seinen Willen seine väterliche Fürsorge ausposaunen und im Freitarten heulen, — und das Personale davon satt essen. —

Wir fassen es aber als unsere Pflicht auf, den Herrn Präsidenten theilweisen Aufhebung der Gehaltsklasse von 300 fl. bei den Zugbegleitern und Befähigung der Hungergehälte der Wächter noch lange nicht die Magenfrage beseitigt ist und daß es noch zünftig wenig „väterlich“ sei, Magazins- und Oberbau- sowie andere Arbeiter mit 80 kr. bis zu 1 fl. ohne anderen Einkommen zu entloohnen — ja diese noch durch das im k. k. Staatseisenbahnbetriebe bestehende zeitweise „Aussetzen“ der Not preiszugeben, oder wenn sie über Sommer ausgenüßt wurden, anfangs des Winters auf's Pflaster zu setzen und so der tausendköpfigen, arbeitslosen Menge noch neue Elemente zuzuführen. Wie wäre es weiter, wenn man auch auf die im k. k. Staatseisenbahnbetriebe bestehende Pauschal-, Accord- und Tanktänemwirtschaft ein wachsam Auge haben würde?

Wir glauben immer, es sei zuerst die Magenfrage zu lösen, den Körper die nötige Ruhe zu gönnen, dann die Intelligenz durch vernünftige Schulfung zu heben, was eine festere Disciplin zur Folge haben wird, als militärische Erziehung, diese Sorge können Sie Herr Präsidend ganz getroßt den Kriegsminister überlassen!

Ämeraden!

Überall wo ihr verkehrt, in jedem Gast- und Kaffeehanse, verlangt den Eisenbahner!

Eisenbahnbetriebs-Krankenkassen.

Daß diese auf Grund des Gesetzes vom 30. März 1888 in's Leben gerufene Krankenversicherung ihre höchste Vollkommenheit noch nicht erreicht hat, wird wohl Niemand bezweifeln, den Vorwurf aber, warum eben den bestehenden Mängeln nicht schon von Maßgebender Seite an den Leib gegangen würde, wird man unter Hinweisung auf verschobene Reformen die man vornahm, zu entkräften suchen.

Wie jedoch diese Reformbestrebungen in Wirklichkeit aussehen, wenn sie nützlich und wie wenig das Mitglied davon hat, ist wieder eine andere Frage, die man uns jedenfalls wie so verschiedene andere mit leeren Phrasen beantworten mußte — daß hier, sowie in anderen Versicherungsfragen die Eisenbahnbediensteten soviel wie möglich in ihrer unschuldigen Unwissenheit belassen werden, ja daß man die Cassamitglieder zumeist Ausschüsse wählen läßt, deren bewährter Servilismus einen menschenwürdigen Vergleich entschieden nicht zuläßt, ist eine derart bekannte Thatsache, daß es überflüssig wäre, diese noch durch Crempel zu bekräftigen. —

Daß ferner das tägliche Krankengeld von 60% des ortsüblichen Taglohnes, gewiß nicht einmal für das Mitglied allein zur Bestreitung der Lebensbedürfnisse hinreicht und die Familie gerade in solcher schwerer Prüfungszeit wie sie eine Erkrankung des Familienvaters mit sich bringt, noch dem Hunger und dem Elende preisgegeben ist, wird wohl kaum Jemand bestreiten können — ebenjowenig das Factum, daß das definitiv angestellte Personale, welches verträglich eine gewisse Zeit — bei den meisten Bahnen durch 3 Monate, — ohnehin im Fortbezuge des Gehaltes bleibt, verkürzt erscheint. — Daß endlich die Betriebskrankencassen der Eisenbahnen in jenen Fällen von Verunglückungen, wo die Bahnverwaltungen nach dem Gesetze (§ 1325 ab G.-B.) zur Bestreitung der Heilungskosten verpflichtet sind — durch diese in unverantwortlicher Weise benachteiligt werden, ist wohl zumindest so wahr, als es wenig allgemein bekannt ist. — Meines Wissens ist der Fall noch nie vorgekommen, daß der Ausschuss einer Eisenbahnbetriebskrankencassa diese Frage in Erwägung gezogen hätte, was freilich sehr wenig nützlich würde, da doch nach den Bestimmungen des § 52 d. Kr.-B.-G. selbstverständlich ganz nutzlos wäre, wo doch im Vorhinein nebst dem dominirenden Einflusse der von der Betriebsunternehmung gewählten Ausschüsse auch noch die Zahl der von der Unternehmung beigestellten Ausschüsse im Vorhinein schon einen Proceß gegen die eigene Betriebs-Unternehmung — der ja nach den bisherigen Erfahrungen unvermeidlich wäre — nicht nur im individuellen Interesse unterlassen wird, sondern sogar vollkommen ausschließt.

Und so gibt es noch viele Fälle, die einer Reform zu unseren Gunsten bedürfen, die aber ohne kräftiges, einiges Zusammenwirken Aller stets ein frommer Wunsch bleiben wird.

Diese Einigkeit nun — die absolut nothwendig ist, um unsere

Interessen zu wahren, und unsere Verhältnisse zu bessern, — unter uns zu erzielen, ist die heiligste Aufgabe dieses collegialen Unternehmens der einzigen, wirklichen Fachpreffe, die wir Euch Collegen hiermit zur kräftigen Unterstützung durch zahlreiches Abonnement, unter Berufung auf Euren bekannten collegialen Sinn empfehlen.

\* \* \*

Vom Pensionsfond der k. k. Staatsbahnen.

Die Commission der Wiener Verkehrs-Anlagen als Concessionärin der auf Rechnung des Staates zu erbauenden Stadtbahnlinien hat vier Millionen Kronen Nominale, ihrer Obligationen beim Pensionsfonde der k. k. Staatsbahnen placirt, — leider konnten wir nicht erfahren, zu welchem Curse diese Obligationen übernommen worden sind. —

Wir möchten diese Action eine günstige nennen, wären wir Kapitalisten und würden nicht durch diese Anleihe die Angestellten der k. k. Staatsbahnen ein Interesse daran haben müssen, daß ihre Arbeitsbrüder bei der künftigen Stadtbahn tüchtig ausgebildet werden. —

Der Arbeitende.

(Auszug aus dem Werke: Bayer, Arbeiter und Wissenschaft. Erste Lieferung der Serie: „Aus Leben und Wissenschaft“. Gesammelte Vorträge von Dr. D. Döbel, ordentlicher Professor an der Universität in Zürich. Verlag von J. B. Metz in Stuttgart. Dieses vorzügliche Werk können wir unsern Lesern bestens empfehlen.)

Die Statistik zeigt mit unwiderlegbaren Ziffern, daß in unserer Aera des kapitalistischen Betriebes der eigentliche Besitz in allen Industrieländern sich mehr und mehr in die Hände einiger Weniger concentriert, indes das productiv arbeitende Volk immer mehr verarmt.

Das lehrt uns die alte Welt: Großbritannien, Frankreich, Belgien, Deutschland, Oesterreich, Italien, die Schweiz mit ihren 1000 Millionen, das lehrt uns die neue Welt, in krafterster Form Nordamerika, wo die Vanderbilt's und Gould's Hunderte von Millionen Dollars besitzen, indes Tausende von arbeitsfähigen Menschen als Tramps (Landstreicher) kein Brod zu finden vermögen.

Etwas 100 amerikanische Geldgrößen besitzen ein Vermögen von je 20 und mehr Millionen Dollars, also von je 100 und über 100 Millionen Franken.

Der jüngst in Abrahams Schooß zurückgekehrte Jay Gould hinterließ ein Vermögen von 1750 Millionen Dollars, oder über 8750 Millionen Franken (8¼ Milliarden Franken). Ein Mann der als Kuhboie einst sein Brodchen verdienen mußte, verfügte am Ende seines kurzen privilegierten Nüchtereins über ein Vermögen, das hingerecht haben würde, um einer ganzen Million besigloßer Familien so viel Land zuzuwiesen, daß sie mit einer Gesamttopfzahl von 3½ bis 4 Millionen Aemchen reichlich genügend Brod hätten finden können.

Vanderbilt besitzt 1560 Millionen Dollars, d. h. über 7800 Millionen Franken. Mackay rühmt sich seiner Milliarde, J. P. Jones hat 480 Millionen Dollars, das ist eine Kleinigkeit von 2400 Millionen Franken.

In Amerika nicht minder als in den Industrieestaaten der alten Welt sind es nur einige Wenige, welche den Vienenhonig der Arbeit in Niesenhälter an sammeln, indes die Arbeitsbienen mit bloßen Zuckermasser abgefüttert und gelegentlich auch den Hungertod preisgegeben werden. Ohne productive Arbeit zu leisten, wachsen die Millionäre zu vernichtungdrohenden Finanz-ungeheuern.

Wie könnte es auch anders sein! Die Werke eines Carnegie lehren uns, wie das zugeht: Als dieser Herr vor 22 Jahren seine Stahl- und Eisenausbeuterei begana, legte er 46.000 Dollars in sein junges Geschäft als Betriebskapital. Seitdem haben die Carnegie'schen Werke nicht weniger denn 60,000,000 Dollars Profit gemacht!

Anlage-Kapital: 46,000 Dollars — Gewinn: 60 Millionen 1304 Prozent Gewinn!

Das war aber noch nicht genug! Die Direction dieses Werkes erklärte den Arbeitern im letzten Sommer (1892), daß sie die bisjehrigen Arbeitslöhne nicht mehr bezahlen könne. Die Arbeiter hingegen wollten sich angeichts der von ihren Händen geschaffenen Millionen den Lohnabzug nicht gefallen lassen und wurden deshalb auf die Straße geworfen. Das Establishement befestigte sich und ließ sich durch bezahlte Mordbuben nach amerikanischem Muster vertheidigen und auf jene schießen, welche den Reichthum von 60 Millionen Dollars geschafft haben. —

Auf der einen Seite wachsen die Besitzthümer einiger Weniger in's Ungeheuerliche und nimmt das Jahreseinkommen der paar Wenigen in'sündhafter Progression zu; auf der andern Seite wird das Volk in seiner übergroßen Mehrheit immer ärmer und sinkt das Jahreseinkommen des arbeitenden Bürgers und Unterthans auf jenes Minimum, das ein Zwiel zum Sterben, ein Zuwenig zum Leben bedeutet.

Der arme Weber im Toggenburg (Kanton St. Gallen) verdient während zwei Wochen mit 12 langen Arbeitstagen 5 Franken (4 Mk.) bis höchstens 14 Franken (11 Mk.). Aus diesem jämmerlichen Einkommen soll der arme Weber seine ganze Familie ernähren und kleiden! —

Im Jahre 1876 gab es in Preußen 7501 Personen, die jährlich zwischen 20.000 und 100.000 Mark einnahmen.

Im Jahre 1890 gab es dagegen 12,521 Menschen in den preußischen Landen, welche ein Jahreseinkommen von 20.000 bis 100.000 Mark beziehen.

Geradezu riesenhaft sind die Jahreseinkommen der Oberpriester Mammons, der Leiter großer Banken; die vier Direktoren der großen Distrikgesellschaft erhalten — jeder, ja jeder per Jahr über eine halbe Million Mark, das ist das Hundertfache des Unterhaltes für eine im Wohlstand ernährte Familie! Jeder der drei Direktoren der Berliner Handelsgesellschaft erhält jährlich über 1/4 Million Mark.

Jeder der vier Direktoren der Dresdener Bank erhält per Jahr 193.000 Mark. Jeder der zwei Direktoren der Internationalen Bank in Berlin bezieht etwa 175.000 Mark. (Weitere Details siehe in Luz, Sozialpolit. Handbuch, pag. 42.)

Dagegen gibt es in Schlesien Hunderte armer Weber, von denen die geschicktesten und fleißigsten von Morgens 5 bis Abends 10 Uhr per Tag genau 75 Pfennig, die weniger guten Weber 54 Pfennig, die ungeschickteren Arbeiter bloß 25 Pfennig per Tag und für die ganze Familie verdienen.

Sichorientafsee, Wehl- und Wasserfuppen, trockenes Brot — das ist — jahraus, jahrein — der Speisestück dieser Leute, welche von Morgens 5 bis Abends 10 Uhr nur der irdischen Arbeit nachgehen, keinen Sinn mehr für geistliche Dinge haben und noch so gottlos sind, die Anlage eines Spartkapitals zu veräumen.

Heute zählt man während der Winterszeit in Amerika die Zahl der arbeitslosen Hungernden, welche in Städten liegen oder als Tramps das Land durchziehen, nach Millionen.

Und wie viele Hunderttausende arbeitsloser Armer zählt Europa zu den Zeiten der immer rascher wiederkehrenden Handelskrisen? Wie viel Elend schreit da zur menschlichen Barmherzigkeit empor?

Wie viele Geburdegeborene gehen in Hunger und Krankheit zugrunde? — „Frage die Vögel des Himmels, die werden Dir's sagen!“ Je mehr die Maschinen Arbeit leisten, desto mehr und länger muß der Maschinen-Arbeiter sich anstrengen, um sein Brot zu bekommen; auch sein Weib muß helfen, seine Kinder müssen helfen, auf daß diese Menschen nicht völlig im Hunger umkommen. So will es der kapitalistische Betrieb.

Wissenschaft und Technik haben den Kulturfortschritt in ganz neue Bahnen geleitet. Aus der handwerkemäßigen Einzelarbeit hat sich der Maschinenbetrieb der Großindustrie und des Großhandels entwickelt.

Jedes Jahr brachte neue Maschinen, deren produktive Arbeit übertragen wurde. Jeder Tag brachte neue Verbesserungen, durch welche die Maschinenarbeit immer produktiver wurde.

Der Kapitalismus — und das ist sein wirkliches, sein unsehbare Verdienst — der Kapitalismus war es, der diese rasche Entwicklung ermöglichte.

Aber der Kapitalismus hat seine Schuldbigkeit so gründlich gelhan, daß für ihn zu thun nichts mehr übrig bleibt.

Man schätzt die Arbeitskraft aller Dampfmaschinen der Erde heute gleich einer Zahl von 200 Millionen Pferdekraften oder von 1000 Millionen Mannkräften.

Die ganze Erde zählt heute zirka 1500 Millionen Menschen. Der fünfte Theil der Menschheit würde nach der Züricher Verfassung aus stimmberechtigten Männern bestehen.

An arbeitsfähigen, kräftigen Männern — Invalide und Alterschwache abgerechnet — besitzt die ganze Menschheit etwa 250 Millionen. An arbeitenden Dampfmaschinen verfügt dieselbe Menschheit über 1000 Millionen Manneskräfte.

Die Dampfmaschinen der Erde repräsentiren also eine Arbeitskraft, die viermal so groß ist als die Arbeitskraft sämtlicher arbeitsfähiger Männer.

Vor dem Maschinenbetrieb war ein arbeitsfähiger kräftiger Mann im Stande, sich, sein Weib und seine Kinder redlich und genügend zu ernähren.

Heute aber, da auf unserer Erde die Maschinen noch viermal mehr Manneskräfte leisten, heute — muß der Mann an der Maschine hungern, heute — muß der Mann an der Maschine unnützlich arbeiten! Heute — muß das Weib dieses Mannes an der Maschine auch noch mitradern und es müssen die schwachen, unreifen Kinder des Mannes an der Maschine ebenfalls mitradern!

Und immer weiter und großartiger entwickelt sich dieser Gang. Jedes Jahr bringt neue Maschinen auf den Weltmarkt. Vor wenigen Monaten wurde in Amerika eine Maschine konstruiert, welche beim Einern der Baumwolle Amerikas von den bisher beschäftigten 800.000 Arbeitern nicht weniger als etwa 760.000 Arbeiter beschäftigungs- und brotlos machen wird.

Wer wird diese 760.000 Brotlosen ernähren? „Frage die Vögel des Himmels, die werden es Dir sagen.“

In der Dürschweis blühte Jahrzehnte lang die Maschinenindustrie, und zwar derart, daß viele fleißige und intelligente Arbeiter zu einiger Wohlhabenheit gelangten, bis die heillose Konkurrenzwirtschaft den Markt überführte und die Löhne mehr und mehr herunterdrückte.

Nun schuf ein genialer Kopf oder das Zusammenwirken etlicher genialer Köpfe ein Modell zu einer Dampfmaschine, welche nebst anderen Tugenden den Vortheil besitzt, daß sie das Fünf- bis Sechsfache einer Handmaschine leistet und exactere Arbeit liefert als die letztere.

Anstatt daß die menschliche Gesellschaft diese Erfindung begrüßte, erschrad die ganze slavisch-malträtrite Arbeiterschaft; es erschraden alle Handmaschinenbesitzer und hoben großen Lärm an; es erschraden die kaufmännischen Gesellschaften; es erschraden die Kantonsregierungen; es erschrad das ganze Volk vom Untersten bis zum Obersten im Rathe!

Anstatt zu jubeln über die Entlastung von anstrengender mechanischer Arbeit, welche nun der Maschine übertragen und dem Menschen ganz abgenommen werden könnte — anstatt zu jubeln, brach man alleorten ein großes Lamento aus. Alle wohlmeinenden Bürger und Räte traten mit schredenblaffen Willen zusammen, um gemeinsam neue Dampfmaschine jannit dem zugehörnden Patent anzukaufen zu dem Zwecke, dieses Product menschlicher Erfindungsgabe, dieses Mittel der Arbeitsentlastung — unter das Schessel zu stellen, d. h. geheim zu halten.

Der Genius der Wissenschaft und der Technik senkte trauernd seine Fadel.

Ist das möglich? Sind wir wirklich dahin gerathen, wo der genialste Gedanke eines erfinderischen Kopfes zum Frevel am Gemeinwohl ausgeschlagen kam? Haben uns Vernunft und Wissenschaft wirklich dahin gebracht, wo ihre Segnungen uns als Fluch erscheinen müssen? Nein! nein! — Das kann nicht die Wahrheit sein und nicht die Gerechtigkeit.

Der weiße Nazarener frug einstmals: „Ist der Mensch um des Sabbathes willen da, oder aber: ist der Sabbath um des Menschen willen da? Soll nicht der Mensch Herr des Sabbathes sein?“

Der selbe Nazarener würde, heute zu uns tretend, fragen: Ist die Arbeit um des Menschen willen, oder ist der Mensch um der Arbeit willen da?

Hat die Menschheit seit fast 2000 Jahren denn wirklich keine Fortschritte gemacht?

Seit 1832 wohl! Aber es ist eine große Schraube losgegangen im Getriebe der menschlichen Gesellschaft. Ist denn der Zweck des menschlichen Daseins, ist sein höchster Zweck — nur Arbeit?

Was ist menschenwürdiger: die Abtragung bei unmäßiger mechanischer Arbeit und mangelhafter Nahrung, oder aber: die selbstbewußte Beherrschung der Natur in mäßiger Arbeit nebst aller sorgfältigen Pflege geistiger und leiblicher Weiterentwicklung in fortschreitenden Menschwerdungs-Prozess.

Frage die lachenden Kinder beim blühenden Fieber, die werden es Dir sagen!

Je mehr der Mensch Maschinen schuf, desto unfreier ward der schaffende Mensch.

Je mehr die Wissenschaft und die Technik über die unerschöpflichen Naturkräfte den Sieg weiter und weiter hinaustrugen, desto mehr ward der schaffende Mensch selbst zum gefesselten Sklaven.

Der Mensch sprach zum Blitz: „Tritt unter meine Herrschaft, treibe die Maschinen, trage mein Wort und meinen Willen über die Ozeane und sei mein stummer Sklave!“ Es geschah also.

Der Mensch sprach zum tobenden Wasserfall: „Deine Kraft trete in meinen Dienst und durchbohre die graniternen Berge, auf daß fürderhin kein Hindernis mehr sei zwischen Ländern, welche durch Gleichberge von einander getrennt sind!“ Und das tobende Wasser begab sich unter den Willen des Menschen.

Der Mensch sehnte sich nach Freiheit. Und indem er die Natur bezwang, wurde er selbst erst recht zum Unfreien.

Der Mensch hatte vergessen, auch die Selbst- und Eigenjucht unter die Gesetze der Vernunft zu beugen.

Nun ist diese Selbst- und Eigenjucht zur Beherrscherin, Tyrannin der Vernunft geworden. Und unter dieser schlimmen Herrschaft sind Vernunft und Gerechtigkeit zu Herrbildern verrent und ist die Wahrheit zur Heuchelei verzerrt worden.

Das Stöhnen der mit harter Arbeit und Darbnis Ueberlasteten ist ein Hohn auf die Thatfache, daß die Maschinenkräfte der Kultur- menscheit weitaus mehr schaffen, als ehedem die ganze Menschheit mit arbeitender Kraft zu leisten vermochte.

Der Hunger der Arbeitslosen ist ein Hohn und ein Weheruf an die Adresse der Arbeitsüberlasteten.

Der Ueberfluß des Weltmarktes an erzeugten Waren ist eine Verurtheilung des planlos schaffenden Menschengeschlechtes.

Die stets und immer wiederkehrenden Krisen in Industrie, Handel und Landwirtschaft sind der handgreiflichste Beweis eines sinn- und vernunftlosen Betriebes der Produktionsmittel.

Die Rathlosigkeit der besitzenden Volksklasse Angesichts des stetig wachsenden Massenelends ist eine Banteroterklärung der kapitalistischen Gesellschaftsordnung.

Was soll nun aber werden? So kann es nicht länger gehen. Es muß dieser unversehellen Unseligkeit ein Ende gemacht werden. Die denkenden Menschen haben erkannt und Alle, Alle müssen das erkennen lernen, daß die Erde reich genug ist, uns Allen Licht und Leben, uns Allen ohne Unterschied ein menschenwürdiges Dasein zu ermöglichen.

Gleich wie wir Alle denselben Antheil an der Luft haben, die uns umspült, denselben Antheil an dem Licht des Himmels das über uns allen glänzt, gleich wie wir Alle denselben Trieb zum Leben haben, in welches uns die Natur hineingelegt, gleich wie wir Alle bereit sind, uns selber redlich Theil Arbeit zu leisten, so sollen wir Alle, Alle auch Theil haben an der Erde, die uns ernährt, an den Maschinen, die uns in der Arbeit helfen, an den Produkten, welche Natur und Menschen- und Maschinenfleisch ans Licht jagen.

Die Produktionsmittel müssen in den Besitz der Allgemeinheit zurückgeführt werden. Die Arbeit des Menschengeschlechtes muß von der Sklaverei des Privatkapitals befreit und muß mit wirklicher Menschenvernunft organisiert werden. An die Stelle der hastenden und jagenden Unvernunft muß die bedächtig handelnde und sicher berechnende, nach ewigen Naturgesetzen ordnende Vernunft treten, auf daß

Gerechtigkeit walte, in der Verteilung der Arbeit, in der Verteilung der Arbeitsprodukte, in der Verteilung von Pflichten, wie in der Verteilung von Rechten. Gleich wie die Menschen der Erde es zustande bringen wollten, den ganzen Erdball zu umspannen mit einem vernünftigen System von Verkehrsrichtungen — Post und Telegraph — ein komplizirtes System zu schaffen, welches fast mit der Vollkommenheit eines pflanzlichen oder thierischen Organismus arbeitet, so daß sich zu betlagen; ebenso soll die Menschheit sich die Systeme schaffen zur Verteilung der Arbeit und der Arbeitsproduktion.

Das ist das Krystallisationszentrum aller menschenfreundlichen Gedanken der Gegenwart.

Das ist der große Wille der sozialen Bewegung, in der wir zum mitten drin stehen . . .

### Notizen.

**\* Eröffnung einer Bahnlinie.** Am 28. September 1893 wurde die Strecke Laibach—Großluipp—Gottschee der Unterfrainer Bahnen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dieselbe beginnt am östlichen Ende der Station Laibach der Linie Wien—Triest und führt über die Stationen Laverce, Stofelca, St. Marein, Großluipp, Predole, Zobelsberg, Gutenfeld, Großlajschis, Ortenegg, Reifnitz, Mittelbarf, Gottschee nach Gottschee-Kohleverladeftelle. Hierbei werden obgenannte Stationen für den Gesamtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr, endlich die Verladeftelle Gottschee nur für die Verladung von Kohle in Benützung genommen. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt.

Wir sind davon überzeugt, daß um den Betrieb dieser Linie so recht „rentabel“ zu machen, die Ausnützungstheorie in angewandte Praxis umgesetzt werden wird, — denken wir nur daran, wie beim Baue daselbst viele Sträflinge in Verwendung standen, in der Zeit, wo tausende von Landeskinder arbeitslos, entlohnte Verwendung in anderen Provinzen oder in — Amerika suchen mußten.

**\* Der Dienst eines Zugbegleiters bei Frachtzügen.** Einer der aufreibendsten und gefährlichsten Dienste bei den österr. Eisenbahnen ist jener der Zugbegleiter bei Frachtzügen. Nicht genug, daß diese während der Fahrt in Folge der bei den meisten Wagnen angewandten, fluchwüthigen Sparwuth ohne Rücksicht auf die herrschende Temperatur oder Witterung auf offenem Bremsstige ihren Aufenthalt nehmen müssen, haben sie auch noch in den Unterwegsstationen das Verschieben und Ausladen zu besorgen. — Nur Derjenige, der schon einmal dem Erfrieren bei leerem Wagen nahe war, kann sich eine Vorstellung davon machen, was das heißt, bei 25—30 Grad Kälte seinen Posten mit scharfbegrenztem Raume einnehmen zu müssen.

Fassen wir nun die Thatfache in das Auge, daß der betreffende Begleiter sich während des Verschiebens und Ausladens in den Stationen derart erhitzt, daß er vollständig vom Schwäße durchnäßt, wieder den „luftigen“ Bremsstige einzunehmen gezwungen ist, so braucht man wohl nicht mehr zu staunen darüber, wie es kommt, daß ein derart hoher Prozentsatz an durch Verkühlung hervorgerufenen Krankheiten der Athmungsorgane und der Gelenke vorkommt. — Wäre es denn nicht schon höchste Zeit, sich dieser Opfer eines strafwürdigen Systems anzunehmen? Ist denn nicht die absolute Nothwendigkeit vorhanden, daß dieses Personal, welches wie die Barbas der Eisenbahn behandelt wird, sich endlich einmal aufrafft, ihre von allen Seiten verkannten Rechte zu wahren und wie ein Mann die gerechte Forderung auf menschenwürdige Dienstverhältnisse erhebt??

Wir, die wir diesem Marterdienst gewiß nicht fremd gegenüber stehen, werden unsere Stimme in den nächsten Nummern des „Eisenbahner“ so lange und mit folchem Nachdruck erschallen lassen, bis diesen schändlichen Zuständen für immer der Garau gemacht wird. Möge sich dieses bedrängte Personal an uns wenden, — nicht bereuen wird man es!

**\* Folgen der Verhäftselung.** Daß ein Revisionsorgan der Eisenbahn nur zu oft für die meist unrichtig angewandte Nachsicht von „oben“ einsteht, beweist folgender vom „N. W. E. M.“ am 27. September gemeldete Fall wie folgt zur Genüge.

**(Eine unmarkirte Fahrkarte.)** Der Betriebsdirektion der Franz Josef-Bahn gelangte kürzlich zur Kenntnis, daß Fahrkarten von Passagieren mitunter nicht abgegeben wurden, sondern unredlichweise wiederholt benützt werden. Bei der hierauf angeordneten strengen Kontrolle beanständete eines Tages der Zugreisende Anton F o g l den Geschäftsfreisenden Bernh. M i n d l e r. Dieser verantwortete sich dafür, daß er während der Fahrt von Tulln nach Wien geschlummert und die Frage des Kontrolleurs überhört habe. Von dem Vorfalle wurde bei Antritt des Zuges in Wien Meldung erstattet und das Bahnamt verurtheilte Minderer zu einer straflosen Nachzahlung von drei Gulden. M i n d l e r erhob hierauf gegen den Zugreisende die Ehrenbeleidigungs-Klage, weil ihn dieser eines Betrugsversuches geziehen habe. Bei der hierüber stattgefundenen Verhandlung sprach der Richter den angeklagten Revisionar frei.

Vor allem fällt uns hier auf, daß ein Geschäftsfreisender, dem doch die Eisenbahnpflichten kein „neues Thor“ mehr sind, diese Unverfrorenheit besitzt, sein „Schlummern“ als entlastend anzuföhren. Wir glauben aber, daß um die Indolenz (?) dieses Reisenden zu rechtfertigen, entweder ein „Värenschnaf“ oder ein „fingirtes Schlaf“ nothwendig war. — Daß man gegen ein vorchriftsmäßig seinen Dienst versehenes Organ der Eisenbahn deswegen die Ehrenbeleidigungsklage erheben kann, ist wohl ein Zeichen dieser Zeit, wo die Großindustriellen sich der umfangreichsten Protection der Eisenbahndirektionen erfreuen und daher schon jeder Diener — pardon, Beamte dieser Schottbarone in einem Eisenbahngeschäfte seinen Namen Diener erblickt. Der Größenwahn dieser — Herren ist uns ja bekannt!

**\* Auch ein Charakter.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn steht in dem besten Rufe an der Weise, als loyal und hochachtung, doch scheut sich diese vielgeprüfene angesehene Bahn nicht, zu dem schmuhigen Mittel zu greifen, um nicht nur die Arbeiter auszubenten, sondern auch sogar die Bacirenden ihrer erbettelten Kreuzer zu berauben.

Im Nachstenden bringen wir ein schmuhiges Geldstükel zur Warnung aller Dienstgehenden, damit selbe ihr schmerz Geld so einer „hochstänbigen Gesellschaft“ nicht opfern.

In dem Stellen-Anzeiger vom vorigen Monat, sowie in mehreren Zeitungen erschien nacheinander die Annonce, daß bei obiger Bahn 109 Posten u. zw. 33 Posten als Weichenhüter, 5 Magazins-Aufsicher, 5 Stations-Aufsicher, mehrere Heizer- und Maschinenführer-Posten zu besetzen sind und Gesuche mit 50 kr. Stempel dann ungestempelte Beslagen mit je 15 kr. Stempel versehen, an die Direktion obiger Bahn Wien II zu richten sind.

Wir haben uns u. zw. ein gewesener Maschinenführer, ein gewesener Magazins-Aufsicher und ein gewesener Stations-Aufsicher, die Gesuche verfaßt, dieselben mit 50 kr. Stempeln versehen und Beslagen in Originalen eingepfendet. Trotz der vorzüglichen Zeugnisse, die wir alle drei besetzen, erhielten wir schon nach acht Tagen den Bescheid, daß derzeit keine Stellen offen seien.

Wir fragen an?! Was für ein Vorgehen ist es von Seite einer so renomirten Bahn? Unterkäüt diese den Stellen-Anzeiger-Schmud, um uns armen stellenlosen Leuten noch die letzten Heller, die wir für unsere Familien für zweimal Mittagessen bereit hielten, zu nehmen, damit wir früher verhungern? Oder wollen diese Herren sich nur den Beweis sammeln, daß sie im Bedarfsfalle genug Material haben? Da sagen wir ihnen, daß sie sich irren würden, denn nur ein Schuft geht zu solcher Bahn dienen, wenn die dortig Angestellten einmal, um ihre Lage zu verbessern, einen verweirtesten Schritt maden. Wieder wollten wir verhungern, als an den armen, geschundenen Bediensteten einen Verrath auszuüben.

Hat die Bahn derzeit auf ihre Annonce keine Stelle offen, so kann dieselbe bei seinerzeit offenen Stellen auch auf uns nicht zählen.

Vielleicht haben schon die Protectionskinder, Kinder — der Direktoren- und Verwaltungsraths-Köchinnen die besten Plätze besetzt?!

**\* Ein empörender Fall** wird uns aus Luffig gemeldet. Am 24. v. M. hat der Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs in Luffig a. d. Elbe eine Ortsgruppe constituirt, welche unter vielen Schmerzen entstanden.

In Luffig selbst wird von „Oben“ ein wohlorganisirtes Spionagewesen geüht, welches aber nach den vorliegenden seine Aufgabe nicht recht erfüllt haben mag.

Wdt Tage nach der Gründung kam Herr von G—y, seines Zeichen Secretär der österr. N.-Westbahn, Allirte sich mit Herrn Director Schweigert, der N. E. Eisenbahn, um mit allen Mitteln die junge Fachorganisation zu zerstören. Diese beide Herren arbeiten mit demselben Wabhspruche wie die Anarchisten, nur mit dem Unterschiede, daß die Ersteren zur Erhaltung des Schlechten alle ungefählichen Mitteln brauchen, die Letzteren zur Hinwegführung des Schlechten auch nichts anderes wollen. So kam es, daß Herr von G—y die Functionäre der Ortsgruppe rufen ließ, seinen eine gehörige Predigt machte und sie aufforderte, sofort aus dem Vereine auszutreten. Daran war noch nicht genug, der Herr „von“ war unverschämte genug, das Staatsgrundgesetz Art. XII. zu verletzen, in dem er ein Circular in's Normalienbuch klettete, welches sagt, daß nach 24 Stunden jeder von diesem Vereine die Erklärung schriftlich an die Direktion abzugeben habe, daß er aus demselben ausgetreten. Wir wollen uns in dieser Nummer, mit diesem patentirten Gesezes-Verleker nicht befassen, sollen ihm aber jene Achtung, die ihm jeder anständiger Mensch geben wird. — Sollte aber dieses, dem Geiste der Staatsgrundgesetze zuwiderlaufendes Circular nicht sofort widerrufen werden, dann wissen wir auch was wir zu thun haben.

Unsere Collegen, der österr. N.-W. und N.-E.-Bahn, rufen wir zu: Sie mögen sich nicht wegen eines solchen erbärmlichen Mittel abjurdren lassen, sondern fest und entschlossen zur Fahne der Einigkeit halten.

### Kameraden!

**Überall wo ihr verkehrt, in jedem Gast- und Kaffeehanse verlangt den Eisenbahner!**

### Eingefendet.

**Löbliche Redaktion!**

Da ich meinen inneren Drang nicht mehr bewältigen kann, so bin ich gezwungen die Lage und das Leben der modernen weißen Sklaven im Gütermagazine der Südbahnstation Laibach dem Urtheile der Oestlichkeit preiszugeben.

Der Magazinsarbeiter fängt täglich um 6 Uhr früh an zu arbeiten und schafft mittelf bis 8 Uhr, ja nicht selten sogar bis 9 Uhr abends, mit vier bis 5 Antreibern hinter seinen Mäden, die ihm außer der Mittagspause, welche eine Stunde dauert, nicht einmal ein Stück Brot in Rüge zu verzehren gönnen. Und dies für einen Hungerlohn von 80 bis 90 Kreuzer täglich!

Braucht aber der diensthabende Verkehrsbeamte abends Aushilfspersonal zum Fahrdienste, so werden die durch 13- bis 15stündige Arbeit abgerackerten Sklaven zu um Scheine noch gefragt „ob sie fahren wollen oder nicht?“ Wehe aber Demjenigen, welcher hinweisend auf seine vorausgegangene Arbeitsleistung die Kontrage hat zu sagen: „Herr ich bin zu ermüdet, ich kann nicht!“ Derselbe kommt sicher nicht mehr so schnell zum Fahrdienste, wo er sich durch die Stundengelder ein etwas höheres Einkommen verschafft und wird auf diese Art mit der Hungerpein bestraft, die für einen Familienvater ja doch viel empfindlicher ist als die wirkliche Kneute.

Kommt nun ein folgerart verwendeter Arbeiter früh in seine Heimatstation Laibach zurück, so kann er sicher sein, wenn er vom Fahrdienste wieder abgezogen wird, mittags zur Magazinsarbeit erscheinen zu müssen, uneventuell abends wieder zum Fahrdienste verwendbar zu werden.

Dass aber so ein Mann, der tagesüber im Magazine schwer gearbeitet u d ohne Ruhe genossen zu haben, abends den Dienst als Zugbegleiter anzutreten gewarnt wird, für diesen verantwortungsvollen Posten entschieden nicht fähig ist, wissen wir alle aus eigener Erfahrung...

Der an diesem Stand trägt? Die Profitwuth und Mordhunger in Macneinen; im Besonderen der Stationspächter Guttman, denn nur dieser hat das meiste Interesse daran, dass sein Magazinpersonele a conto "Verkehr" und nicht a conto Frachtmagazin in Rechnung gestellt erscheint!

Statt jeden Kommentar behalten wir uns vor des Paschalis Laibach, S. V., im redaktionellen Theil unserer nächsten Nummer würdig zu gedenken!

Opfer der Ausbeutung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Unglaubliche Fälle der Profitwuth leistet die St. C. G. mit ihren an der Spitze stehenden Vorgesetzten, Demuzianen, Speditionsleitern und Kriegern, die verdienen hier an den Frachter gestellt zu werden. Es sind dies: Ein tauber gewesener Thormächter Namens...

Die tägliche Ernährungsweise hatte die Folgen, dass dieser ausgemergelte Arbeiter ohnmächtig zusammenbrach und unter Belassung eines täglich sich erwartenden Weibes und 3 kleinen Kindern in seiner Wohnung, dem obigen Spital übergeben werden musste. Dieser Mann heißt Franz Steffel, der bei dem berühmten Partiführer war, welcher sich rühmt, seine Stelle durch ein ansehnliches Douceur an den Lademeister erkauft zu haben.

Der 62jährige, durch 16 Jahre bei der obigen Bahn beschäftigte Magazin-arbeiter Leopold Walzer, liegt zu Hause, 10. Bel., Leibnizgasse 4, mit gebrochenem linken Arm und zerschundenem Gesichte. Mann könnte beim Anblick solcher Opfer der Ausbeutung verweinen, wäre man nicht überzeugt, dass dies nicht die ersten und nicht die letzten seien.

Veranstaltungs-Nachrichten.

Wien. Dienstag den 3. Oktober 1893, hielt die Ortsgruppe (Franz-Josefsbahnhof) "Allergrund" eine sehr gut besuchte öffentliche Vereinsversammlung ab. Kollegen von Tulln, Alsdorf, Wödrern und Klosterneuburg waren anwesend.

Wien. Mittwoch den 5. Oktober fand eine öffentliche Vereinsversammlung der Ortsgruppe "Favoriten" (Eud- und Staatsbahnhof) statt. Gegen 8 Uhr abends waren über 300 Kollegen der Eud- und Staatsbahn angekommen und forderten mit gespannter Aufmerksamkeit den Ausführungen der beiden Redner.

Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs.

- Ortsgruppe Leopoldsdorf (Nordbahn und Nordwestbahnhof), II., Große Stadlgasse 5, Math. Reifner's Saal. Jeden Montag 8 Uhr abends.
Ortsgruppe Drafer. Josef Kömer's Gasthaus, II., Erberzog Karlsplatz 9. Jeden Dienstag, 7 Uhr abends, Vereinsabend und Mitgliederaufnahme.
Ortsgruppe Allergrund (Franz-Josefsbahnhof). Kremier's Gasthaus, zum Anker, IX., Viehsteingasse 100. Jeden Mittwoch 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

Heizhaus- und Werkstätten-Arbeiter.

- Euch- u. Unterstützung-Verein der Werkstätten-, Hilfs- u. Heizhausarbeiter der österr. Staatsbetriebe XIV., Felsbergstraße 56, Dein's "Paradies-Saal". Jeden Samstag im Vereinslokale, Vereinsabend mit Disjunktion.
Euch- u. Unterstützungsverein der Werkstätten-, Hilfs- u. Heizhausarbeiter der österr. Staats-Eisenbahngesellschaft XI., Hauptstr. 163 Rudolf Kerstl's Gasthaus.

Preisfond.

Allg. Arb.-Krankenkasse Wien fl. 7.18, Arbeiter bei Brüder Trebitsch 1.64, Omnibus-Versammlung vom 25. August 1.41, Tramway-Versammlung 1.54, Steinmeise vom Burgbau 15.70, Sammelbühne der Ortsgruppe Favoriten 14.66, Subscriptionsliste Nr. 42 von Gen. Major 1.05, Gewerkschaft der Drechsler 2.00, Eisenbahner-Versammlung vom 31. August 4.84, Meisenböck 50, Moller Hans Friedl 50, Marglan-Bahnhof 2.00, Spende für eine Festschale vom 10. Juni 50, Svoboda 30, Von einem Ober-Kondukteur der A. F. N. 2.00, Subscriptionsliste Nr. 31 - 49, Major 5.20, Gasarbeiter Labor 13.25, Gasarbeiter Favoriten 9.30, Gasarbeiter Erdberg 9.20, Szigethi 3.36, Vorwärts Landstraße 10.00, Arbeiter der Firma Freitag u. Berndt 2.25, Posamentier 3.00, Bildungsquelle 10.00, Eisenbahner Märzschlacht 17.65, Eisenbahner Mödling (Schelbein) 3.30, Eisenbahnarbeiter der Nordbahn (Sabitz) 3.50, Keimträgerin von dem Feste im XII. Bz. 19.00, Eisenbahnbedienstete der Frz.-Josefsbahn durch Meyer 4.35, Eisenbahnbedienstete der Nordbahn (Arzbauer) 1.60, Hofner 1.80, Die Wächter von Ebnitz 2.25, Die Spengler 5.00, Ein Lokomotivführer von Mittelfeld 3.00, Eisenbahnbedienstete der Südbahn (Keräuf) 8.20, Eisenbahner-Versammlung X. 2.76, Eisenbahnbedienstete der Nordbahn (Sabitz) 60.00, Die Zielbewusstn von Hinterleitner u. Co. 2.57, Gesammelt bei der Tramway-Versammlung 5.20, Summe 202.70.

Briefkasten der Redaktion.

Ladungen! Sendet so rasch wie möglich die Abonnementliste sowie das Abonnement ein, da die Herausgabe der ersten Nummern nur von Euch abhängt. Agitirt überall wo ihr geht und steht, für Euer Blatt den "Eisenbahner".

Sprechen ist die Broschüre

\* Der erste Lichtstrahl

oder: Die Erkenntnis der Leiden des österr. Eisenbahnpersonales von Rudolf Müller erschienen. Dieses Schriftchen ist der genaue Spiegel unserer Verhältnisse, trachte daher jeder Kamerad für die Verbreitung dieser Schrift. Preis 30 kr., mit Postaufsendung 33 kr.



Redaktion, Administration und Expedition: X., Van der Kullgasse 18 in Wien.

Erscheint jeden 1. und 15. eines jeden Monats. Sprechstunden in der Redaktion von 11 Uhr vormittags bis 2 Uhr mittags und von 5 bis 6 Uhr abends, an Sonntagen von 10 bis 12 Uhr vormittags. Manuskripte werden nicht retournirt. Offene Reklamationen sind portofrei. Prämumerationspreis für Deutschland halbjährig M. 1.75, vierteljährig M. 0.87, für das übrige Ausland vierteljährig Frs. 1.30. Bei allen Selbstsendungen wolle man sich der Postanweisungen bedienen.

Prämumerations-Preise: Ganzjährig . . . . . fl. 1.80 Halbjährig . . . . . " 0.90 Vierteljährig . . . . . " 0.45 Einzelne Nummern 7 kr.

Das Abonnement muß im Vorhinein bezahlt werden. Wahl spruch: Was wir begehren von der Zukunft Fernen: Daß unsere Kinder in der Schule lernen Daß Brot und Arbeit uns gerüstet stehen, Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen. G. Herwegh.

Prot. J. 48.365. Reg. Nr. 6273.

Im Namen Sr. Majestät des Kaisers!

Das I. k. Landes- als Präsidialgericht Wien hat auf Antrag der I. k. Staatsanwaltschaft erkl., daß der Inhalt des in der Probennummer der periodischen Druckschrift "Der Eisenbahner" vom 15. Oktober 1893 enthaltenen Artikels mit der Aufschrift: "Der 33 der Dienstordnung und der neueste Erlass des Herrn Präsidenten Dr. Ritter v. Bittinski" in der Stelle von "Also merke es dir" bis zum Schlusse des Artikels das Vergehen nach § 300 St. G. begründe, und es nach § 493 St. G. das Verbot der Weiterverbreitung dieser Druckschrift ausgesprochen und nach § 489 St. G. die von der I. k. Staatsanwaltschaft verfügte Beschlagnahme bestätigt.

Gründe.

In dem beanstandeten Artikel wird in obzitiertem Maße durch Schmähungen und Verpötlungen zur Verächtlichmachung und zum Hass wider ein Organ der Regierung in Bezug auf seine Amtsführung aufzureizen gesucht; es erscheint demnach der Inhalt dieser Stelle geeignet den Thatbestand des Vergehens nach § 300 St. G. zu begründen. Wien, am 17. Oktober 1893. Der I. k. Präsident: Lamejan.

Wien, 15. November 1893.

Wir übergeben mit diesen Blättern die erste Nummer des "Eisenbahners" den Lesern. Der "Fachverein der Verkehrsbediensteten für Oesterreich", dem dieses Blatt als Sprachrohr dienen soll, löst damit ein Verprechen ein, daß schon in den Statuten gestellt worden war, daß zu erfüllen jedoch widrige Umstände bis heute gehindert haben. Ein neuer Verein, der noch dazu wie der unsere von allen Seiten mit ausgeprochener Feindseligkeit bekämpft wird, hat am Anfange vielfache und große Schwierigkeiten zu überwinden und er kann dieses nur dann mit Erfolg versuchen, wenn ihm das Wohlwollen und die Anhänglichkeit seiner Mitglieder begleiten. Dies war uns bis nun im reichen Maße zu Theil und an diese Gefinnung, an dieses freundschaftliche Urtheil appelliren wir auch in dem Augenblicke, in welchem wir an die Herausgabe des Organes der Eisenbahn-Angestellten und Arbeiter schreiten. Beschränkt in unseren finanziellen Mitteln und angewiesen allein auf die eifervolle Thätigkeit der eigenen Kameraden werden wir oft Urache haben, die Nachsicht unserer Fachkollegen und Vereinsmitglieder für uns zu erbitten. Wenn einmal etwas als mangelhaft oder unrichtig dem prüfenden Blicke erscheinen mag, man beurtheile es nicht allzu streng. Wir bringen redlichen Ernst und kräftigen Willen zur Arbeit und allmählig wird volles Gelingen das Werk krönen.

Worin wir keine Nachsicht erwarten, im Gegentheil die strengste Prüfung uns willkommen ist, das ist die Reinheit unserer Prinzipien, die Festigkeit unserer Überzeugung und die Klarheit unserer Absichten. Wie sich unser Verein von den anderen Eisenbahnervereinen ganz eigentlich darin unterscheidet, daß er das richtige Urtheil über die Lage der Angestellten und Arbeiter hat, daß er keine eigentliche "Eisenbahnerfrage" kennt, sondern diese nur als einen Bruchtheil der gesammten sozialen Frage auffaßt, so wird auch diese Zeitung bei ihrer Arbeit der Grundgedanke leiten, daß den Angestellten und Arbeitern der Eisenbahnen nur dann geholfen werden wird, wenn die Arbeit überhaupt zu ihrem ursprünglichen Rechte kommt. Indem wir die tieftraurige, gebriete Lage des Eisenbahnpersonales als das natürliche Ergebnis unserer Wirtschaftsordnung auffassen und die Leiden der Eisenbahner als die Leiden der gesammten Arbeiterklasse uns erscheinen, verbindet uns ein mächtiges Gefühl der Solidarität mit all denen, die arbeiten müssen ohne den Ertrag ihrer Arbeit zu erhalten. Dieses Bewußtsein macht uns stolz, macht uns stark und weist uns den richtigen Weg zur Erlösung. Da allein liegt die Aufgabe dieser Blätter, und jene Zeitungen die sich zu diesem Erkenntnis noch nicht hinaufgeschwungen haben oder stillschweigend darüber hinweggehen, stehen auf dem starren Klassenegoismus und sind jenen Blättern zuzuzählen, welche mit Hasenbälgen und alten Hosen oder mit einem abgelegten Abgeordnetenmandat handeln. Wir wollen die Thatfachen, wie sie das Leben fast täglich zur Erhärtung dieser Anschauung bietet, sammeln, und wir wollen aus ihnen den einzig befriedenden Weg weisen. Wir wollen den Angestellten und Arbeitern allmählig klar machen, daß das, was an ihnen geschieht, nicht zufällig ist, daß ihre Leiden und Qualen nicht ebenjogut verhindert werden können, sondern daß sie die logische Folge unserer ganzen gesellschaftlichen Zustände sind, und das eine Venderung nicht durch den Willen des Staates und das Wohlwollen der Aktionäre erfolgen kann, sondern daß die Erlösung von der gesammten Arbeiterklasse allein ausgehen wird. In diesem Geiste wollen wir dieses Blatt führen und mit Eifer, Willen und Sachkenntnis werden wir der Sache der Angestellten und Arbeiter der Verkehrsinstiute dienen. Dieser schönen und erhabenen Sache allein!!

Dieses Blatt wird nur zu dem Zwecke ins Leben gerufen und seine Aufgabe soll ausschließlich die sein, den Angestellten und Arbeitern zu nützen und an der sozialen und geistigen Besserung ihrer Lage mitzuarbeiten. Wir wollen es schon im Namen den unsere Zeitung trägt, ausgesprochen haben: daß wir dieses Blatt gegründet haben, um für die Erhebung und Kräftigung der Klasse der Angestellten und

Kollegen! Unterstützt u. agitirt eifrig für Eure Presse!

Arbeiter aller Verkehrsinstanzen zu wirken und daß uns daher die Verfolgung allgemeiner Eisenbahner-Ziele gänzlich ferne liegt. Wie die Stellung eines Angestellten ganz unabhängig ist von dem Gedeihen der Dividenden, so erscheint uns auch die Lage der „Verkehrsbediensteten“ im Allgemeinen ganz unbeeinflusst von dem Zustande, in dem sich der Handel überhaupt befindet. Und wie es eine Utopie ist, daß der Fortschritt für den einzelnen Angestellten in der Verbesserung der bezüglichen Dividende, des Fortschrittes des Unternehmers, liegen könnte, so ist es auch ein Wahn, daß die Lage des Eisenbahn- und des übrigen Verkehrspersonales sich hebt, ihr Interesse gefördert wird, wenn die Lage des Verkehrs sich verbessert, der Ertrag der Unternehmungen gesteigert wird. — Im Gegentheil zeigt die Betrachtung der Dinge und lehrt uns die Erfahrung, daß sich die Verbesserung der allgemeinen geschäftlichen Lage, die Erholung der Ergiebigkeit der Geschäfte, allzumeist auf Kosten der Angestellten und Arbeiter vollzieht. Wenn daher die Sorge für die Angestellten ernsthaft am Herzen liegt und wer als Ziel es sich setzt, ihren Interessen zu dienen, der muß die Rücksicht auf kommerzielle Verhältnisse, oder, wie richtiger zu sagen ist, die Rücksicht auf die Interessen der Unternehmer bei Seite lassen, weil sie eben mit der Erfüllung jener Aufgaben unvereinbar sind.

Allerdings gibt es noch viele Eisenbahner und Personen anderer Verkehrsinstanzen, welche mit oder ohne Absicht, sich täuschen und glauben, daß der Fortschritt für die Bediensteten identisch ist, mit dem Fortschritt der Unternehmer und daß die Theile im Gedeihen, wenn das Ganze in Blüte steht. Diese Meinung, oft gehört und oft verbreitet, ist falsch; denn sie verkennt den sachlichen Unterschied, den Widerspruch beider Teile des Arbeitsprozesses. Das braucht wahrlich nicht lange bewiesen zu werden, denn es ist dem stumpfsten Auge klar, daß der Unternehmer das umgekehrte Interesse hat, wie seine Angestellten. Der Unternehmer hat naturgemäß den Wunsch nach langer Dienstzeit für geringen Lohn, für eine kleine oder gar keine Altersversorgung seiner Angestellten, während diese das direkt entgegengesetzte Bedürfnis haben. Sie wollen kurze Arbeitszeit, möglichst hohen Lohn und eine dem Dienstverhältnis entsprechende Altersversorgung — um von vielen Dingen nur einige herauszugreifen — kann man da behaupten, daß ihre, des Unternehmers und des Bediensteten, Interessen die gleichen, dieselben sind?

Und deswegen werden wir bei unserer Arbeit es nicht so wie die „Anderen“ machen, sondern nur dem einen Herrn dienen, weil man es zweien nicht kann, und unsere Thatsache ausschließlich für die Interessen der Bediensteten einsetzen, ohne uns von anderen Bedenken oder Ermägungen beeinflussen zu lassen.

Darin mag auch die Rechtfertigung für das Erscheinen dieser Zeitung gesucht werden. Wenn daher Übelwollen oder hämischer Zweifel „über verfehlte Taktik“ uns empfangen und übersüßiger Vorwurf einwerfen wird, daß es ja schon genug Fachblätter gebe, was daher unser Blatt eigentlich für einen Zweck haben könnte, so erwiedern wir: ja, es gibt in Wien Eisenbahnerzeitungen, wie es auch Eisenbahnervereine in Wien und auswärts gibt.

Aber wie Halbheit und Verschwommenheit diesen das charakter-

istische Gepräge geben, so bedeuten auch die bezüglichen Zeitungen trotz manchem auch von uns anerkanntem Guten, durchaus nicht die Vertretung der wirklichen sozialen Interessen der Angestellten. Ein- gelassen in parteilichen Vorurteilen, belastet mit Traditionen, eingewürgelt in Rücksichten hundertlei Art, vermögen sie es nicht, die Lage der Angestellten, oder gar der Arbeiter“ wie sie ist darzustellen, und wollen sie nicht den einzig möglichen Weg zu ihrer Verbesserung, den Widerspruch der Wirklichkeit der Dinge und dem, was man dafür Widerstand der Wirklichkeit der Dinge und dem, was man dafür zeitigt die Unaufrichtigkeit, welche das letzte Wort verbirgt!

Die Humanitätsduselei, welche die Thatsachen unterdrückt, sie bringt taktische Vorschläge zu Tage, welche dem Eisenbahner eher schaden als nützen und nur von der Rücksicht auf die Unternehmer eingegeben sind.

Angesichts dessen wagen wir zu behaupten, daß die Gründung eines ehrlichen, unabhängigen und mutigen Blattes für die Verkehrsangestellten eine Notwendigkeit, eine Lebensfrage für den ganzen Stand ist. Wir wollen die Wahrheit sprechen, weil in ihr allein das Heil liegt, weil die Kleisterei und Halbheit ein Verberber ist und wir kennen keine Rücksicht, welche unsere Unabhängigkeit beugen könnte. So wollen wir den Angestellten dienen, ihren Interessen nützen, und es ist uns nicht bange, daß sie allmählig erkennen werden, wo ihre wirklichen und wo ihre falschen Freunde.

Unser Blatt hat die bedeutame Aufgabe, die Zeitung aller Angestellten und Arbeiter bei allen Verkehrsinstanzen zu werden.

Die bescheidenen Mittel, welche uns jetzt am Anfange zu Gebote stehen, verpflichten uns, alle Versprechungen bezüglich des Inhaltes, der Reichhaltigkeit und der formalen Ausgestaltung zu unterlassen. Aber das eine schwebt uns auch da vor: den Gesichtspunkt aller Verkehrsbediensteten zu heben und den Kreis ihrer Forderungen für soziale Fragen zu vertiefen und zu erweitern. Wir wollen die Angestellten und Arbeiter des Verkehrs aus ihrem vornehmen Eigendünkel, der sich doch nur in reinen Ausserlichkeiten erschöpft, reißer, und die soziale Frage, diese Sphinx aller Zeiten, ihrem Verständnis näher rücken! Diese Absicht wird den Inhalt unseres Blattes mitzubeachten nehmen. Die Angestellten müssen sich endlich gewöhnen, über die engen Pfähle ihres Berufes hinauszublicken und sich der Solidarität der arbeitenden Menschheit bewußt zu werden.

Auf diesem Wege sollen diese Blätter den Eisenbahnern das werden, was sie heute ganz entbehren: nämlich eine gute Fachzeitung, wie sie der geistigen Bedeutung dieser Klasse entspricht.

Und so übergeben wir mit troher Zuversicht diese erste Nummer des „Eisenbahners“ unseren Fachgenossen. Sie ist nur ein schwacher bescheidener Anfang, der erste Schritt, aber sie bezeichnet einen neuen hoffnungsvollen Weg! Auf allen Gebieten regt es sich mit zunehmender Ahnung, neue Keime spritzen empor und hinter dem Gewölke, welches die Gegenwart trübsalig verhüllt, steigt die Sonne der Erlösung, die Sonne der Freiheit herauf. Ihr wollen auch wir dienen und zu freien Menschen wollen wir unsere Brüder erziehen.

### Tramway-Hochzeit!

(Eine Erzählung von C. Böhl.)

Jeder kennt ihn. Es müßte denn sein, daß irgendwer in Wien noch niemals über die Sperrbrücke gefahren wäre. Ich setze ab von Kindern und Dienstmägden, die sich auf der Fahrt nach dem Prater befinden und deren ganzes Interesse die auf den Brückenköpfen ruhenden Löwen verschlingen. Aber sonst kann Niemanden das alte Männlein entgangen sein, das vor einer Bretterhütte neben den Tramwaygeleisen sitzt und mittelst einer Stange die Wechsel verfährt, über welche die Tramwaywagen nach den verschiedenen Richtungen verkehren. Es ist ein hübscher alter Mann mit einem reinem Gesicht; der Teint hofermäßig vergilbt, das weiße Haar gelockt, die Augen von jener abgeklärten Fröhlichkeit, welche das Alter verleiht. Zu jeder Stunde des Tages kann man ihn auf dem Bänkechen sehen, von dem aus er die Geschicke der Tramwaywagen mit nie fehlender Hand lenkt. Er kennt alle Kutscher und Kondukteure, da sie doch tausendmal an ihm vorbeigefahren, und stets nicht er ihnen freundlich zu. Er kennt auch die Gespanne und hat seine Lieblinge unter den Pferden, namentlich unter den prächtigen Thieren, welche einpännig die kleinen hübschen Wagen ziehen. Passirt ein solches, so stößt er jenes eigentümliche Zungenzeichen aus, mit dem in Wien die Pferde angefahren werden und es freut ihn sichtlich, wenn das Ross danach den Kopf in die Höhe wirft und mit neuer Wucht an den Strängen zieht.

So beliebt der Platz auch ist, so kommt der alte Wechselwärter doch selten in die Lage, ein Gespräch zu pflegen. Fast ohne Pause rasseln die Wagen heran, für die er je nach den Farben der Stirnscheiben oder Lampen, den Wechsel stellen muß.

Behse, wenn er einmal zerstreut wäre, und den Wechsel falsch richtete!

Es würde das beispiellose Unglück eintreten, daß ein Quaiwagen auf das Ringgeleise rollte, oder umgekehrt, für welche Katastrophe er ohne Erbarmen mit einem bis zu drei Tage suspendirt würde.

Quai und Ring, das ist seine Welt, das heißt, nur jene Theile von Quai und Ring, welche in dem Kreuzungspunkte von der Sperr-

brücke münden. Ich möchte bezweifeln, ob der alte Mann in seinem Leben je Zeit gefunden, den ganzen Ring und den ganzen Quai zu sehen. Vielleicht kennt er diese Stadttheile nur von Hörensagen, hat jene traumhafte, nie zutreffende Vorstellung von ihnen, wie wir sie uns von Städten und Ländern bilden, die uns ferne sind, und vielleicht beneidet er die zahllosen Menschen, die täglich an ihm vorbei in jene als so wunderschön ausgedehnten Stadtgegenden fahren, welche er ihnen durch seine Wechselstellung erschließt, aber aus persönlicher Anschauung nicht kennt. Indes, nein, ich glaube er beneidet Niemanden. So oft ich auch an seinem Häuschen vorbeigefahren bin, nie habe ich auf dem Gesichte des guten alten Menschen Verdruß, Unzufriedenheit oder Langweile erblicken können. Im ist's recht, daß das Leben keine andere Frage an ihn stellt, als: Quai oder Ring? Er fühlt sich glücklich in seinem beschränkten Wirkungskreise und es würde ihm den Rest seiner Tage vermutlich bloß das eine verbittern können: wenn nämlich durch seinen Hakenstab noch eine dritte Linie zu eröffnen wäre oder gar noch eine vierte! Ein derartiger Knotenpunkt kann nur durch übermäßige Anstrengung des Geistes ohne Unfall überwacht werden.

Der lange hagere sonnengebräunte Wechselwärter auf dem Knotenpunkte Schottenring sitzt oft tief sinnig auf seiner improvisirten Bank unter der Gaslaterne. Er hat im Gegensatz zu seinem Kollegen von der Sperrbrücke die ganze Welt aufzuschließen. Seine Hand eröffnet der reisenden Menschheit die Landstraße, Dornbach, Döbling u. s. w. und er ist sich der Verantwortlichkeit seiner Stellung ebenso bewußt, wie der Expeditor, welcher in Folge des unablässigen Pfeifens, womit er die Abfahrten der Wagen regelt, sich allmählig einen lästigen Nackenschmerz eingewirtschaftet zu haben scheint, aber trotzdem fort-pfeifen muß bis an sein Lebensende.

Und doch sind der weiße und der braune Wechselwärter, der ewig pfeifende Expeditor und selbst der von Wagen zu Wagen hüpfende Kontrolleur noch in angenehmen Stellungen bei der Tramway, gegenüber dem — Kondukteur, dessen Lebensweg sich beispielsweise zwischen Dornbach und Praterstern hin- und herbewegt. Wer es weiß, daß diesen armen Leuten kaum die notwendige Schlafenszeit gegönnt ist und daß sie an den wenigen freien Tagen gewöhnlich

### Unser erster Erfolg.

Einen bedeutenden Fortschritt auf sozialen Gebiete haben die Kollegen der Südbahn errungen. Es ist dies die Aufstellung einer Commission, bestehend aus theils von den Kollegen geheim gewählt, theils von der General-Direction bestimmten Mitgliedern, welche mit der Aufgabe betraut sind zum Zwecke der Verhandlung und Antragstellung in schwereren Disciplinarfällen, dann zum Zwecke der Beratung und gutachtlichen Aeußerung in deshalb von Fall zu Fall zu überweisenden allgemeinen Personal-Angelegenheiten, beratend zusammenzutreten und ihre Stimme dafür oder dagegen zu erheben, beziehungsweise selbst Vorschläge an die General-Direction in Form von Memoranden u. c. offiziell zu überreichen.

Daß nur jene Fälle von Disciplinar-Angelegenheiten vor das Forum der Commission gehören, welche strafweise Veretzung, Degradation oder Entlassung dienstordnungsmäßig nach sich ziehen, daß ferner bei Geldstrafen nur dann der Recurs an die Personal-Commission ergriffen werden kann, wenn die Strafe mindestens die Höhe von ein Zehntel des fixen Monatsgehaltes erreicht — und alle diese Fälle überhaupt noch dem endgiltigen Beschlusse des General-Directors oder des Verwaltungsrathes unterliegen, scheint diese ganze Einführung für disciplinäre Fälle nahezu illusorisch zu machen, denn was nützt fernhin die stammte Disciplinar-Commission, wenn die Dienstordnung einen Paragraphen enthält, wo den Bediensteten ohne weitere Procedur der Dienst ohne Angabe von Gründen gelündigt werden kann.

Es wird daher eine der ersten Aufgaben der Commission sein, diesbezüglich Stellung auf Abänderung der famosen Dienstordnung zu nehmen.

Eine sehr wichtige Aufgabe fällt der Personal-Commission zu, wenn ihr fallweise solche Angelegenheiten zur Beratung und gutachtlichen Aeußerung zugewiesen werden, welche die Interessen des gesammten Personales oder einzelner Kategorien desselben betreffen. In dieser Beziehung klebt es auch den einzelnen Mitgliedern der Personal-Commission unbenommen, allfällige Wünsche in einem dem General-Director zu übermittelten Memoranda anzuregen. Hiermit ist endlich einmal ein Instrument geschaffen, durch welches der General-Direction oder dem Verwaltungsrathe in mancher Beziehung die gesammten bestehenden dienstlichen Minderhältnisse officiell beigebracht werden können — wir sind ja doch schon so oft überseigt davon, daß zwar Allah sehr groß, Mahomed aber sehr weit ist — der Papiertorb jedoch in nächster Nähe sich befindet, wo verschiedene Petitionen schon ihr stilles Grab gefunden haben.

Was uns bei der ganzen Sache noch besonders auffällt, das ist die ungestüme Hoff, mit welcher man diese Institution konstituirte. Innerhalb zwanzig Tagen soll ein Apparat geschaffen werden von solcher enormer Wichtigkeit — soll eine Organisation in's Leben treten, von welcher der hundertste Theil sich nicht die kleinste Vorstellung machen kann, da man diese Leute von jeder Neuerung in socialer Beziehung stets mit allen möglichen Mitteln angänglich ferne zu halten getrachtet hat; nun soll auf einmal das Verständnis für ein ziemlich modernes Institut vorhanden sein. Es kommt uns nahezu

noch Straßentouren machen, der wird weit eher erlaubt sein, einen hetteren, höflichen Kondukteur anzutreffen, als einen grämlichen, groben. Eine beispiellose Zucht seitens der Gesellschaft aber hat es dahin gebracht, daß selbst die mürrischsten Kondukteure einen Schein von Höflichkeit um sich verbreiten; sie gleichen dem bedauernswerten Bären der brummend tanzt, weil es der Herr so will. Wenn diese geplagten Menschen ihren Privatangelegenheiten obliegen, weiß der Himmel. Ich habe auch nie begriffen, wie einer von ihnen zu einem Weibe gekommen ist.

Erst als ich einmal beobachtete, wie der Kondukteur des Wagens auf dem ich fuhr, einer Küchenschönen in den Pausen seiner Berufstätigkeit angelegentlich den Hof machte, bildete ich mir eine beispielhafte Vorstellung von der Art der Brautwerbung und Eheschließung eines Tramwaykondukteurs. Die Bekanntschaft wird also auf dem Wagen gemacht. Der Kondukteur gibt der Hoffnung Ausdruck er werde die Schöne am nächsten Tage gelegentlich der zehnten Tour durch dieselbe Straße wiedersehen. Das Stellbildein wird für die Gallestelle dort und dort verabredet. Das Mädchen erscheint, der Wagen ist übervoll; auf dem Trittbrette — weiter hinauf kann sie nicht — gesteht sie dem trostlosen Kondukteur daß er einen angenehmen Eindruck auf sie gemacht habe. In der Endstation findet er einige Minuten Zeit, um ihr zu sagen, daß sein Lebenslauf ein sehr einförmiger und einsamer gewesen: Dornbach-Praterstern. Ob sie seine Lebensgefährtin sein wolle für täglich fünf bis sieben Stunden? Sie verlangt eine Bedenkzeit. Am nächsten Tage, wieder auf der Tour, gibt sie ihm ihr Jawort. Er möchte sie dafür umarmen, aber im Waggon schied sich daß nicht, weshalb er bloß darauf bezugnehmende Besprechungen leisten kann. Sie besorgt nun alle zur Hochzeit nötigen Schritte, mietet die Wohnung, bestellt die Ringe und erlattet ihm täglich während der so und so vielten Tour Rapport.

Am Trauungstage kleidet er sich in die neue Uniform. Die Sache ist ausgezeichnet verabredet. Die Braut wartet seiner in der Kirche nächst dem Praterstern. Er sieht sie bereits im Vorbeifahren und wirft ihr einen Kuß zu. Auf dem Praterstern angelangt, läßt er sich rasch den Stundenpaß ausfüllen und rennt dann in die Kirche,

so vor, als wenn man den Schritt schon wieder bereuen und durch Ueberstellung die Kraft zu schwächen suchen würde.

Obwohl es unseren rührigen Kollegen gelang, in § 2-Verfammlungen den Werth dieser Personal-Commission zu erörtern und Candidaten sowohl für das Zugbegleitungs- als auch für das übrige Verkehrs-personale aufzustellen, so müssen wir doch mit Bedauern davon Kenntniß nehmen, daß das Zugbegleitungs-Personale sich der Bedeutung dieser Institution noch nicht klar bewußt ist und sich einer tadelnswürthen Gleichgiltigkeit hingab.

Ferner war es in Folge des Mangels jedweder Organisation ein Ding der Unmöglichkeit, den Wählerhaltungs-Organen durch Einberufung einer Versammlung behufs Nominirung von Candidaten an die Hand zu gehen.

Es haben nun hier die Kollegen den klaren Beweis, daß man nicht unmüthiger Weise fortwährend in die Welt hinausposaunt: „Organisirt Euch!“ bildet Vereine oder schließt Euch den bestehenden an! ohne Organisation, ohne Verein und ohne richtige Presse ist nie eine richtige Vertheidigung zu erzielen.

Obgleich diese Personal-Commission der Südbahn nicht so ganz unseren Forderungen entspricht, indem sie nebst manchen anderen hauptsächlich deshalb mangelhaft ist, weil viele hunderte von braven ehrlichen Arbeitern, welche doch stets dazu verwendet werden, die sogenannten Angestellten zu ersetzen — nicht beigezogen erscheinen — was uns aber doch nur anspornen soll, zur Vervollkommnung in jeder Hinsicht unsere Kräfte einzusetzen, können wir nicht schliefen, ohne den Kollegen der anderen Bahnen zuzurufen: „Verlangt, daß auch Ihr bald eine solche Institution bekommt, trachtet Euch zu organisiren, tretet dem Fachvereine der Verkehrsbediensteten bei, es ist das nicht nur Euer staatsbürgerliches Recht, sondern in erster Linie Eure heiligste Pflicht, sowohl Eurer Familie, als auch Euren Kollegen gegenüber! Ihr werdet sehen, daß auch Ihr in kürzester Zeit erreichen werdet, was Euch heute noch fehlt — Selbstständigkeit! — In kürzester Zeit darf es keine Eisenbahn in Oesterreich mehr geben die ihre Angestellten wie Sklaven bevormundet und ihre menschlichen Rechte verhöhnt!

### Bahnwächter-Schicksal.

„Dort, wo die Wächter bei regelmäßigem Verkehre der Züge nicht mindestens fünf Stunden ununterbrochene Ruhe haben, hat eine Ablosung derselben alle 36 Stunden stattzufinden.“

So zu lesen in dem Handelsministerial-Erlaß vom 12. August 1865, S. 8829.

Durch volle neun Jahre bestand dieser Erlaß — zur Constatirung des jederszeit gepriesenen Wohlwollens sei es gesagt — welcher es erlaubte, die Wächter einer Eisenbahn ununterbrochen durch 36 Stunden auszubeten, um ihnen dann eine Ruhezeit von unbestimmter Dauer zu gewähren; daß diese Ruhezeit nicht zu lange wurde, unterliegt ja keinem Zweifel.

Dieses coulante Ueberlassen der Festsetzung einer Ruhepause scheint auch wirklich zum Nutzen und Frommen der Actionäre (oder auch anderen?) ziemlich ausgenützt worden zu sein, und dürfte

nachdem er dem Kutscher noch gesagt: „Franz, sei so gut, fahr' langsam bei der Kirch'n und pfeif' ich steig' dort erst auf!“

Die Trauung beginnt. „Sind Sie gekommen, u. s. w.“, fragt der Priester.

„Am Gotteswillen, ja!“ rufen die Brautleute aus einem Munde, denn der Franz klingelt schon vorüber und pfeift. Sie stürzen hinaus, der neuvermählte Kondukteur hilft seiner jungen Frau beim Aufsteigen und gibt ihr sofort das Hochzeitsgeschenk, eine Fahrkarte, wie jedem anderen Passagier. Die Hochzeitsreise geht bis zu den Nemisen in Hernalis, in deren Nähe sich die Wohnung des jungen Ehepaares befindet.

„Pfirt di' Gott, Toni; wann kommt denn?“ „Leb' wohl, Marie; na um eins in der Nacht komm ich, ich fahr' grad' heut' mit der blauen Laterne (mit dem letzten Wagen).“

Über's Jahr vielleicht, um dieselbe späte Nachtrunde, erfährt er beim Heimkommen, daß er Vater geworden und wenn gerade Winter ist, sieht er den Neugeborenen wochenlang nicht bei Tageslicht, da er ja morgens zeitig aus dem Hause muß. So fährt er Jahr für Jahr zwischen Dornbach und Praterstern, der Tramway-Sisyphus, hin und her, ohne Last, ohne Ziel. Die einzige andere Strecke, die er vielleicht noch einmal besahren wird, ist ihm bei Lebzeiten nicht zu schauen vergönnt. Sie führt zum Central-Friedhof; wenn er diese „Tour“ macht, ist er bereits todt.

Ich glaube nicht, daß die Wirklichkeit stark abweichen wird, von diesem gedachten Bild einer Tramwayhochzeit. Es ist ein Jammer, die Naderci dieser armen Teufel mit ansehen zu müssen. Und sie sind keine Sozialisten, oder höchstens ganz inwendig, daß Niemand was weiß. Meiner Seel', ich möchte nicht Tramway-Aktionär sein; mich würden die zwanzig Kreuzer Zinsenus, die mit solcher Ausnützung von Menschenkräften verdient werden, in der Tasche brennen.

### Kameraden!

Überall wo ihr verkehrt, in jedem Gast- und Caffeehause verlangt den Eisenbahner — oder —!

in neun Jahren ihren Höhepunkt erreicht haben, indem wir da einen Ministerial-Erlaß begegneten, der unverkennbare Spuren besonderer Fürsorge für das Eisenbahn-Personale an sich trägt. Man höre: Handelsministerial-Erlaß vom 8. Juni 1874, Z. 42.158.

Ich finde mit Bezug auf den Erlaß vom 12. August 1865 zu verfügen, daß:

1. Dort, wo die Betriebsintensität eine so starke ist, daß die Bahn- und Weichenwärter innerhalb je 24 Stunden nicht volle fünf Stunden ununterbrochen der Ruhe pflegen können, eine Ablosung eintreten muß, u. zw. entweder nach abgelassenen 24 Dienststunden auf mindestens sechs Stunden, nach abgelassenen 30 Dienststunden auf mindestens acht Stunden, oder nach abgelassenen sechs und dreißig (!) Dienststunden auf mindestens zwölft Stunden, wobei die Anwendung von sechs und dreißig nur ganz ausnahmsweise zulässig ist; 2. daß eine längere Dienstdauer als sechs und dreißig Stunden ohne eine solche Unterbrechung überhaupt nicht vorkommen darf; 3. daß eine Dienstzuweisung, welche **alle Nächte** abfordert, selbst dann nicht platzgreifen darf, wenn das betreffende Individuum auch stets bei Tag frei wäre; (warum machen die Nachtwächter eine Ausnahme von dieser Regel?? Die Red.) 4. Daß es für Ausnahmungs- und jene Fälle, in denen der Dienst besonders anstrengend ist, der General-Inspection vorbehalten bleibt, besondere Anordnungen zu treffen.

Nun College Wächter, bist Du wohl zufrieden, darfst Du doch nur ganz „ausnahmsweise“ 36 Stunden ununterbrochen den Dienst versehen, wo Du dann Anspruch auf zwölf (!?) Stunden Ruhe (?) hast — ferner hast Du nach 30 Stunden Dienst gesetzlich 8 Stunden frei und nach vollendetem zehntägigen Dienste, der bei den meisten Eisenbahnen eingeführt ist — darfst Du Dich mindestens 6 Stunden Deiner Familie und den Schlaf widmen — was willst Du noch mehr? — was, noch nicht zufrieden? Freund, Du bist sehr undankbar, wenn Du sagst, daß Du auch ein Mensch seiest, der sich ja — zum Unterschiede von einem Zuchtthiere — die Lebensbedürfnisse selbst herbeischaffen muß, der Familien-Angelegenheiten zu schlichten hat, u. s. w. schon Dir Deine vorgesehnten Directoren, Präsidenten u. s. w. an, diese sind, wie sie ja selbst gesehen, immer im Dienste, ja sie müssen, um eben ihren „Dienst“ nachkommen zu können, sogar Leute aufnehmen, welche sie von verschiedenen „Arbeiten“ befreien.

Wächter der Südbahn in Kapfenberg, Johann Taberhofer, war auch durch 23 Stunden bei einer Mälte von 14° N. ununterbrochen thätig und schlief dann entgegen seiner Vorschrift ein, welchem Umstände es zugesprochen wurde, daß ein bei offenem Schranken die Bahnüberführung passirendes Fuhrwerk vom Zuge erfaßt, die Insassen theils geädert und verlegt wurden — wurde deshalb zu einer Arreststrafe von zwei Monaten verurtheilt.

Hofrath von Huber, als Vertreter der General-Procuration, sagte, der Wächter hätte diesen Dienst nicht annehmen sollen, wenn er die Kraft nicht mehr besitze, denselben auszuüben. Was würde diesen Wächter für diese „Dienstesweigerung“ geschehen sein?

Nun siehst Du Bruder Wächter, das ist Deine rechtliche Stellung — genau so wie Deine anderen Berufscollegen der verschiedenen Kategorien, siehst Du rechts- und schuldiglos Gewalt gegenüber, welche, da sie sich um Deine bescheidene Existenz zu kümmern, auch keine richtigen Begriffe von Deinem Dienst haben können.

Leichtsinne Pflichtvergessenheit nennt man Dein durch Noth und Ueberbürdung hervorgerufenes Einschlummern im Dienste, ja selbst dann, wenn die Apparate versagen, entgehst Du Deinem Schicksale nicht! Und das Alles um 18, 24 bis 30 fl. monatlich!

Gerechter Lohn, wie weit bist Du davon entfernt! ja selbst die Frau des Wächters wird herangezogen, für die armen Eisenbahnverwaltungen täglich bis zu fünf Stunden ihre bescheidene Kraft für fünf baare Gulden monatlich zur Verfügung zu stellen!

Den Schreiber dieser Zeilen wird oft Gelegenheit geboten, die Befahrung eines Wächters zu betreten, reinlich sieht es fast immer aus, aber arm, fürchterlich arm, öfters sogar nicht einmal eine warme Tüchlein im ganzen Hause!

So ganz arm dem Schicksale preisgegeben, verlassen, weit und breit kein Nachbar . . . . Der Gerechte erbarmt sich keines Viehes, das ist der Wahlspruch des Thierchutz-Vereines, an dessen Spitze Eisenbahn-Actionäre und Verwaltungsräthe stehen. Wie lange wird es noch dauern, bis Menschenchungsgelebe für Eisenbahnen gemacht und befolgt werden?

### Aus dem Berliner „Vorwärts“ Nr. 252

vom 25. October d. J. entnehmen wir folgendes:  
Wieder eine schwarze Liste erwischt! Nachstehendes lithographirte Schriftstück fiel der Redaktion des Hannover'schen „Volkswillen“ in die Hände.

Hannover, den 4. Juni 1890.  
Nr. 773, I. 5.

Wegen agitatorischer Thätigkeit mit Beziehung auf die Feier des 1. Mai sind im Eisenbahn-Direktions-Besitze Berlin entlassen:  
1. Der Leutnant v. S . . . . . geboren am 28. Jänner 1856 zu Berlin, zuletzt beschäftigt in der Hauptwerkstätte Grünewald;  
2. Der Rangirer Otto S . . . . . 25 Jahre alt, geboren zu Görlitz;  
3. Der Rangirer Friedrich U . . . . . 25 Jahre alt, geboren zu Görlitz, beide zuletzt auf dem Bahnhofe zu Görlitz beschäftigt.

Die vorgenannten Arbeiter sind bei etwaiger Meldung nicht zur Beschäftigung zuzulassen. Königl. Eisenbahnbetriebsamt (S.-A.) Schulze.

A n s ä m t l i c h e H e r r e n D i e n s t s t e l l e n v o r s t ä n d e .  
Nr. 211, S. 1. (Se besonders).

Die Namen, die wir mir andeuten, sind in dem Schriftstück voll angegeben.

Wie man sieht, ist die Vernehmung ehrlicher Arbeiter in ganz empörender Weise betrieben worden! Und was war das „Verbrechen“ der Brotkosgemachten! Weshalb sollten sie durch Hunger „kurirt“ werden?

Wegen agitatorischer Thätigkeit mit Beziehung auf die Feier des 1. Mai 1890.

Arbeiter! Merkt's Euch, wie man gegen Euch vorgeht! Gebt dieses Blatt von Hand zu Hand, und wenn Euch dabei gerechter Unwille das Blut rascher durch die Adern treibt, dann gebent, daß es in Euere Macht liegt, diese unwürdigen Zustände zu beseitigen! Agitirt, organisirt! Seid unermüdblich für Eure Befreiung thätig — und die ehrliche Arbeit wird sich nicht mehr mit der Hungerpeinische schlagen zu lassen brauchen.

Arbeiter und Bedienstete der Eisenbahnbetriebe Oesterreichs können wir ausrufen! Beherzig die letzten Worte. Auch bei uns maßregeln man solche Genossen, die den Muth haben öffentlich die Wahrheit zu sagen, aber wir hoffen, daß für die Zukunft solche Dinge aufhören müssen, wenn die genannten Eisenbahnbediensteten, ob Arbeiter oder Angestellte, sei es jetzt dieser oder jener Bahn, sich brüderlich die Hand reichen, geeinigt und geschlossen, jeden Kasten-geist abstreifend, gegen die Willkür der Bahnverwaltungen, welche ja in Oesterreich eine große Macht besitzen, vorgehen. Einem jeden von uns muß das Blut rascher durch die Adern fließen, wenn wir die „Arbeiterzeitung“ Nr. 42 l. J. zur Hand nehmen und unter der Rubrik „Inland“, betitelt „Stanislaus“ lesen müssen, daß die Vorgesehenen, die u. z. c. gegenüber den gesetzlichen Bestimmungen der Bahnarbeiter aus der Werkstätte der k. k. österreichischen Staatsbahnen Stanislaus, sich zu organisiren, eine Ortsgruppe des Eisenbahnbediensteten-Vereines der österr. Staatsbetriebe, welcher seine Centrale in Wien hat, zu gründen, in solch willkürlicher Weise, wir würden, wenn der Nothlist nicht wäre, schreiben, ungesetzlichen brutalen Vorgehens bedienen, um eine Organisation unmöglich zu machen.

In Stanislaus hat man Familienväter so mir nichts dir nichts in's Loch gesperrt, was war der Grund, was für ein Verbrechen haben dieselben begangen?

Nun, erstens kamen sie in den Verdacht, Sozialdemokraten zu sein, was bei uns hier in Wien doch zu mindestens nichts ungesetzliches ist, und zweitens haben sie Versammlungen, wieder nichts ungesetzliches, einberufen, welche natürlich wegen der Cholera verboten wurden.

Nun Grund genug, um staatsrettend vorzugehen. Wir haben aber die Gewißheit, daß die Stanislauser Genossen sich durch gar nichts zurückschrecken werden lassen, die Organisation der Eisenbahnarbeiter zu Stande zu bringen, die Ortsgruppe wird trotz Willkür und Chikanen errichtet werden, um zum Nutzen und Wohle der Eisenbahnarbeiter mit Hilfe der Organisation wirken.

Den Eisenbahn-Arbeitern und Bediensteten aber müssen wir zurufen: „Legt nicht die Hände in den Schoß!“ Hoffst nicht durch Petitionen, durch Bitten und Betteln Euere Los zu verbessern, sondern organisirt Euch, laßt Euch massenhaft in die Eisenbahnarbeiter-Vereine und in den Verkehrsbediensteten-Verein einschreiben, um daß dieselben zur Macht anwachsen, mittelst welcher wir einen Druck ausüben können zur Verbesserung unserer Lage, zum Glück und Wohlergehen unserer Familien.

Wir müssen uns in Erinnerung rufen, daß wir auch Menschen sind und verlangen können, menschlich zu leben, daß wir genau so gut Staatsbürger sind und das gleiche Recht wie andere haben, uns Vereine zu bilden, Versammlungen abzuhalten, u. z. c.

Wenn Manche unter Euch aus Furcht der Organisation ferne bleiben, dann blickt auf die galizischen Genossen, die unter viel schwierigeren Verhältnissen sich zusammensindben können, die nicht furchtsam sind, sondern muthig trotz Willkür für die Verbesserung ihrer Lage eintreten. Darum möchten wir Euch auch ermahnen, wenn man an Euch herantritt, ein Scherlein für die Familienväter, welche sich in der Haft befinden und einer Unterstützung bedürfen, zu geben, daß ihr dann nicht in persönlichen Egoismus zaudert, sondern freudig für dieselben eintretet.

Der wirtschaftliche Kampf der Eisenbahnarbeiter und Bediensteten entbrennt auf der ganzen Linie, die Bahnverwaltungen fangen an intensiver gegen unsere Bestrebungen aufzutreten, zwar nicht mit gesetzlichen Mitteln sondern mit der Macht des wirtschaftlich Stärkeren.

Wollen wir Knechte bleiben? Nein! Tausendmal Nein! werden Sie ausrufen, sei keiner zu feige in die Organisation einzutreten, sich zu verstecken hinter fadenhäutigen Ausflüchten, sondern trete jeder frei und offen für sein Recht ein, suche keiner die Verbesserung seiner Lage dadurch herbeizuführen, daß er seine Mitcollegen demuzirt, sondern suche jeder seinen Ehrgeiz darin zu finden, kräftig für die Befreiung der Eisenbahnflaven einzutreten! Vergest auf unsere Brüder in Stanislaus (Galizien) bei Euren Zusammenkünften nicht!

### Clown-Spässe im Partei-Birkus.

Es kann nicht schaden, die verschiedenen Anzeichen staatsmännischer Weisheit unterschiedlicher berühmter Anwartschaftlicher auf Büsten in der griechischen Ruhmeshalle der Mitwelt unter die Augen zu rücken und der Nachwelt aufzubewahren, die da sind:

Nr. 1 **Hohenwart**, Nr. 2 **Jaworski**, Nr. 3 **Plener**.

Der berühmte Karren der Frettereier ist diesmal gründlich im Noth stecken geblieben, soviel man sich auch der Mühe geben mag, selben flott zu machen.

Graf Taaffe hat sich, — obwohl wir ihm keine Thräne nachweinen, unseren Dank erworben, indem er vor aller Welt den freibeitstriefenden Volksvertretern, die immer über reaktionäre Regierung schimpften, Farbe bekennen ließ.

Ein Sturm der Entrüstung ging durch die Interessen-Vertreter, wie noch keiner da war. Sie alle girteten sich als das, was sie stets gewesen, die Anhänger der denkbar schwarzeften Farbe. Uns war das öffentliche Bekenntnis schon lange nichts neues, wir haben auch dagegen nichts einzuwenden, wer Wind säet wird halt Sturm ernten müssen.

Das Volk ist noch nicht reif! Das Deutschtum gefährdet und der polnische Schnaps geräth ir's Schwanken!

Wahrlich, bei einer solch' staatsmännischen Definition könnte doch der Siesansthurm Junge bekommen, der Mechaniker Schneider den Priy zum Gevatter erbeten und Rabbi Bloch anlässlich seiner Befehrung vom Papste kanonisirt werden.

Daß die Forderungen nach dem allgemeinen, gleichen und direkten Wahlrecht keine unannenschliche oder unnatürliche sind, sollen wir gar nicht erst zu erwähnen brauchen. Wir verlangen analog wie die industriellen Arbeiter, daß wir Rechte genießen, da wir Pflichten zu erfüllen in keiner Weise den Besitzenden zurückgesetzt sind.

Von diesen Zeiten und Zuständen, wo Herren leiten und Knechte dienen, wo Bedrückte die Rolle führen, die ohne die Bedrückten gar nicht leben könnten, wo der faule und feiste Besitzer des Geldsackes so viele Menschen, die auch ein redliches und mit Liebe erfülltes Herz im Busen tragen, dahinstrecken und verkümmern läßt, wo der Kultur und dem Fortschritt ein Hemmschuh angelegt ist, weil es die Interessen einiger Weniger nicht fördern würde, wenn das Volkswohl im Allgemeinen mehr Berücksichtigung fände. Von diesen Zeiten und Umständen sollte man sich trennen.

Wir, das arbeitende Volk, schaffen alle Werte durch mühevolle und schwere Arbeit; wir heben alle Schätze aus dem Innern der Erde an's Tageslicht; nicht die im Ueberfluge schwimmen, wir veredeln das Rohmaterial in den Fabriken zu geschätzten Bedarfs- und Luxusgegenständen; wir erhalten das Staatsrad im Laufe, indem wir durch das System der indirekten Steuern die große Last auf uns geladen haben; wir stellen unsere Löhne dem Militärmoloch zur Verfügung und wie entlohnt man uns? Wie wir unsere Stimmen erheben für das allgemeine, gleiche und direkte Wahlrecht, will man uns die Berechtigung dazu mit allerlei Phrasen widerlegen. Verlangen wir den stündigen Arbeitstag, dann sehen die Unternehmer ihre Existenz gefährdet und wollen der Konkurrenz nicht unterliegen; wollen wir das Preßgesetz abgeändert haben, dann ist es unmöglich, die 1½ Millionen Gulden zu entnehmen, welche der Zeitungstempel einbringt. Und so ist bei jeder Gelegenheit eine bequeme Ausrede zur Hand, damit das Wissen nicht tief in die Volksmassen dringen soll. Wollen wir aber den Fortschritt und wahren Wohlstand der Menschheit so können wir nur zum Ziele gelangen, wenn wir kämpfen bis zum Tode. Unsere nächste Forderung ist das allgemeine gleiche und direkte Wahlrecht, welches die arbeitende Mehrheit erringen muß, koste es was es wolle, und wenn es hundert Mal an der politischen Unmöglichkeit der Hohenwart, Jaworski und Plener scheitern sollte.

### Der Wert des allgemeinen Wahlrechtes für die Eisenbahner.

Nun endlich sind wir an jenem Ziel angelangt, welches sich gewisse Factoren gewünscht haben. Das Ministerium Taaffe ist nicht mehr. Und mit ihm ist wahrscheinlich auch die neue Wahlreform-Borlage — gegangen.

Alle Nationen sind gründlich ausgehöhnt. — Wir Eisenbahner, welche von der Verföhrungspolitik nur indirect dadurch berührt wurden, daß das österreichische Abgeordnetenhaus aus lauter nationalen Streitigkeiten nie recht herauskam und in Folge dessen auch keine Zeit fand, sich wirksam socialen Reformen zu weihen, sind eigentlich schon lange verhöhnt. Für uns hat es schon lange keine nationale Frage mehr. Denn **„uns hat ja nicht die Lieb' allein, uns hat die Höl' vereint.“** — Ja, genau derselbe Factor, welcher das gesammte österreichische Proletariat ihre nationalen Haderleien vergessen ließ und sie zu einer elementaren Macht heranbildete, führte auch das österreichische Eisenbahnpersonale zur Erkenntnis, daß vor einer Frage, wie sie der Wagen stellt, alle anderen zurückstehen müssen. Für uns, die wir auf gesetzlichem Wege, d. h. durch Zinsanspruchnahme aller staatsbürgerlichen Rechte diese Frage lösen wollen, kann es nur nicht gleichgiltig sein, wie oder auf welche Art man

unsere Forderungen vertritt, oder auf welche Weise wir diese selbst stellen und zur Geltung bringen können.

Der 10. October d. J., der denkwürdige Tag, an welchem Graf Taaffe die Regierungsvorlage über das „allgemeine“ Wahlrecht einbrachte, brachte auch einiges Leben in die sonst so ziemlich eintönigen Debatten des Abgeordnetenhauses. Dieser Tag nun — so glaubten wir — wird uns unserem Ziele näher bringen. Denn so wie der 7. August der Tag war, wo wir durch unseren Vertrauensmann in der Gewerbe-Enquete unsere Wünsche offen zum Ausdruck bringen konnten, ohne fürchten zu müssen, einen diesbezüglichen Paragraph aus der Dienstordnung der Südbahn gegen unseren Gewährsmann angezogen zu sehen, so glaubten wir auch schon die Zeit nicht mehr ferne, wo wir, sei es durch den Mund eines Fachmannes oder gehörig instruirten anderen Vertreters, unsere Forderungen im Parlamente zur Geltung bringen könnten! — Cille Hoffnung! . . . .

Vollkommen uns aus der Seele gesprochen hat der Abgeordnete Bernerstorfer als er die von der Regierung eingebrachte Vorlage eine Abfchlagszahlung auf das allgemeine, gleiche und direkte Wahlrecht nannte, und ganz richtig bemerkte er, daß dem Volke eigentlich alles gebühre, sich aber vorderehand mit der ersten Rate begnüge. Aber was geschah! Den sogenannten drei „großen Parteien“ gefiel es nicht, sie fürchteten den Verlust des „nationalen Besitzthandes“ oder — ihre Mandate — und es bleibt „vor der Hand“ beim Alten.

Wohl heißt es die neue Regierung beabsichtigt aus den Krankentassa-Mitgliedern eine Wählerklasse zu bilden. Hilf, Samuel! wenn grüßelt es nicht bei dem bloßen Gedanken an diese durch dienstliche Abhängigkeit zum Marionettentheater herabgekommenen, exzentriscchen Infinitationen, wie sie unsere Eisenbahnbetriebs-Krankentaffen sind! Was für ein Mitglied könnte dem leisen Blinz der betreffenden Direktion für einen ihrer „würdigen“ Kandidaten widerstehen?

Ad acta mit solchem widerlichen Zeug! Wir brauchen das allgemeine, gleiche und direkte Wahlrecht mit geheimer Abstimmung; koste es, was es wolle!

### Nachgehossen!

Agitirt überall für den Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs, der der Fort der Aufklärung und Bildung ist!

### Streifzüge in's feindliche Land.

**Die Nordwestbahn und das Staatsgrundgesetz.** Daß die Eisenbahnen in mancher Beziehung einen Staat im Staate bilden ist eine unleugbare Thatsache. Es sind ihnen gegenüber den industriellen Unternehmungen bedeutende Vorteile eingeräumt und einer der größten und abschließlichsten Vorteile ist wohl der, daß man sie mit dem Personale machen läßt, was sie wollen.

Der österreichische Eisenbahner ist vollkommen vogelfrei, nirgends findet er Recht, und will er sich ein solches verschaffen, so wird er gleichsam wie ein Wild gezeigt, kurrendirt, insbesondere aber wenn sich Jener an den höchsten Gott des Kapitals, den Geldsack verübte.

Eine der brutalsten Unternehmungen, die das Verlegen der Staatsgrundgesetze aus dem H verzieht, war und ist gegenwärtig noch die Nordwestbahn-Gesellschaft. Wohl denken alle Eisenbahn-Verwaltungen so wie die D. N.-W.-B. und dennoch haben wir Grund zu glauben, daß sie alle mehr Achtung vor dem Gesetze haben, wie die von uns ungern genannte Bahn.

Wir haben in unserer Probe-Nummer einen empörenden Fall veröffentlicht und wollen selber genauer motiviren, damit auch die Behörden einmal die Niedertracht und Brutalität der Eisenbahnverwaltungen beim elektrischen Lichte erkennen lernen und vielleicht — was wir gar nicht glauben — den S-errren begreiflich machen, daß doch alles seine Grenzen habe.

Am 24. September 1893 fand die Konstituierung der Ortsgruppe „Aussig“ des Fachvereines der Verkehrsbediensteten Oesterreichs, welche im Juni d. J. von der hohen k. k. böhmischen Statthaltereie genehmigt, statt. Die Bediensteten hatten nach langen Wähen, sich eine solche Bildungsquelle geschaffen und freuten sich, das nachholen zu können, was die heutige Gesellschaft an ihnen veräumte; wöghentlich wollten sie gerne einige der blutfauren Kreuzer in ihren Verein legen, damit sie eine gesunde Bibliothek, wissenschaftliche Vorträge und zur Zeit eines Unfalles einen unentgeltlichen Rechtschutz haben können. Diese an sich gewiß edle Bestrebung, an der kein vernünftiger Mensch, selbst wenn es der rohste Despot wäre, etwas auszufehen hätte, notabene wir ja in einem konstitutionellen Staate leben, der von Gesetzes wegen aus gestattet, daß Jedermann sich so oft wie möglich vereinigen und versammeln könne.

Das Staatsgrund-Gesetz und die Nordwestbahn sind zwei unvereinbare Dinge wie Wasser und Fett und naturgemäß unternimmt sie daher alles, was den Geiste des ersteren zuwiderläuft. Und deshalb nimmt es uns nicht Wunder, daß die Nordwest-

bahn einen ihrer zehn . . . . . eidgebungen Beamten, Herrn von Görgey mit dem Auftrage nach Aufsig, ihrem Personale, die doch auch Staatsbürger sind, und nach unserem Ermessen viel nützlichere als die Herren von, ihre gesetzlichen Rechte in ganz offener Weise zu beschneiden und zwar mit der brutalsten Gewalt der Hunger-Feitsche.

Wir würden es kaum für möglich halten, wären wir nicht im Besitze dieses gegenwärtigen Erlasses, den wir hiermit der Öffentlichkeit zur Beurteilung übergeben:

132. Erlass!

**Laut Auftrag des kais. Oberinspektors Herrn von Görgey**

haben die von der N.W. dem Fachverein der Verkehrsbediensteten von welchem der Bremser Alois Wolanski Obmann, Bremser Wilhelm Tanert Kassier ist, der Sitzung am 24. September war, als Mitglieder angehörigen Bediensteten (welche alle auch administrativ bekannt sind) die schriftliche Erklärung abgegeben, daß sie aus demselben ausgetreten sind oder ihm nicht mehr angehören, sofort binnen 24 Stunden bekannt zu geben, widrigenfalls dieselben als dabei bleibend angesehen und die daraus entstehenden Konsequenzen und Folgen selbst zuzuschreiben haben. Diese Erklärungen müssen an die Direktion eingekendet daher hierher abgegeben werden.

Schredenslein, 6. Oktober 1893.

Der Stations-Vorstand:  
(Unterschrift wie gewöhnlich unleserlich).

Die Bediensteten, geben auch, nach vorhergegangener Vermoesselung, nach und ließen sich die Vergewaltigung gefallen, unterfertigten diesen monströsen Erlass um Ruhe und Brot zu bekämpfen. Dabei blieb es aber nicht; das Mäuschen dieses famosen Herrn an dessen Tisch wir auf Ehre nicht sitzen wollen, war durchaus noch nicht abgeklärt, er mußte noch „Exempel statuieren“. Der Obmann wurde von Aufsig nach Sglau verlegt, ein Anderer zum Verschieber degradiert und was das Gemeinste ist, der Kassier Tannert, der Vater von 5 Kindern ist, wurde auf die Gasse gesetzt. —

Wir verabschieden gewiß jede Denunziation, aber diesmal müssen wir den Herrn Staatsanwalt auffordern „nicht vielleicht uns“ sondern den Herrn von Görgey sammt seinen gegenwärtigen Erlass zu konfisziieren. Herr Staatsanwalt machen Sie doch diesen hohen Herren aufmerksam, daß er geradezu einen Meineid verbrochen, indem er bei Ablegung seines Dienstes unter Anderem auch gelobte, die Staatsgrundgesetze hoch und heilig zu halten?

Wir selbst werden trachten, daß dieser empörende Fall im Parlamente zur Sprache kommt und erfragen jetzt schon den Herrn Hof- und Ministerial-Rath von Capla, er möge seinem Kollegen, kais. Rath und Oberinspektor der Nord-Weißbahn Herrn von Görgey einige Waggons Rechtsbelehrung sammt Spejen mittelst Sigtut zukommen lassen.

**Traurig, aber wahr ist's,** daß sich die Nordwestbahn auf Kosten der lebendigen und todtten Bediensteten bereichert.

Wir haben in unserer Probenummer eine Blüthenlese der rückfichtslosen Ueberschneidung seitens dieser Gesellschaft vom juristischen Standpunkte aus, gehörig beleuchtet und gezeigt, daß die erwähnte Verwaltung bar aller Menschlichkeit und Humanität ist.

Seite liegt uns neuerdings wieder ein so tieftrauriger Fall vor, welcher geeignet ist, daß genaue Spiegelbild der obenerwähnten Bahn zu illustriren und zu bekräftigen.

Am 14. September 1890 entgleiste in Folge falscher Wechselfstellung ein Güterzug der in redensfähiger Bahn in der Station Lang-Enzersdorf, wobei der Stockbrenner Barfuß welcher seit dem Jahre 1887 im gesellschaftlichen Dienste stand, eine lebensgefährliche Verletzung am Unterleibe davontrug und nach Ansprache der Beihelfigen von dem dortigen Bahnarzt schlecht operirt wurde.

Ein volles Jahr lag der nunmehr Verkrüppelte unter den furchtbarsten Schmerzen in häuslicher Pflege, bis er bei einer zweiten Operation im Allg. Wiener Krankenhause seinen Geist aufgab.

Während dieser Zeit bekam der Bewaunerswerte von dieser so „allgemein“ hochanständigen Bahn 18 fl., weiter keinen Heller! Infolgedessen verfiel wie ja selbstverständlich ist, die Familie in ein namenloses Elend; das Wenige, das sie besaßen, wurde verfaßt und verkauft, da das Krankengeld nicht einmal hinreichte, die nötigen Bedürfnisse des Kranken zu bestreiten, während die Frau sammt ihren 3 Kindern den Hunger mit „Bettelbrot“ stillen mußte. Der Ernährer war todt! Die Frau war verwitwet, die Kinder verwaist!

Der erste Schritt der Hinterlassenen war, ihre Zuflucht zu der Direktion jener Bahn zu nehmen, welche ihren Mann unter die Erde gebracht und in Form eines Wittgesuches und unter Darlegung ihrer furchtbaren Not hat die Unglückliche unter dem Ausdruche der Verzweiflung, man möge Gnade walten lassen und sie sammt den drei ungeschuldbigen Kindern nicht dem Hungertode preisgeben. —

Und richtig — man sollte es gar nicht glauben — der Jammerschrei der Witwe wurde erhört, und — schon nach 1/4 Jahre(!) erhielt sie mit besonderer Berücksichtigung ihrer mißlichen Lage den zurückerhaltenen 3 monatlichen Gehalt ihres verstorbenen Mannes und die Zusicherung, daß die löbliche Direktion auch fernerhin aus humanitären Rücksichten der Witwe mit drei Kindern eine monatliche Pension von 8 fl. 67/2 kr. zusichere.

Wenn fiedet da nicht das Blut in der Brust? Wessen Hand ballt sich da nicht zur Faust gegen so ein schreiendes Unrecht?

Und wir alle wissen es, daß dieser Fall nicht der letzte war, morgen vielleicht trifft uns dasselbe Los. Jeder Kollege wenn ihn der Dienst ruft und er von seinen Lieben Abschied nimmt, weiß nicht, ob er lebend zurückkehren wird, in den Schoß seiner Familie. Mit ob er lebend zurückkehrt ihm seine Frau die Hand, mit dem Gebanten thränendem Auge reicht ihm seine Frau die Hand, mit dem Gebanten „vielleicht das letzte Mal!“ Und so wie der Mann, geht auch die Frau des Eisenbahners durch Aufregung dem Siedtum entgegen, sie weiß daß ihr Gatte mit einem Fuß im Kerker, mit dem anderen im Grabe steht, wegen des lieben Brotes willen.

Und diesen, wir glauben nicht zu verstoßen, „Barbarismus“, nennen die „hohen“ Herren Arbeiterrisiko!

Welche Lust ist es da nicht, Eisenbahner zu sein? Von keiner Seite wurden bis jetzt unsere berechtigten Forderungen nur einigermaßen gewürdigt, ja selbst das bishen Freiheit und die ohnehin so kümmerlichen staatsbürgerlichen Rechte werden uns bei Lebzeiten von dem Prokurenten geraubt, insbesondere wenn wir es wagen auf ganz legitimen Wege diese himmelschreienden, menschenunwürdigen Zustände, die ein Monument von unserer Zeiten Schande bilden, zu beseitigen suchen.

Welche Liebe kann ein Eisenbahner zum Dienste bekunden, wenn er weiß, daß die heutige kapitalistische Ordnung nicht ihn allein zum Opfer auserkoren, sondern daß auch, wenn er gefallen, seine Theuren ihm bald folgen müssen, — wegen Mangel an Nahrung!

Haben die Unternehmer auch ein solches Risiko? Haben sie allerdinge auch, aber beim Wettrennen und bei den Maitressen! Den Einsatz für die Wetten liefern in der Regel die Bediensteten und Arbeiter.

Darum auf ihr Kollegen der österreichischen Nordwestbahn! Legt Hand ans Herz, wenn ihr noch ein Fünftchen Mannesmut besitzt und ein bißchen Liebe zu Eurer Familie habt, so macht es so wie die Kollegen auf den anderen Bahnen, organisiert Euch! Dann werdet ihr sehen, daß die dunklen Schutzesetze, die noch bedeutend veräußert werden durch unser abstraktes Denken, bald beseitigt werden.

Helft mit Steine herbei tragen zu diesem stolzen Gebäude, welches dazu dient, die gesammte Menschheit aus den ökonomischen Fesseln zu erlösen, dann haben auch wir und unsere Kinder Freiheit und Brot. Dieses kann nur geschehen wenn wir mit in die Reihen des kämpfenden Proletariats treten und den größten, den unheimlichsten und gewaltigsten unserer Feinde all „die Verdummung“ beseitigen helfen, denn: „Wissen ist Macht!“ „Macht ist Wissen!“

Der Mohr hat seine Schuldigkeit gethan, er kann gehen; das ist der Wahlspruch der Eisenbahn-Verwaltungs-Räthe, wenn sie einem Bediensteten das letzte Jota Kraft abgezapft haben. Gibt es doch genug junge, ausbeutungsfähige Individuen, die Alten, schon ausgenützten, bedürfen der wohlverdienten Ruhe, sagen die Direktoren — und klapps liegt der, welcher den Aktionären durch viele Jahre Bequemlichkeit und Pracht schafft, hungernd auf der Straße, wie folgender Fall bezeugt: Bei der Kur-Anstalt S. B. diente pflichtgetreu und fleißig der Oberbauarbeiter N. N. 21 Jahre lang, welcher in den Jahren der Ueberjchwemmung 1882-83 und 1885-90 die schwierigsten Arbeiten, die sonst kein Mann ausführen wollte, verrichtete. Tag und Nacht stand der Arme mitunter bis zu den Knien im Wasser! Als Wächter! Was war die Folge? Eine unheilbare Krankheit hat er sich zugezogen. Der Bahnarzt konstatierte Gliederlähmung und erklärte denselben für seine Lebensdauer arbeitsunfähig.

Die sattfam bekannte S-Bahn, selbstverständlich — pensionirte, pardon! entließ mit Knall und Fall den 21jährigen Diener, der rathlos im größten Elend mit Weib und Kindern dasteht.

Der Arme befolgte die neuerdings wieder aufgewärmte „Taktik“ und petitionirte an die Humanität der Direktion, indem er seine Krankheit und die traurige Lage seiner Familie schilderte. Und siehe da, o Wunder! Die Direktion hat das Jammerthal des Unglücklichen erhört und genehmigte dem Armen, der schon der Verzweiflung nahe war, ein für allemal 4000 nicht Gulden — Kreuzer.

Als im heurigen Winter die Noth die Grenzen überstieg, suchte der Hungernde abermals um eine Unterstützung an, diesmal aber bei der Gemeinde, die im natürlich verweigert wurde, jedoch die löbl. k. k. Bezirkshauptmannschaft mit dem Bemerkten ersuchte, selbe möge sich für den Wächter bei der Südbahn-Gesellschaft verwenden. Die Antwort laut Dekret 4039 vom 30. August 1893 war 20 fl. mit der Weisung, daß die S-Bahn zu ihrem lebhaftesten Bedauern mit Rücksicht auf die für die Gewährung von Gnadengaben maßgebenden Bedingungen nicht in der Lage ist, auf das Ansuchen der Gemeindevorstellung eingehen zu können.

Die noble Gesellschaft hat gewiß Vertreter, die leidenschaftliche Verehrer von „Heine“ sind, da sie seinen Spruch: „Lump, wenn du nichts zum Leben hast, laß dich begraben“, praktisch zur Durchführung bringen.

Daß solche Fälle nicht vereinzelt vorkommen, mag nachstehende Begebenheit bezeugen: Ein Arbeiter derselben Bahn diente vom ersten Tage der Ausmessung bis zum Herbste vorigen Jahres, da er aber den erhöhten Anforderungen der Anstalt nicht mehr entsprechen konnte, wurde er zu Folge seines Alters (76 Jahre) ganz einfach

entlassen. Er diente ununterbrochen, fleißig, hat sich während der ganzen Dienstzeit nichts zu Schulden kommen lassen, war größttheils Aushilfswächter und Stationsdiener, gar manches Unheil wurde durch seine Aufopferung hingenommen, der Dank dafür ist Hunger, — Elend, Noth oder der Strick. —

Wer Angesichts solcher Thatfachen noch behauptet, bei den Eisenbahnen ist ausgiebiger Arbeiter-Schutz und Alters-Versicherung, der ist reis für'n Leidsndorfer.

So geschahen im Jahre des Heiles anno 1893 zu Aghwang, Eisak.

**D, welche Lust, Lokomotivführer zu sein!**

Wie schön das klingt! — Sogar im Liebe verewigt! Ich würde untröstlich sein darüber, daß das Schicksal mich zu was anderen bestimmte, wüßte ich nicht, daß der Autor des angedeuteten Liedes von der Eisenbahn nicht um ein Jota mehr versteht als ich von den Verhältnissen eines kalifornischen Goldgräbers. Dieses ist übrigens verzeihlich; daß es aber Leute gibt, die dazu berufen sind, die Lage ihrer Untergebenen zu studiren — deren Kenntnis über die wahren Dienstverhältnisse aber genau obiger Gleichung entspricht; ja daß solche Leute bestimmt erklären, daß überhaupt das Eisenbahnpersonal ausreichend hoch genug bezahlt sei, zc., das bekundet denn doch eine Unkenntnis der faktischen Lage der Eisenbahnbediensteten, welche getadelt zu werden wohl verdient, — oder nicht? — versteht man den die Dienstverhältnisse, wenn man dieses Personal, welches ohnehin in Folge ihrer ungenügenden Gehalte schlecht genährt ist, zu solchen lang andauernden Dienstreisen bestimmt?

Haben vielleicht die Heizhausleitungen der k. k. Staatsbahnen ein Verständnis von der Leistungsfähigkeit eines Menschen, wenn sie ihr Personal zu nahezu ununterbrochenen Diensten kommandiren? Oder gar jene der Südbahn mit ihren haarsträubenden Dienstkommandirungen beim sogenannten Mauth- oder Semmeringverkehr??

An die bei anderen Bahnen — — — genau so!

Jede experimentirt mit Menschenkraft genau so wie mit einer Lokomotive. Jede Bahndverwaltung will die Frage lösen wie lange der Mensch ohne Ruhe und Schlaf bei hungrigem Magen, zur ununterbrochenen Ausbeutung überhaupt fähig ist.

Wir wissen, daß die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen nur dazu bestimmt ist, um die Verkehrssicherheit zu überwachen.

Wenn es wahr ist, daß Überanstrengung, Ruhe- und Schlaflosigkeit, sowie Hungergehalte, rohe Behandlung, menschenunwürdige Bevormundung, slavische Unterdrückung jeder offenen Meinung, alle staatsbürgerlichen Rechte verhöhnende Dienstordnungen, veraltete, unausführbare Dienstvorschriften, u. s. w., zur Verkehrssicherheit beitragen, — dann erklären wir uns für besiegt.

**Kameraden!**

Überall wo ihr verkehrt, in jedem Gast- und Caffeehause, verlangt den Eisenbahner — oder —!

Wiener Lokalbahn-Verhältnisse. Wir können schon eine ziemlich Portion Unmenslichkeit vertragen, aber derartige empörende Dienstverhältnisse, wie sie bei dieser Wiener-Bahn-Gesellschaft bestehen, unter der berühmten Betriebs-Direktion Krenoi, geht uns denn doch über die Gürtel.

Seiner Tisch war vom 1. bis 8. vorigen Monats — durch volle sieben Tage mit wenigen Stunden ausgenommen — in seiner Eigenschaft in Verwendung; die Folge davon war, daß er bei Zug Nr. 67, vor Abfahrt des Zuges Nr. 70 in Wiener Neudorf auf der Maschine vor Überanstrengung ohnmächtig zusammenstürzte. Er fiel dem Lokomotivführer Zimmermann, der den Regulator in der Hand hatte, mit solcher Wucht auf den Arm, daß der Regulator aufgerissen und die Lokomotive mit Höchstgeschwindigkeit nach vorwärts getrieben, an die Wagen anfuhr und diese arg beschädigt wurden. Zum Glück waren diese noch unbesetzt.

Wie es gewöhnlich bei Eisenbahnen der Fall ist, wurde sofort nach dem Uebelthäter gefahndet. Ein menschenscheulicher Verkehrs-Kontrollor, welcher bei solchen Verbrechen die Verhandlungen „leitet“, fand auf die Verstellung der Beteiligigten, daß man ja doch sieben Tage hintereinander nicht derartige Dienste kommandiren soll!, keine andere Antwort, als daß sie dies einen Dr. . . . angeht! —

Es war einmal ein Schweinehirt und er wurde Papst; wir haben daher keine Ursache, die Karriere eines Menschen zu bezweifeln.

Ein lauberes Trifolium sind die Parteiführer der Wagenputzer am Südbahngehöfe Herr Franz Ritsch, Johann Wast, und Mathias Sawald. Diese drei Pappenhelmer verstehen es ganz vortreflich, sich auf Kosten ihrer Arbeitsgenossen bei Herrn Stations-Vorstand Lory „einzuteufen“, indem selbe anlässlich seines 40jährigen Dienstjubiläum mit allen Repressalien ihre Untergebenen zwingen, daß Jeder 50 kr. für ein Geschenk herbeibringe. Wir haben, somit aus Stationschef Lory bekannt ist, kein Wort des Tadels und glauben auch, daß Herr Lory auf diese Weise durchaus nicht geizet sein will und stellen daher das freundschaftliche Ansuchen, der Herr Stationschef möge diesen fau-beren Herren das unschöne Handwerk des Gesprengens gründlich legen.

Wenn die Parteiführer schon Geschenke machen wollen, so mögen selbe in ihre eigenen Taschen greifen, dann haben wir nichts dagegen, aber wenn man mit solchen Kröpfen schwelgen will, müssen wir wohl der Rage den Schwefel bei Zeiten kürzer machen. Also: wir erwarten, — daß diese Herren hübsch brav werden, wie sich's für Borgelekte gehört, sonst müssen wir einen zweiten Artikel aus unserer Karte holen.

Von der Südm. Nordbahn. Im Monate September d. J. wurden auf den Linien dieser Bahn befördert 219,030 Personen

und 165,960 Tonnen Güter und dafür eine Einnahme von 308,776 fl. erzielt. Gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres ein Mehr an Personen von 6665, an Gütern von 8549 Tonnen, an Geldeingang von 12,183 fl. ö. W. Die Einnahmen steigen von Jahr zu Jahr aber an das regelrechte Vorrücken der Bediensteten und Aufbesserung der Hungerlöhne wurde bis jetzt nicht gedacht. Es könnte aber auch durch Letzteres leicht das allgemeine Wohl gefördert werden(?), denn bei uns zu Hause ist das höchste Gut im Staate hohe Dividenden.

Vom Heilen. Die hohen Dividenden der Aufsig-Leptliger Bahn, die ihre Bediensteten erbarmlich bezahlt, haben bekanntlich in der Regierung die Meinung wahgerufen, daß die Eisenbahngesellschaft zu viel profitire. Um dem abzu helfen, hat es die Regierung durchgesetzt, daß — wir vertrauen es uns gar nicht zu sagen, die Löhne und Gehalte der bei der A.T. E. Angestellten erhöht werden? Gar keine Spur, die haben genug! Wer wird an so etwas denken! — Aller Reingewinn der Gesellschaft, sobald er das kleine Stümchen von 2.400.000 fl. im Jahre übersteigt, soll zwischen den beiden Brüdern Staat und Gesellschaft zur Hälfte geteilt werden. — Ei, ei! Wer möchte da nicht auch mit bei der Teilung sein! Und da wirft man denn antikapitalistisch Gesinnten vor, daß immer nur sie theilen wollen.

**Notizen.**

Zu unserer Konfiskation. Nicht wenig erstaunt mochten unsere Leser sein, als sie die Probe-N. n. n. in zweiter Ausgabe bereits ihrer Jungfräulichkeit beraubt sahen. Wir machen gleich im Vorhinein bekannt, daß sich dieses wohl noch öfter wiederholen wird, wenn wir das Kind bei seinem richtigen Namen nennen werden.

Man möge sich daher etwas gedulden und mit uns die heutigen Preßzustände ertragen. Aber wir protestiren entschieden gegen eine derartige Mißhandlung der Presse, und wenn wir nicht schon wieder den drohenden Nothfist sehen würden, so wäre unser Protest noch ganz anders gehalten.

Und das nennt sich konstitutionell!

Die Südbahn reformirt. Soeben erhielten wir die Nachricht, daß die „Fürsorge“ des Herrn Generaldirektors neue Früchte getragen, u. z. w.: 1. Eine neue Dienstordnung, darinnen wohl mehr Pflichten, aber nicht mehr Rechte gewährleistet erscheinen; 2. Eine Wächter-Diensterteilung, ausgeheckt von den bekannten Bahnerhaltungsgrößen am grünen Tische, daher keinen Schutz Pulver wert. — D, Personalkommission, — die du berufen erscheinst diesen Augiasstall zu reinigen, es stehen dir leider keine besonderen Kräfte zur Verfügung — du bist zu bedauern! Wir werden dieser Angelegenheit in nächster Nummer gedenken.

„Unparteiisches Tagblatt“ nennt sich das „Neue Wiener Journal“, offenbar nur um den dummen Lesejübel in seinem Neße zu fangen. Wer ein solches Blatt liest und nicht gleich die samtgroße Ägide entbedt, der hat nach unserer Meinung seinen Verstand in den Hundstagen erfroren.

Obenjo nennt der Szejes auch sein offizielles Unikum „demokratisches Organ“. Mit welchem Recht? Dieses famose Geschwisterpaar ist zu allem zu haben, aber zu nichts fähig, wenn es sich darum handelt unparteiisch oder demokratisch zu sein.

Umgekehrt ist auch gefahren, mochte wohl der Herr Staatsanwalt bei der Durchlesung unserer Probenummer gedacht haben und gab, ohne Böses zu ahnen, seinen Segen dazu, das heißt: er konfiszierte sie. Unser Redakteur machte im Anfang wohl kein dummes — aber ein böses Gesicht dazu, welches sich aber bald in lauter Freude auflöste. Als die Konfiskation publik wurde, kamen die Abonnenten in hellen Scharen und verlangten den Eisenbahner, so daß sein Bestand gesichert erscheint. „Umgekehrt ist auch gefahren“, sagt jetzt lächelnd der Redakteur und reißt sich vergnügt die Hände.

Ist's möglich? Die größte Bahn Österreichs die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die 12 1/2 % Dividende zahlt, hat es von Nöten von ihren Angestellten, die ja weltbekannt, so glänzend besoldet und so wenig Dienst machen, vom Quartiergebe und auch von jenen die Naturalwohnungen haben 2 % abzuziehen, angeblich für die Krankentafel!

Wir machen die „hochlöbliche“ Direktion aufmerksam, daß ein Krankentafel-Abzug von den Nebengebühren der Angestellten unstatthaft ist. Wir wollen nicht annehmen, da Brutus doch ein guter Mann, daß mit den 2 % ein Theil der Hauszinssteuer beglichen wird, jeder Hausherr, auch die Nordbahn die so pünktlich den Bediensteten den Zins abzieht, soll fernerhin die Steuern zahlen, sonst verewigt sie unser Stammbuch.

Ein bewunderte der Fuch's den Raben am Kirchthurn und rief ihm zu: „Ei, so komm' doch näher du König der Vögel und laß dein glänzendes Gefieder bewundern!“ Der Rabe flog herunter und hüsch! fieng ihn der Fuch's und fraß ihn auf! Diese Fabel paßt vortreflich für die Wiener Tramway-Gesellschaft. Als die Bediensteten am 10. Oktober in den „Drei-Engel-Sälen“ eine Vollversammlung abhielten und ihre Wünsche durch den Mund eines Nicht-Tramway-Bediensteten schildern ließen und eine Resolution einbrachten, welche aussprach, daß die Bediensteten entschieden Stellung nehmen gegen die bestehende Dienstordnung und nicht früher ruhen und rasten werden, bis sie eine anständige Dienstordnung haben werden, um auch Mensch zu sein.

Als die Wiener Sudelpresse am anderen Tage den Vorgang dieser Versammlung tendenziös besprach, ließ die Gesellschaft des

<sup>\*)</sup> Dem Herrn Macher dieses Erlasses raten wir an, etwas Logik, Styl und Orthografie zu lernen.

Reiher eine Erklärung in ihr Leiborgan der alten Tante von der Sichtgelege einrücken, wo sie beteuerte, auf die Wünsche der Besammlung nicht reagieren zu können, da weder der Enderuser noch der Referent ein Angestellter der Tramway sein.

Das heißt, die Reiher wollen ihre Bediensteten reizen, sie mögen es doch einmal versuchen, von ihren gesetzlichen Rechten Gebrauch zu machen, Versammlungen einzuberufen und sprechen. Wenn der Nabe so thöricht wäre und vom Tage stüze, dann wäre der Moment gekommen, wo der Fuchs einen Braten hätte.

**Tramwaystrike** ist in Marseille ausgedroht. Ihre Forderungen sind: Stündliche Arbeitszeit, menschenwürdige Behandlung und ein Tagelohn von sechs Francs.

Unsere Wiener Tramway-Bediensteten müssen größtenteils 15–16 und mehr Stunden dienst tagern, für eine Entlohnung, die in gar keinem Verhältnis zu der angeführten Dienstleistung steht. Dafür wird jeder Aufsicht, der zwei Minuten zu früh oder zu spät ankommt, für mehrere Tage vom Dienste suspendiert. Verräugene Woche wurde ein Umwänner, der im Begriffe war, sein Pferd zum Standplatz zu führen, drei Tage vom Dienste gestrichen, weil er bei dieser hohen Bedeutung des Pferdeführers geräudert haben soll.

Die Reiher sollen nur fortjagen in dieser Diale, sie wissen gar nicht, wie mächtig die Bewegung unter ihren Bediensteten ist, und früher, als den Herren angenehm sein wird, kann auch Wien Marseille werden.

**An unsere Leser!**

Wegen unvorhergesehener Hindernisse konnte der „Eisenbahner“ erst am 15. d. M. erscheinen, von wo an auch das Abonnement gerechnet wird.

Alle diejenigen Kollegen, welche die Pränumerations-Gebühr noch nicht eingeleistet haben, werden freundlichst ersucht, die mitfolgende Postanweisung zu gebrauchen. Wie Sie ja alle wissen, ist das Zeitungs-Komitee bestellt, wie der Friedl mit der leeren Tasche und mit dieser kann man weder den Drucker noch die Post besoldigen.

Das Abonnement muß daher im Vorhinein bezahlt werden, wenn auf eine weitere Zustellung gerechnet werden will.

Weiters machen wir unsere geehrten Abonnenten aufmerksam, sollte in der Zustellung irgend eine Unregelmäßigkeit vorkommen, uns selbes sofort anzeigen; offene Reklamationen sind portofrei.

Ferner geben wir den Herren Einsendern bekannt, daß die Manuskripte nur auf einer Seite beschrieben werden dürfen und stets von dem Betreffenden gefertigt sein müssen; das zu bearbeitende Material muß strenge der Wahrheit entsprechen, da wir auch gerecht mit unseren Gegnern sein wollen und außerdem gar keine Lust haben, durch einen erlogenen Bericht eingesperrt zu werden.

Die Red.

**Sprechsaal.**

**Einiger Meldung der Arbeiter-Zeitung** zufolge sind alle im Werkstätten-Betriebe vorkommenden „Angelegenheiten“ zc. zc. an den Vertrauensmann Josef Tomisch, XIV., Pratergasse 3, II. Stod, T. 13, einzufenden. Alle schon bereits organisierten Verkehrsbediensteten werden hiermit aufmerksam gemacht, daß vom 1. November ab die Arbeiter-Zeitung, Organ der österr. Sozialdemokratie, zweimal wöchentlich erscheint und in unserem Redaktions-Sokale pünktlich zu begeben ist, da wir bereits die behördliche Bewilligung zum Verschleiß erhalten haben.

**Literarisches.**

Im Verlage unserer Redaktion ist erschienen: „Der erste Lichtstrahl“ oder „Die Erkenntnis der Leiden des österreichischen Eisenbahnpersonales“ von Kollegen A. Müller. Preis 30 Kr., mit Postzusendung 33 Kr.

Bei keinem Kollegen soll dieses lehrreiche Büchlein fehlen, welches der genaue Spiegel unserer heutigen Verhältnisse ist, und mit bereicherter Sprache uns den Weg zeigt, wie wir aus dem Labyrinth der Verwirrung entgehen können. Weiters sind „Die Wünsche der Eisenbahner im Parlament“ von H. Wintersberger, herausgegeben von A. Müller um 10 Kr., mit Postzusendung 13 Kr. zu haben.

Erden ist ein Separat-Abdruck des „Eisenbahner“: „Unsere ersten Forderungen und alle einschlägigen Gesetze, Erlasse zc. zc. für Eisenbahner“ erschienen. Preis 2 Kr., mit Postzusendung 3 Kr.

**Antworten der Redaktion.**

Alle unsere Leser, welche schriftlich wegen der Verzögerung bei uns anfragten und keine Antwort erhielten, mögen uns entschuldigen. Wir sind derart mit Arbeiten überhäuft, daß es uns ganz und gar unmöglich ist, nur einen kleinen Teil der Einläufe zu erledigen.

**W. L. in Willach.** Aus prinzipiellen Gründen reagieren wir ein für allemal nicht auf den Art. „Taktik“, insbesondere wo wir den Schreiber desselben sehr gut kennen und wissen, daß er es für Wob und auf Anordnung thun mußte. Wir gehen nach, weil wir der Ältere sind, denn wenn sich zwei streiten, freut sich immer der Dritte – und der soll von uns aus nichts zu laden haben, denn unsere „Taktik“ ist eine ganz andere wie die der „W. Z.“ Im Uebrigen begreifen wir ja, kammert sich doch ein Exzentriker auch an einen Strohhalm, um sich zu retten!

**D. W. in A.** In einem solchen Falle haben Oberbauarbeiter keinen Anspruch auf das Gastpflichtgesetz, sondern Sie mehr ein. Mit Gruß.

**Herrn A. Sch. in Diasacca S. B.** Unser Blatt ist ein Kampfes-Organ und wird sich niemals hergeben, ein solches von Ihnen eingeleitetes zu veröffentlichen. Wenn es schon sein muß, wenden Sie sich an die W. Z.

**S. S., Lokomotiv, XIV.** Wir haben eine entsprechende Anzahl von Broschüren „Die Wünsche der Eisenbahner“ sowie „Lichtstrahlen“ und Probenummer unserer Zeitung an den Obmann des Lokomotivführer-Vereines Herrn Jordan gesendet, welcher uns selbes mit dem Bemerkten retournierte, daß seine Kollegen, die Lokomotivführer, sich für solche „Sachen“ gar nicht interessieren! Gruß! Probatur est, nennen Sie uns Ihren Namen, sonst Papierloos und gewöhnen Sie sich an etwas feiner zu schreiben. „Wachblau“ ist unverbäulich. Gruß.

**S. S. in Bregitz.** Statutenbücher kosten für die Ortsgr. nichts, müssen von der Centrale für die 40% angeschafft werden.

**C. B. Weidling, Ceuld.** erscheint in Nummer 2. Gruß.

**Rechnungs-Ausweis**

bis 31. Oktober 1893.

Abonnement vom 15. Oktober bis 31. Oktober	fl. 236.46
Prisfond	fl. 256.21
	Summa
	fl. 492.67
Ausgaben vom 25. August bis 31. Oktober 1893	fl. 479.36
	Verbleibt ein Saldo
	fl. 13.31

Die Kontrolle:  
A. A. m. p. J. G. m. p. H. W. m. p.  
Eigentümer, Herausgeber und verantwortl. Redakteur: Rudolf Müller. — Buchdruckerei Friedrich Martinek, Wien, X., Senefeldergasse 7.

**Prisfond.**

Vom 15. Oktober bis 31. Oktober 1893.

Spende von Gen. Zebler 10 Kr., Noli 15 Kr., Goller 27 Kr., Theilzahlung der Subskriptionsliste Nr. 11 Gen. Svob fl. 4.—, für eine Probenummer von den Werkstätten-Arbeitern Amstetten fl. 1.—, Ein Schlosser der St. E. G. 10 Kr., für Probenummer Gen. Müller erhalten fl. 1.20, N. Reichs 50 Kr., Radvitz & Sanda Nordbahn fl. 2.22, die Nothen vom IX. Ver. fl. 1.24, die Eisenbahnenbediensteten Salzburg fl. 3.40, für eine Probenummer von Sager 7 Kr., die Zugbegleiter Franz Josefs-Bahn fl. 8.35, Subskriptionsliste Nr. 55/57 Nordbahn-Bedienstete Floridsdorf fl. 7.11, abgeliefert für Probenummer von den Floridsborfer Eisenbahn-Bediensteten 72 Kr., von einem Landmann 10 Kr., von einem der kein Landmann ist auch 10 Kr., Sammelbüchse der Ortsgruppe „Penzing“ fl. 3.60, Subskriptionsliste Nr. 3 von den Gen. des A. F. R. III. fl. 5.75, Subskriptionsliste Nr. 67 Ortsgruppe Hernals fl. 2.17, Subskriptionsliste Nr. 6, Arbeiter der Firma Kelsen X. fl. 2.—, Medwed St. E. G. 05 Kr., Waber N. B. 10 Kr., die Eisenbahner von Gänserndorf 56 Kr., die Kollegen der Ortsgruppe Bodanbach Eisenbahner Subskriptionsliste Nr. 69 von dem Eisenbahnerpersonale Malsleinsdorf fl. 1.89, Subskriptionsliste Nr. 69 von dem Eisenbahnerpersonale Malsleinsdorf fl. 5.30, Staats-Eisenbahn-Bedienstete durch Goller 52 Kr., Werkstätten-Arbeiter der St. E. G. 23 Kr., für eine Probenummer von Gen. Braun, Staatsbahnhof fl. 1.23, Summa fl. 54.04.

Nichtigstellung. In der Probe-Nummer unter Eisenbahn-Bedienstete der Nordbahn heißt es: 60 fl., richtig 60 Kr. Die Gesamtsumme macht nicht 202.70, sondern 202.17. Zusammen fl. 256.21.

Für den gemäßigten Kollegen in Aussicht: Die Redaktion des „Eisenbahner“ fl. 10.—  
Nameraden! Vergesst nicht bei Euren Zusammenkünften auf das Opfer des Schloßberges in Aussicht!

**Fachverein der Verkehrs-Bediensteten Oesterreichs.**

Sekretariat: Wien, XI, Van der Millgasse 18.

Jeden zweiten Freitag im Monat findet in Hühnerberger's Gasthaus, I. Bezirk Hofenauergasse 15, um 8 Uhr abends, eine Central-Versammlungs-Sitzung statt.

**Ortsgruppe Leopoldsdorf** (Nordbahn und Nordwestbahnhof), II., Große Stadlgutgasse 6, Math. Reisinger's Saal. Jeden Montag 8 Uhr abends Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Prater.** Josef Römer's Gasthaus, II., Erzherzog Karlsplatz 9. Jeden Dienstag, 7 Uhr abends, Vereinsabend und Mitgliederaufnahme.

**Ortsgruppe Alsergrund** (Franz Josefsbahnhof), Kremier's Gasthaus, „zum Anker“, IX., Nechtensteinstraße 100. Jeden Mittwoch 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Favoriten** (Süd- und Staatsbahnhof), Alois Svob's Gasthaus, X., Naaberberggasse 10. Jeden Dienstag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Diskussion und Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Simmering.** Semenek's Gasthaus, XI., Hauptstraße 42. Jeden Samstag, 10 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Meidling** (Malsleinsdorferbahnhof), Math. Ott's Gasthaus, XII., Rindosgasse 54. Jeden Montag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Penzing.** Math. Douly's Gasthaus, XIII., Marktgasse 53. Jeden Samstag, 9 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Rudolfsheim** (Westbahnhof), J. Czerny's Gasthaus, XIV., Nüstergasse 12. Jeden Samstag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Hernals.** Anton Hellerpar's Gasthaus, XVII., Hauptstraße 127. Jeden Samstag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Währing.** A. Bager's Gasthaus, XVIII., Hauptstraße 75. Jeden Samstag Vereinsabend.

Jeden Samstag, 9 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Döbling.** Oß's Gasthaus, XIX., Strichengasse 19, I. Stod. Jeden Samstag, 9 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

Samstag den 25. November im Vereinslokale: Öffentliche Vereins-Versammlung der Bediensteten der alten und neuen Wiener Tramway-Gesellschaft. Tages-Ordnung: „Was ist zu thun um unsere Lage zu verbessern?“ Referent Gen. Ehrentraut.

**Ortsgruppe Floridsdorf.** Barisch's Gasthaus, Angereystraße 18. Jeden Samstag, 8 Uhr abends, Vortrag mit Bibliotheksausgabe.

**Ortsgruppe Lundenburg.** Josef Wostatek's Restauration, Raffineriestraße. Jeden Montag, 8 Uhr abends, Vereinsabend mit Bibliotheksausgabe.

Montag den 20. November im obigen Lokale Vereins-Versammlung mit Vortrag von Gen. Ehrentraut aus Wien über die „Lage des Eisenbahnpersonales und den Wert einer Organisation“.

**Ortsgruppe Aushig.** Im Saale „zum Clisum“. Jeden Montag, Vereinsabend und Mitgliederaufnahme.

**Ortsgruppe Bodanbach.** Jeden 1. und 4. Sonntag im Monat Vereins-Versammlung mit Vortrag, Vorlesung oder Diskussion.

**Zahlstellen: Eschen, Lobnig, Graz, Salzburg, Pivoz u. Würzburglag.** Sonntag den 19. November, 3 Uhr nachm., öffentliche Vereinsversammlung in Ahsdorf der N. F. S.-Bahn in Schanhuber's Gasthaus „zum schwarzen Adler“. Tagesordnung: „Zweck und Nutzen der Vereine.“ Ref. Kollege Müller aus Wien.

Die Ortsgruppen Pivoz und Prewitz sind behördlicherseits bewilligt, die Konstituierung findet am 4. und 5. Dezember statt.

**Heizhaus- und Werkstätten-Arbeiter.**

**Fach- u. Unterstützungs-Verein der Werkstätten-, Hilfs- u. Heizhausarbeiter der österr. Staatsbetriebe XIV.** Felsbergstraße 56, Dein's „Paradies-Saal“. Jeden Samstag im Vereinslokale, Vereinsabend mit Diskussion.

**Ortsgruppe Gmünd, Böhmeil.** Josef Freil's Gasthaus. Die Statuten der Ortsgruppe Linz und Amstetten sind bereits behördlicherseits genehmigt.

**Fach- u. Unterstützungsverein der Werkstätten-, Hilfs- u. Heizhausarbeiter der österr. Staats-Eisenbahngesellschaft XI.** Hauptstr. 163, Ludolf Ferik's Gasthaus.

**Fach- und Unterstützungsverein sämtlicher Werkstätten- und Heizhausarbeiter der Südbahnbetriebe Oesterreichs X.** Larenburgerstraße 59, Gasthaus „zur Stadt Prag“. Jeden Samstag Vereinsabend mit Diskussion.

**Fachverein sämtlicher Werkstätten- u. Heizhaus-Arbeiter der Nordbahnbetriebe Oesterreichs.** II., Große Stadlgutgasse 6, Reisinger's Gasthaus.

**Achtung! Achtung!**

Tramway-Bedienstete aller Kategorien!  
Mittwoch, 22. November 1893, in den 3-Engel-Tälern  
Wieden, Große Neugasse, 12 Uhr Nachts.

**Voll-Versammlung.**

Tages-Ordnung: 1. Die Antwort über Gesellschaft auf das überreichte Memorandum. Referent Gen. Müller.  
2. Anträge und Anfragen.



**Er scheint jeden 1. und 15. eines jeden Monats.**  
Erscheinungszeiten in der Redaktion von 11 Uhr vormittags bis 2 Uhr mittags und von 5 bis 6 Uhr abends, an Sonntagen von 10 bis 12 Uhr vormittags. — Manuskripte werden nicht retournirt. Offene Reklamationen sind portofrei. Pränumerationspreis für Deutschland halbjährig M. 1.75, vierteljährig M. —.87 für das übrige Ausland vierteljährig Preis 1.80. Bei allen Geldsendungen wolle man sich der Postanweisungen bedienen.

**Pränumerations-Preise:**  
Ganzjährig . . . . . fl. 1.80  
Halbjährig . . . . . —.90  
Vierteljährig . . . . . —.45  
Einzelne Nummern 7 Kr.

**Wahl spruch:** Was wir begehren von der Zukunft Fernen: Daß unsere Kinder in der Schule lernen  
Daß Brot und Arbeit uns gerüstet sehen, Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen. G. Herwegh

Prot. N. 54.026.  
Reg. Nr. 6971.

**Im Namen Sr. Majestät des Kaisers!**

Das k. k. Landes- als Presgericht Wien hat auf Antrag der k. k. Staatsanwaltschaft erkannt, daß der Inhalt des in Nummer 1 der periodischen Druckschrift „Der Eisenbahner“ vom 15. November 1893 enthaltenen Artikel mit den Aufschriften: 1. „Aus dem Berliner „Vorwärts“ Nr. 262“ in der Stelle von: „Arbeiter merkt Euch. . .“ bis „. . . Organisation wirken“; 2. unter der Rubrik „Streikzüge ins feindliche Land“ in der Stelle von: „Wem findet da. . .“ bis „. . . Bediensteten und Arbeiter“, ad 1) das Vergehen nach § 300 St. G. und ad 2) das Vergehen nach § 302 St. G. begründet, und es wird nach § 493 St. R. D. das Verbot der Weiterverbreitung dieser Druckschrift ausgesprochen und nach § 469 St. R. D. die von der k. k. Staatsanwaltschaft verhängte Beschlagnahme bestätigt und gemäß § 37, Pres-Gesetz, auf die Vernichtung der faiskriten Exemplare erkannt.

**Gründe.**

In der sub 1) beanspruchten Stelle wird durch Schmähungen zur Verpöhlung und zum Haff mit Staatsbehörden aufzureizen gesucht; in der Stelle sub 2) werden aber die Staatsverleger zu feindlichen Parteien unter einander aufgefordert, angezettelt und zu verleiten gesucht: es erscheint demnach die Stelle ad 1) geeignet, den Tatbestand des Vergehens nach § 300 St. G., die Stelle ad 2) nach § 302 St. G. zu begründen.

Der k. k. Präsident:  
**Jamran.**

**Antisemitismus und Sozialdemokratie.**

Wir wählen dieses Kapitel darum zu unserm Leitartikel, weil dieses Thema das meistbesprochenste bei den Eisenbahnern ist, und alle kreisen sich um diese Frage wie der Minutenzeiger um den Stundenzeiger, ohne aber die gewünschte Annäherung erzielen zu können, da immer die Einsicht an der ökonomischen Entwicklung fehlt, Und'ba erscheint uns das Referat des gewiegeften Redners Reichsraths-Abgeordneten Veberl am Köhner Parteitage erwünscht, welches lautet:  
Parteiengenossen! Als wir vor einem Jahre den Punkt „Antisemitismus und Sozialdemokratie“ auf die Tagesordnung unseres Parteitages setzten, war es besonders die antisemitische Presse, die mit Genugthuung davon Alt nahm. Sie behauptete, die Thatsache, daß die Sozialdemokratie offiziell Stellung zum Antisemitismus nehme, bewiese, welche Bedeutung die antisemitische Bewegung in Deutschland erlangt habe. Gewiß mußte der Antisemitismus erst eine gewisse Bedeutung erlangt haben, bevor die Sozialdemokratie sich entschloß, sich mit ihm zu beschäftigen. Deshalb weisen wir ihm aber noch keine große Bedeutung bei, wie die feustigen Verhandlungen ergeben werden. Wir haben dem Antisemitismus gegenüber nur gethan, was wir gegen-

über allen neuen Erscheinungen thun werden, die sich auf sozialem und politischem Gebiet zeigen. Vor solchen Erscheinungen hat die Sozialdemokratie nie die Augen geschlossen, sondern sie geprüft, kritisiert und ihre Ursachen festzustellen versucht. Wenn ich sagte, der Antisemitismus ist eine neue Erscheinung, so muß ich das in gewisser Sinne einschränken. Als Judenfeindschaft besteht der Antisemitismus seit anderthalb Jahrtausenden, als neue soziale Erscheinung, als eine politische Partei, in der sich die feindlichen Bestrebungen gegen das Judenthum konzentrieren, besteht er erst seit anderthalb Jahrzehnten. Ueber die Bedeutung der antisemitischen Bestrebungen besteht auch in unseren Kreisen eine gewisse Unklarheit. Als ich in Berlin vor dem Parteitag im sechsten Wahlkreise sprach und auch den Antisemitismus behandelte, meinte in der Debatte ein Genosse: Diese Frage habe für den Parteitag keine Bedeutung; in Wahrheit sei der Antisemitismus nur ein Produkt von Schlagwörtern. Der Beifall, den diese Ansicht fand, war zwar klein, aber er bewies mir doch, daß in den Kreisen der Parteigenossen noch Unklarheit über die Frage vorhanden ist. Wäre der Antisemitismus wirklich nur ein Produkt von Schlagwörtern, dann hätten wir uns hier nicht mit ihm zu beschäftigen (Zustimmung.) Auch unsere Gegner behaupteten ja früher, die Sozialdemokratie sei bloß von einigen Agitatoren erfunden. Jetzt haben die allermeisten das total irrige dieser Anschauung erkannt. Auch der Antisemitismus ist aus der sozialen Entwicklung hervorgegangen, und er kann, das will ich hervorheben, nur verschwinden, wenn seine Ursachen, die sozialen Uebel der heutigen Gesellschaft, beseitigt werden. Im Sinne des Judenhasses ist der Antisemitismus eine sehr alte Erscheinung. Seit der Vernichtung des alten jüdischen Reiches und der Zerstreuung der Juden hat es eine antisemitische Strömung gegeben. Man lese nur Tacitus! Die Juden waren in alter Zeit ein ackerbaurendendes Volk, im Gegensatz zu ihren Stammesgenossen, den handeltreibenden Phöniziern und Karthagern. Die geographische Lage Judäas schloß die Entwicklung des Handels aus. Sobald aber die Juden auseinandergeprengt waren, wandten sie sich zu dem Handel, und die Juden auseinandergeprengt waren, wandten sie sich zu dem Handel. Die alte Kulturwelt beruht auf dem Handel. Die Juden mußten sich dem Handel widmen, so wie die Sklavenarbeit und infolge ihrer eigentümlichen Organisation war es für außenstehende Elemente außerordentlich schwer, in diese Organisation einzudringen. Die Juden mußten sich dem Handelsgewerbe zuwenden, wozu sie die nationale Anlage der semitischen Rasse befähigte. Und dabei sind sie bis zur Gegenwart überall dort geblieben, wo sie vereinzelt saßen. Wo sie aber in dichter Anzahl neben einander leben, da beschäftigen sie sich mit dem Gewerbebetrieb, so in Polen, Galizien und Ungarn. Dort bilden auch die handeltreibenden Juden nur einen kleinen Teil der übrigen jüdischen Bevölkerung.

**Kollegen! Unterstützt u. agitirt eifrig für Eure Presse!**

Die anderen aber sind Proletarier, die von jüdischen Kapitalisten in enau so schamloser Weise ausgebeutet werden, wie die christlichen Kapitalisten ihre Arbeiter ausbeuten. Wo die Juden sporadisch leben, und unter den 50 Millionen Deutschen befinden sich nur 500.000 Juden, also 1% der Gesamtbevölkerung, ist ihre wesentliche Beschäftigung der Handel. Es gab keine Geschäftsperiode in Europa. Mit Ausnahme der muhamedanisch-arabischen, wo nicht die Juden geistlich und systematisch von jeder anderen Beschäftigung ausgeschlossen worden wären. Obwohl Judäa die Wiege des Christentums ist, stand das Christentum sehr bald in Feindschaft zum Judentum, und andererseits waren auch die Juden von tiefem Haß gegen die Abtrünnigen, als die ihnen die Christen galten, erfüllt. Nimmt man die Lehre der christlichen Kirche von den Verfolgungen und dem reuigsten Christen durch die Juden hinzu, so ist ein religiöses Moment in den Haß gegen die Juden gegeben, das namentlich im Mittelalter die Juden beherrschte. Hierzu kommt die Abneigung zwischen Angehörigen verschiedener Rassen, die besonders bei Menschen auf jeder Kulturstufe vorhanden ist. Jetzt wird der Nationalitätenhaß in Europa von der Bourgeoisie besonders geführt. Jedenfalls kommt es dem Judentum mit in Betracht, daß es sich dabei um den Haß gegen eine Rasse handelt, die Grundverschiedenheiten im Wesen und Charakter noch bis heute trotz zweier Jahrtausende aufrecht erhalten hat. Hat man außerdem noch das Malheur, durch die äußere Erziehung aufzufallen, so daß man jeden Juden an der Nase kennen kann, so begünstigt das die Feindschaft und den Haß. Bis in die neueste Zeit sind die Juden gezwungen gewesen, getrennt von der übrigen Bevölkerung zu leben. Durch das ganze Mittelalter bis tief in dieses Jahrhundert hinein bestanden Gesetze zur Unterdrückung der Juden, die sie nötigten, in der Vereinamung zu leben. Dieser verhängnisvolle Zwang und Druck auf die Rasse während vieler Jahrhunderte hat das Gefühl der Zusammengehörigkeit bei jener vertieft und damit wieder den Abschluß von der übrigen Bevölkerung begünstigt. Besonders hat sich die Gesetzgebung des Mittelalters schwer gegen die Juden verhalten und alle die Erscheinungen begünstigt, die heute an den Juden getadelt werden, objektiv betrachtet, mit großem Recht getadelt werden. Vom 12. bis zum 15. Jahrhundert fanden in Deutschland die gewaltthätigsten Judenverfolgungen statt. Vom Jahre 1198 bis 1331 waren deren nicht weniger als 52 und zwar in allen großen Städten Deutschlands. Ihres Glaubens, ihrer Rasse und nicht zuletzt ihres Vermögens wegen wurden die Juden vertrieben, geplündert, gepeitscht und auf die schrecklichste Art ermordet. Ich um eine gewisse Verurteilung der Rasse nicht versagen, die sich trotz dieser furchtbaren Verfolgungen aufrecht erhalten hat. In der ganzen Geschichte der Menschheit gibt es nur zwei Beispiele von zerstückelten und verstreuten Völkern, die die Reinheit ihrer Rasse bewahrt haben: die Zigeuner und die Juden. Unter der Unterstützung der weltlichen und geistlichen Obrigkeit wurden diese Gewaltthaten und Massenverbrechen gegen die Juden betrieben. Andererseits gestanden diese Mächte den Juden wieder gewisse Begünstigungen zu, besonders thaten dies die Kaiser, deren Gewalt die Juden als des römischen Reichs Kammerrechte unterstellt waren. Die Juden zahlten ein Schutzgeld an die weltliche Rasse und verschiedene Kaiser benutzten die Gelegenheit, das Schutzgeld zu erhöhen. Noch ein anderer Grund kam hinzu. Bis in die spätere Mittelalter hinein verpönte die Kirche den Wucher, wobei unter Wucher das Zinsnehmen überhaupt verstanden wurde. Dieses Verbot geriet in schroffen Widerspruch mit der Entwicklung des Kapitalismus. Als auch die Kirche in den Besitz großer Geldmittel gerieth, hatte sie kein Interesse mehr an dem Verbot des Zinsnehmens überhaupt, da sie selber Geld auszuliehen begann. Aber ein Maximum für den erlaubten Zins wurde festgesetzt. Diese Zinsbeschränkungen waren lange bestanden. Eine Ausnahme aber wurde bei den Juden gemacht, sie durften höhere Zinsen nehmen wie die Christen. Das ab den Kaisern, die es zu gestatten hatten, wieder Gelegenheit, das Schutzgeld zu erhöhen. Unter folgenden Hauptbeschränkungen anderten die Juden: Sie durften nicht Grundbesitz erwerben, waren also vom hauptsächlichsten Produktionsinstrument des Mittelalters ausgeschlossen. Es war ihnen verboten, ein Handwerk zu treiben, sie waren rechtlos in Staat und Gemeinde. Sie zahlten besondere Abgaben, sie mußten in bestimmten Stadtteilen, Ghettos, wohnen und usere Kennzeichen tragen. Sie durften keine Christen ehelichen, jüdische Ärzte durften keinem Juden, christliche Hebammen keiner Jüdin helfen. Bis in die neueste Zeit blieben diese Beschränkungen bestehen, die erst das Edikt von 1812 für Preußen aufhob. Aber diese Aufhebung blieb zunächst auf dem Papier und 1833 verlangten Provinzialstände sogar von neuem Beschränkungen. Erst das Jahr 1848 brachte bedeutende Verbesserungen in der Lage der Juden, und ihre rechtliche Gleichstellung wurde erreicht. In den ersten Jahren des Deutschen Reiches war von einer antisemitischen Bewegung noch keine Rede. Erst 1877 organisierte sich der Antisemitismus. Stöcker trat sich zum Wortführer der Bewegung auf.

Eigenschaften des Juden und gegen ihn richtete sich das Gefühl des Hasses in den Kreisen der Handwerker und Gewerbetreibenden, weil er ihnen als Konkurrent im Handel entgegentrat. Und er war ein sehr unbequemer und überlegener Konkurrent. Gerade im Handelsverkehr ungleich die Zahl der Juden sehr groß, sie beherrschen z. B. den Handel mit Agrarprodukten in Thüringen, Franken, Nordbairern, Kapitalist und Jude sind keine Begriffe. Der kleine Bauernstand glaubte schrie jüngst mit Recht ein Genosse. Der kleine Bauernstand glaubt heute nicht mehr an die schönen Versprechungen der Konservativen und Ultramontanen; er sieht ein, wenn im nicht in die Hände der antisemitischen Demagogen gefallen, die ihm sagen: Schafft die Juden aus der Welt, die Euch auslaugen, dann beginnt für Euch die Periode des allgemeinen Wohlstandes! Wir können Euch nicht helfen in der heutigen Gesellschaft. Und trotzdem haben wir auch unter den Bauern Anhänger gefunden, die einsichtig genug sind, den Gang der wirtschaftlichen Entwicklung zu begreifen.

Die Wahlzusammensetzung in einem bäuerlichen Kreise resultiert aus dem Gefühl dieser Bauern, daß ihnen trotz Getreidezölle nicht zu helfen ist. Damit ist der Beweis erbracht, daß auch die Erfolge des Zentrums auf ökonomischen Ursachen beruhen. Wenn der Bauer Kartoffeln, Getreide, Hopfen und Wein verkauft, wer sind die Käufer? Juden. Wer sind diejenigen, die Kapitalien leihen, Vieh kaufen und verkaufen? Juden. Der Engros-Handel mit Vieh ist überall in den Händen der Juden. Nur zu natürlich, daß antisemitische Erscheinungen zu Tage treten. Die kapitalistische Entwicklung bei uns wird nur noch von der amerikanischen übertroffen. Sie ist heute so weit, daß das Kapital schon Kapitalisten zu fressen beginnt. Je größer die Konzentration des Kapitals, um so mehr kann die Schutzoll-Gesetzgebung, die den Bauern und kleinen Handwerkern angeblich retten soll, nur das Kapital fördern. Der Mittelstand wird aufgezehrt, die Schuhmacherei und Schneiderei wird fast ganz von den Juden beherrscht. Ganz natürlich, daß der Jude, der die kleinen Schuhmacher und Schneider tausendfach beschäftigt, als Ausbeuter den Antisemitismus schafft, und wenn nun einer sagt: Schafft die Juden weg, so ist es ebenso natürlich, daß die bornierten Gewerbetreibenden darauf vereinfachen. In den Bestreben, um jeden Preis gerettet zu werden, folgen sie den Antisemiten gebannt und blind. Wenn jemand mit Unverschämtheit vor jene Leute tritt, so ist es der Antisemit. Wo würde das ein Sozialdemokrat wagen? Mit dem Besen würde er von den eigenen Genossen hinausgetrieben werden. Der Staat vergibt große Lieferungen an die Juden, weil diese billig liefern können. Wenn nun die Juden die Handwerker brücken, so kommt die natürliche Abneigung hinzu, um bei den ungebildeten Menschen den Haß auf das Höchste zu treiben. Unsere Beamtenwelt ist antisemitisch. Der Grund liegt darin, daß ein großer Teil der Beamten schlecht bezahlt wird, und jüdischen Wucherern in die Hände gerät. Weshalb gibt es unter den Wucherern viele Juden? Weil ihr Unternehmungsgeist sich gern risikante Geschäfte machen läßt. Das Wort: „Mit steigendem Risiko muß auch die Risikoprämie steigen“ — dies Wort hat nicht einmal ein Jude, sondern Schulze-Dehlig erfunden. Den Antisemitismus befördert beim Beamtentum auch der unklare Drang zu Opposition. Der Antisemitismus ist die staatlich erlaubte Opposition. Der Beamte hat nur die Wahl zwischen konservativen und antisemitischen Versammlungen. Da die Konservativen langweilig sind, gibt er dem antisemitischen Rabau den Vorzug. Aus ähnlichen Gründen sind Offiziere und Feudaladel antisemitisch. Die Verschwendungssucht dieser Klasse überliefert sie dem Wucher. Freilich hindert das unferne Adel nicht, einen jüdischen Goldfisch zu heiraten. Auch von den Studenten ist der größte Teil antisemitisch. Der Konkurrenzkampf macht sich eben auch innerhalb der gelehrten Kreise geltend. Alles ist überfüllt, selbst der frühere Mangel an Theologen ist verschwunden. Der Noth gehorchend wird man Geistlicher. Ein Beweis, wie materiell auch die Vertreter der Religion denken. Bei ihrem Reichtum, ihrem Streben nach Bildung, das soll nicht verkauft werden, überschwemmen die Juden die Universitäten, sie studieren Jura und Medizin und die germanischen Wissenschaften erblicken in ihnen eine unheimliche Konkurrenz. Die Juden zeichnen sich im Allgemeinen durch Zähigkeit und Nüchternheit aus. Der jüdische Student studiert eben, der germanische treibt sich in Kneipen und auf den Fechtböden herum und wird dann beim Examen von Juden geschlagen. Weshalb ist in Sachsen, wo die wenigsten Juden leben, der Antisemitismus am stärksten? Das liegt an den sächsischen Konservativen, mit deren Speichelleiderei und Kriecherei die Bauern nicht mehr zufrieden sind. Wir kommen an die Reihe, wenn die Antisemiten abgewirtschaftet haben. Wir brauchen uns nicht zu fürchten, wenn der Antisemitismus in den nächsten Jahren noch wachsen wird; er muß über sich selber hinauswachsen.

**Die Wirtschaft des Kapitalismus.**

Wir stehen im Zeichen des Kapitalismus. Der Kapitalismus beherrscht Alles, weil er auf Grund der ihm innewohnenden Kraft Alles an sich reiht, sich Alles unterthänig macht. Das Gegenteil von ihm ist der Proletariatismus. Während der Kapitalismus sich alle Genüsse verschaffen kann, die das Leben bietet, ist der Proletariatismus ohne sie. Beide stehen sich also diametral gegenüber. Kein Wunder, wenn Beide

sich gegenseitig und bis auf's Messer bekämpfen. Diese Bekämpfungen werden allerdings verschiedenartig betrieben. Der Kapitalismus unterkühlt von den, vom Proletariat getriebenen Hilfsmitteln, bekämpft seinen Feind dadurch, daß er ihn immer kampfunfähiger zu machen sucht, daß er ihn als Gegenleistung für ihm geleistete Arbeit, immer weniger Entschädigung bietet, daß er durch die ihm zur Seite stehenden Hilfsmittel (Maschinen etc.) aber auch immer weniger, dem Proletariat angehörige Kräfte benutzt, wodurch diese immer mehr und mehr widerstandsfähiger werden müssen. Der Kapitalismus giebt weder gutwillig, noch als Gegenleistung für ihm geleistete Dienste etwas heraus, und sorgt so dafür, daß der Pauperismus (die um sich greifende Verarmung) mit ihm Hand in Hand geht. Dadurch wird aber auch am deutlichsten bewiesen, daß der Pauperismus ein Kind des Kapitalismus ist.

Die Wirtschaft des Kapitalismus muß mit Naturnotwendigkeit zur allgemeinen Verarmung der Volksmassen führen, wenn diese ihm nicht ein energisches Halt entgegensetzen. Und die Zeit, wo der Aufstand einmütig erschallen wird: „bis hierher und nicht weiter“, ist nicht mehr fern; sie wird durch die ziellose Wirtschaft des Kapitalismus beschleunigt. Denn je mehr diese Wirtschaftsordnung von Staat und Gesellschaft unterstütt wird, desto schneller wird sie durch das Proletariat, zu denen schon längst die kleinen Handwerker und Unternehmer gehören, gestürzt werden. Die Gegensätze dieser beiden Pole werden dadurch auch noch anschaulicher gekennzeichnet, daß während der eine alle Kräfte sammelt und anspannt, um den bestehenden Zustand zu erhalten, der Andere sein ganzes Augenmerk darauf richtet, um ihn zu beseitigen. Beide werden zu diesem Vorgehen gezwungen und zwar durch den, Jedem innewohnenden Erhaltungstrieb. Der Kapitalismus will nichts herausgeben von seinen Reichtümern und aufgeschapelten vom Proletariat geschaffenen Werten; er läßt sie lieber unproduktiv liegen, als daß er sie dem Armen und Proletar zu der Erzeugung von ferneren Werten oder für zu leistende Dienste giebt. Unter solchen Verhältnissen bleibt diesem nichts anderes übrig als seine Bestrebungen auf die Änderung dieser kapitalistischen Wirtschaftsordnung zu richten. Er muß diesen Weg einschlagen, wenn er nicht gänzlich zu Grunde gehen und etwas zum Leben übrig haben will.

Leider wird dieser Weg noch nicht immer und allerevgs vom Proletariat eingeschlagen und am wenigsten dort, wo ihm noch aus Mitleid Beschäftigung gegeben wird, wodurch er in der Lage ist — wenn auch kümmerlich, — sein Dasein fristen zu können. Er sieht dann auch teilweise von jedem ferneren Bestreben, z. B. der Herbeischaffung besserer und ihm würdigerer Lohn- und Arbeitsbedingungen ganz ab, in dem Glauben, daß er ja doch ohnmächtig gegen den Kapitalismus und, daß er diesem noch obendrein zu großem Danke verpflichtet sei. — Nichts ist irriger als dies! Der Kapitalismus würde nicht sein, wenn nicht der Proletariat wäre, den er aber erst zu dem gemacht hat, was er ist, zu seinem willenlosen Werkzeuge, und zwar durch die vom Staat und Gesellschaft ihm gewährleistete Ausbeutung. Während Staat und Gesellschaft dem Proletariat die Forderung: das Recht auf Arbeit, beharrlich verweigert, sehen sie es als etwas ganz Selbstverständliches an, wenn der Kapitalismus den Proletariat immer mehr auspowert und dadurch auf der einen Seite immer mehr Reichtümer, auf der anderen immer größere Armut schafft. Weshalb dafür noch zu danken, ist nicht gut einzusehen. Immer größer wird die Zahl der Proletarier, immer massenhafter die Armee der überschüssigen Arbeiter, immer schroffer der Gegensatz zwischen Ausbeutern und Ausgebeuteten, immer erbitterter der Klassenkampf zwischen Kapitalismus und Proletariat, der die moderne Gesellschaft in zwei feindliche Heerlager trennt und das gemeinsame Merkmal aller Industrieländer ist.

Der Abgrund zwischen Besitzenden und Besitzlosen wird noch erweitert durch die im Wesen der kapitalistischen Produktionsweise begründeten Krisen, die immer umfangreicher und verheerender werden, die allgemeine Unsicherheit zum Normalzustand der Gesellschaft erheben und den Beweis liefern, daß die Produktivkräfte der heutigen Gesellschaft über den Kopf gewachsen sind, daß das Privateigentum an Produktionsmitteln unvereinbar geworden ist mit deren zweckentsprechender Anwendung und Entwicklung.

Das Privateigentum an Produktionsmitteln, welches ehemals das Mittel war, den Produzenten das Eigentum an seinem Produkt zu sichern, ist heute zum Mittel geworden, Bauern, Handwerker und Kleinrentner zu expropriieren (enteignen) und die Nichtarbeiter — Kapitalisten, Großgrundbesitzer — in den Besitz des Produkts der Arbeiter zu setzen. Nur die Verwandlung des kapitalistischen Privateigentums an Produktionsmitteln — Grund und Boden, Gruben und Bergwerke, Rohstoffe, Werkzeuge, Maschinen, Verkehrsmittel — in gesellschaftliches Eigentum und die Umwandlung der Warenproduktion in sozialistische, für und durch die Gesellschaft betriebene Produktion kann es bewirken, daß der Großbetrieb und die stets wachsende Ertragsfähigkeit der gesellschaftlichen Arbeit für die bisher ausgebeuteten Klassen aus einer Quelle des Elends und der Unterdrückung zu einer Quelle der höchsten Wohlfahrt und allseitiger, harmonischer Vervollkommnung werde.

Der Kampf der Arbeiterklasse gegen die kapitalistische Ausbeutung ist notwendigerweise ein politischer Kampf. Die Arbeiterklasse kann ihre ökonomischen Kämpfe nicht führen und ihre ökonomische Organisation nicht entwickeln ohne politische Rechte. Sie kann den Uebergang der Produktionsmittel in den Besitz der Gesamtheit nicht be-

wirken, ohne in den Besitz der politischen Macht gekommen zu sein. — Diesen Kampf der Arbeiterklasse zu einem bewußten und einheitlichen zu gestalten und ihm sein naturnotwendiges Ziel zu weisen, das ist Aufgabe der sozialdemokratischen Partei.

Hand in Hand mit der ökonomischen, als auch der politischen Entwicklung der Arbeiterklasse, des Proletariats, wird der Wirtschaft des Kapitalismus ein Ziel gesetzt werden, und die Genüsse des Lebens, welche heute nur, Dank der bestehenden Wirtschaftsordnung einem verschwindend kleinen Bruchteil der menschlichen Gesellschaft zu Gute kommen, werden der Allgemeinheit dienen und zu Gute kommen. Und dieser Zeitpunkt wird dann eintreten, wenn das Proletariat gewerkschaftlich sowohl, als auch politisch anfängt, seine Macht zu entfalten. Dann hat der Kapitalismus abgewirtschaftet. Deshalb Verlehrsbedienstete, organisiert Euch! Tretet ein in die Kampfesreihen Eurer Brüder und thut Eure Schuldigkeit! (Allg. B. F. Ztg.)

**Wie lange noch?**

„Zahlen beweisen wie die Welt regiert wird,“ sagte Götti. Nun Zahlen beweisen eben auch wie die Eisenbahnenbediensteten jeder Kategorie — ausgebeutet werden. Greifen wir nur zurück um ein Dezennium und wir werden sehen, daß ein bedeutender Unterschied besteht in der Zahl der bei den österreichischen Eisenbahnen in Anwendung stehenden Arbeitskräfte bis zum Jahre 1890, bis zu welcher Zeit uns die Daten bekannt sind; wir werden auch, sobald wir Näheres hierüber zugänglich sein wird, nicht vergessen, das heraus zu ergäuen.

Wir haben gewiß mit Grund in unserer Probenummer unserer Kollegen zugerufen: „srecht, wie Ihr früher gearbeitet und gerul wenn wir bedenken, daß, um im Jahre 1880 100.000 Passagiere befördern 120 Bedienstete für notwendig erachtet wurden, — im Jahre 1885 zur Beförderung derselben Anzahl Passagiere nur mehr 94 und im Jahre 1890 schon gar nur mehr 77 Bedienstete „n o t w e n d i g“ waren, um 100.000 Passagiere (durchschnittlich) zu befördern, d. h., im Jahre 1885 mußten schon 94 Eisenbahnbedienstete so viel Arbeit zur selben Zeit leisten, als 120 im Jahre 1880 und im Jahre 1890 brauchte man zu derselben Arbeitsmenge, welche im Jahre 1880 von 120 und im Jahre 1885 von 94 Bediensteten verrichtet wurde, nur mehr 77 Bedienstete! Also nach 5 Jahren hat man es so weit gebracht, daß 26 Bedienstete „erspart“ wurden, um in 10 Jahren wurde, Dank der „Gemüthlichkeit“ des österreichischen Eisenbahnpersonales und der von einem hiesigen Blatte gepriesenen Taktik, von 77 Bediensteten die selbe Arbeit geleistet, wie vorher von 120! In 10 Jahren also eine Reduzierung von über ein Drittel der Bediensteten bei gleicher Arbeitsleistung! —

Genau dasselbe Verhältnis besteht, wenn man das Zugbegleitungs-personale speziell in Rechnung zieht. Es kamen z. B. im Jahre 1881 auf einen Kondukteur 5705 Passagiere; im Jahre 1885 aber schon auf einen Kondukteur 7515 Passagiere! —

Das ist bei Personenzügen. Sehen wir uns nun auch die Lastzugverkehr an und wir werden sehen, daß man zum Wohlfahrt der hungernden Aktionäre genau so — „spart“ wie überall. Es sagt uns die Statistik, daß, um im Jahre 1877 100.000 Tonnen befördern, 101 Bedienstete notwendig waren, im Jahre 1890 aber um dieselbe Last zu verfrachten, nur mehr 69 Bedienstete durchschnittlich verwendet wurden. Also innerhalb 13 Jahren trillte man das Personale dahin, daß es froh zu sein hat, wenn 69 Bedienstete die selbe Arbeitsmenge verrichten dürfen, wie früher 101 Bediensteten. Gatten wir nicht Recht, als wir sagten, daß die Ausnützung unserer Kräfte noch nie auf solch' raffinierte Weise geschah wie heute?

Man glaube aber ja nicht, daß diese gewissenlose Ausnützung menschlicher Kräfte nur den Privatbahnen eigen ist, im Gegenteil es wird uns nicht schwer zu beweisen, daß die gesellschaftlichen Bahnen erst an jenen Grad hinan müssen, auf welchen die k. k. Staatsbahnen sich schon befinden. So wurden z. B. bei Privatbahnen im Jahre 1890 zur Beförderung von 100.000 Passagiere durchschnittlich 77 Bedienstete verwendet; — die Verwaltung der k. k. Staatsbahn befand es jedoch für gut, zur gleichen Arbeitsleistung nur 77 Bedienstete zu bestellen. Wer findet es nun nicht begreiflich, daß die Bediensteten der Privatbahnen kein so großes Verlangen darnach tragen, dem Generalstab des gekrönten Fligeltrabes zu unterstehen?

Obwohl wir das Resultat des „Sparens“ am subalternen Personale so ziemlich voraus berechnen könnten, sehen wir uns aber doch schon nach den diesbezüglichen Daten der letzten drei Jahre. Wir werden eine abermalige Verminderung der Durchschnittsziffer erleben. Denken wir nur zurück auf die Einführung der höheren Ausnützung der Maschinen, verbunden mit einer niederen Brennstoffverrechnung, ferner auf die Reduzierung der Weichen- und Streckenwächter in Folge der Errichtung der Centralweichenstellungen und des Blocksystems u. s. w., immer dasselbe: mehr Dienst, weniger Personal, höhere Verantwortung! wie lange noch? —

Angeichts dieser unmässigen Sparwit, die ihre Spitze stets nach „unten“ kehrt, im Grunde genommen aber doch nur eine ganz gewöhnliche Spekulation mit menschlicher Kraft bedeutet, besteht die Wiener Reptilienpresse immer noch die Unverfrorenheit nach einer Unfalle spaltenlange Berichte zu bringen, womit sie haarklein zu v-





Blauer, Marburg, Tegethoffstraße 42: Sämtliche Blätter wurden von der ...

Für den gemäßigten Genossen Ganer in Aufsicht: Die ...

Kameraden! Vergeht nicht bei Euren Zusammenkünften auf das Opfer ...

Für die im Kerker schmachtenden Stanislawer Genossen tiefen bei uns ein: ...

Sachverein der Verkehrs-Bediensteten Oesterreichs. ...

Ortsgruppe Leopoldstadt (Nordbahn und Nordwestbahnhof), II., Große ...

Ortsgruppe Prater. Josef Kömer's Gasthaus, II., Erzherzog Karl's ...

Ortsgruppe Alsergrund (Franz Josefbahnhof). Kremser's Gasthaus, zum ...

Ortsgruppe Favoriten (Süd- und Staatsbahnhof). Alois Evec' Gasthaus, ...

Ortsgruppe Hernals. Anton Hellepar's Gasthaus, XVII., Hauptstraße 127. ...

Ortsgruppe Währing. A. Bayer's Gasthaus, XVIII., Hauptstraße 76. Jeden ...

Ortsgruppe Döbling. Götz' Gasthaus, XIX., Döbingerstraße 19, 1. Stod. ...

Ortsgruppe Floridsdorf. Varrich' Gasthaus, Angererstraße 18. Jeden Sams- ...

Ortsgruppe Lundenburg. Josef Wostats's Restauration, Raffineriestraße. ...

Sachvereins-Aussig. Im Saale „zum Elixium“. Jeden Montag, Vereins- ...

Ortsgruppe Bodenbach. Jeden 1. und 4. Sonntag im Monat Vereins- ...

Ortsgruppe Abtsdorf. Schaubauer's Gasthaus. Jeden Sonntag nachmittags ...

Sachvereins-Abtsdorf, Gänserndorf und Stadlau werden im ...

Codez-Anzeige! Freitag, 17. November verstarb der Frachten-Kassier ...

Eisenbahnarbeiter und Verkehrsbedienstete heraus!

Sonntag den 3. Dezember 1893, vormittags 9 Uhr ...

Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Die Unfallversicherung (berufsgenossenschaftliche) und das ...

Achtung! An alle Eisenbahn-Angestellten und Arbeiter ergeht hiemit die ...

Versammlung

welche am 18. Dezember 1893, 8 Uhr abds., in den „3 Engel- ...

Tages-Ordnung: 1. Das allgemeine, gleiche und direkte Wahlrecht, die Regierungs- ...

Achtung! Wir machen alle Verkehrs-Bediensteten aufmerksam, daß die ...

Arbeiter-Kalender

für das Jahr 1894 - 2. Auflage - soeben erschienen.

Preis 40 kr., mit Postzusendung 45 kr.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.

Der Kalender ist reich illustriert und 168 Seiten stark.



Erstheint jeden 1. und 15. eines jeden Monats. Redaktion, Administration und Expedition: X., Van der Müllegasse 18 in Wien.

Pränumerations-Preise: Ganzjährig fl. 1.80, Halbjährig „ „ „ 90, Vierteljährig „ „ „ 45.

Wahlpruch: Was wir begehren von der Zukunft Fernen: Daß unsere Kinder in der Schule lernen ...

Rache ist süß. Der Generalstab der österreichischen Nordwestbahn hat den Kopf verloren, oder der Gehirnschwund wird daselbst epidemisch ...

Wohl auch nicht etwas gehört von einem Artikel XII. Staatsgrundgesetz? ...

Art. XII.: Die österreichischen Staatsbürger haben das Recht, sich zu versammeln und Vereine zu bilden, die Ausübung dieser Rechte ...

Art. XIII.: Jedermann hat das Recht, durch Wort, Schrift, Druck oder durch bildliche Darstellung seine Meinung innerhalb der ...

Art. II. Vor dem Gesetze sind alle Staatsbürger gleich. Also hören Sie? Vor dem Gesetze sind alle Staatsbürger gleich!!

Und jetzt werden wir Ihnen noch etwas erzählen, an was Sie wahrscheinlich gar nicht gedacht haben: an den ...

Und die Moral? Liebe österr. Nordwestbahn male der Teufel nicht an die Wand ...

Und nun wieder zu Euch, Ihr weisen Herren, von der österr. Nordwestbahn, wo glaubt Ihr, daß wir Leben? in Honolulu?? Wir

Kollegen! Unterstützt u. agitirt eifrig für Eure Presse!

wahr ist, daß sich die Nordwestbahn auf Kosten der lebendigen und todtten Bediensteten bereichert.

Wir erzählen hier, daß in Folge einer Entgleisung in Langengsdorf der Bremser Barfuß derartige Verletzungen davontrug, daß er daran starb. Wir sagten, daß er während seiner Krankheit von der „hochanständigen Nordwestbahn“ 13 fl. bekam, welches inwieweit seine Richtigkeit hat, da ja sonst die „Nordwestbahn“ nicht hätte; wir schreiben weiters damals in Nr. 1, daß die Frau des Verunglückten nach ein viertel Jahr den zurückgehaltenen 3-monatlichen Gehalt ihres Mannes ausbezahlt erhielt, mit der Zusicherung, daß die „böbliche“ Direction fernerhin aus humanitären Rücksichten eine monatliche Pension von 8 fl. 67 1/2 kr. bekomme.

Wir schreiben darüber noch mehr, doch der Staatsanwalt fand an dem Commentar hierüber ein Vergehen nach § 302 St. G. und „objectivirte“ es.

Wir haben nun hierüber eine eigenthümliche Verächtigung erhalten, welche wir mit Vergnügen hiermit abdrucken, weil diese beweist, daß wir nicht übertreiben, sondern lieber zu Gunsten unserer Gegner zurückbleiben, und die Gebahrung der „Nordwestbahn“ bei für sie zu Krüppel geschundene Arbeiter in's richtige Licht zu stellen, geeignet ist, der Wortlaut dieser Verächtigung ist:

Böbliche Rebaktion!

Ich habe das Blatt dankend erhalten, und habe mich sehr erfreut darüber, daß mir die Herren das zukommen liehen. — Nur zwei Gegenstände sind unrichtig geschrieben: erst nach einem halben Jahr — (wir schreiben 1/2 Jahr) — erhielt ich durch vieles Bitten den 3-monatlichen Gehalt, und zum zweiten erhalte ich nicht 8 fl., sondern 6 fl. 67 1/2 kr. auf einen Monat, und das erhalte ich nicht von der „österreichischen Nordwestbahn“, sondern vom Beamten-Verein wo mein Mann hineingezahlt hat. Jetzt weiß ich schon nicht, was ich mit meinen Kindern anfangen soll, ich bin schon jede Stunde Willens, daß ich mich sammt meinen Kindern bei den nächsten Zug der „österreichischen Nordwestbahn“ zusammenführen lasse, damit man von diesen elenden Leben befreit ist.

Es zeichnet sich achtungsvoll

Mathilde Barfuß.

Nun, humanitätsdufelse der Generalstab der „österreichischen Nordwestbahn“, was sagen Sie dazu? Um wie viel wird die Dividende, und damit auch Ihre Remuneration steigen, wenn dieses arme Weib sich überführen läßt? Werdet Ihr nicht trachten, daß der Locomotivführer dann auch in's Loch kommt? Freilich wird man fragen, ob er schon alt ist, trifft es zu, so wird er jedenfalls dann strafweise entlassen, und die „österreichische Nordwestbahn“ hat um einen Maschinenführer, dessen Knochen schon marf frei sind, weniger, und durch das arme Weib wird man auch nicht an eine — humane That erinnert. —

Also, „böbliche österreichische Nordwestbahn“ sich schon erinnern, daß wir in einem konstitutionellen mitteleuropäischen Staate leben, die Bäckelglocke hübsch fein bei Seite gelassen, Ausübung der politischen Rechte nicht einschränken u. s. w. und wir können noch ganz gute Freunde werden — sonst aber machen wir Sie aufmerksam, daß Sie noch viel Butter am Kopfe haben.

Radegnosse! Kameraden! Überall wo ihr zusammenkommt, agitiert eifrig für die bestehenden Eisenbahner-Organisationen, nur sie sind der Hort der Aufklärung und Bildung!

Der Werdeproceß.

Habt Ihr schon Etwas gehört von dem ewigen Entwicklungsproceß, von dem nie rastenden Werdeproceß der Welt?

Gewiß wird den Meisten von Euch bekannt sein, theils aus der Schule, theils aus Büchern, die Haupttheile der Weltgeschichte. Aber unter welcher Anschauung? das ist die zweite Frage. Die Weltgeschichte, wie sie heute in den Schulen gelehrt, wie sie den Laien gepredigt wird, ist nichts als ein großes bluttriefendes Buch, aus dem wir nicht ersähen können, wie sich die Dinge auf der Erde, die Natur, die Cultur, der Geist und sonstigen menschlichen Fähigkeiten und Eigenthümlichkeiten entwickelt haben, wohl aber wird uns mit cynischem Befagen von Mord, Raub und Vermüthung neben Tyrann und Inquisition erzählt. Wenn wir also diese vergangenen Schandthaten betrachten, so können wir nichts daraus lernen.

In Erkenntniß dessen aber haben sich ehrliche Männer, begeistert für wahres Menschenthum, wie Carl Marx, Engels, Morgan u. A. daran gemacht, die Geschichte zu erforschen, im Sinne der culturellen Entwicklung.

Sie übten streng Kritik an allen Schandlichkeiten der Vergangenheit, sie zogen aber auch das für die Cultur Notwendige und Wichtige aus dem Chaos hervor. Sie sahen die Dinge so auf, wie sie

wirklich gesehen, ohne Rücksicht auf gewisse Interessen, ohne jesuitischer Frömmelerei, mit einem Wort, sie prüften ganz objectiv die Ereignisse der Vergangenheit und zogen daraus Schlüsse auf die Gegenwart und auf die Zukunft.

Sie fassten die Geschichte materialistisch auf! Diese Auffassung hatte einen so großen Erfolg, daß sie sich zur speciellen Wissenschaft entwickelte, nämlich zur Wissenschaft des historischen Materialismus. Derselbe lehrt uns also den Urzustand der menschlichen Gesellschaft, er führt uns durch vergangene Zeiten und manchen die verschiedenen Bedingungen und Verhältnisse, in welchem sich die Entwicklungsbewegte. Er zeigt uns ferner, daß diese Entwicklung nicht abhängig ist von einzelnen Größen der Erde, sondern, daß ein Ereigniß, eine Bewegung, die Folge einer anderen war, daß Alles nur eine in Geleise unterliegt: dem Naturgesetze. Um aber dieses Gesetz in seiner Größe und Tiefe kennen zu lernen und nützliche Folgerungen daraus zu ziehen, hat sich wieder eine Wissenschaft gebildet, analog der ersteren: der naturwissenschaftliche Materialismus.

Den Grund dazu hat unstrittig der größte Revolutionär der Wissenschaften, Charles Robert Darwin, gelegt, indem er durch eifrige Naturforschung und consequentes Denken constatirte, daß der Mensch nicht Herr und Meister der Schöpfung sei und eine durch Vorhandensein der Seele bedingte Ausnahmstellung in der Natur einnehme, sondern, daß er vom Thiere abstamme und nur auf der höchstentwickelten Stufe stehe, daß er nur ein kleines Nopkfil im Weltall sei und daß in Folge dieser Thatsache, ein Mensch gleich allen anderen, dem unabänderlichen Naturgesetze unterliege.

Der aber von diesen zwei Wissenschaften etwas inne hat, der wird sich aber auch nicht blind in seine Verhältnisse fügen, der wird nachdenken und die Folge davon wird sein, daß er vereint mit Gleichgesinnten Schritte unternimmt, solche Verhältnisse zu beseitigen, die der Menschheit und der Natur unumwundig sind.

Das was wir hier in kurzen und gedrängten Zügen erörtert haben, das wissen diejenigen ganz gut, die Euch angeblich das Brod geben — angeblich, denn wirklich geben Wir jenen ja das Brod, jenen, die „Brod haben ohne Arbeit“.

Ja, sie wissen es; gegen Geld haben sie diese Wahrheiten auf den höheren Schulen gehört, während man Euch Unbemittelten, Besiglosen in den Volksschulen mit der Erschaffung der Erde in sechs Tagen etwas vormachte und stets mit der schwarzen Buchruthe „Sölle“ drohte. Sie wissen diese Wahrheiten, sie hüten sich aber dieselben unter das Volk kommen zu lassen. „Dem Volke muß die Religion erhalten werden“, so pfeifen selbst die atheistischsten Spagen aus der sogenannten „besseren“ Gesellschaft. Sie hüten sich, Aufklärung unter das Volk kommen zu lassen, denn dafür, das wissen sie auch, wird das bedrängte, unterdrückte und geknechtete Volk nicht gleichgiltig mehr das alte Joch tragen.

Ja, gewiß nicht! Und schon rüstet sich das seiner Classenlage bewusste Proletariat, nachdem es von dem verbotenen Baume der Erkenntniß gelostet hatte, gestützt auf die Lehren und Rathschläge wahrhaftiger Freunde des arbeitenden Volkes, zum Kampfe gegen „den Feind, den wir am tiefsten hassen“, den Unverstand, die Verdummung zu Felde zu ziehen. Denn ist erst der Feind besiegt, dann haben wir gewonnenes Spiel.

Schon rüstet sich also ein großer Theil des arbeitenden Volkes und täglich wird derselbe größer: er organisiert sich und gründet dadurch eine Macht, die, weil sie fortwährend wächst, eini unwidderstehtlich sein wird.

Habt Ihr schon einmal nachgedacht über Cure und des ganzen arbeitenden Volkes Lage? Wenn nicht, so thut es jetzt! Denket nach und sagt, ob Ihr nicht gerade so viel Grund zur Unzufriedenheit habt, wie die anderen Arbeiter. Seid Ihr nicht auch Ausgebeutete? Ihr, die Ihr einer so großen Institution das Leben verleiht. Nehmt Euch ein Beispiel an der Eisenbahn, einem der größten Fortschritte der Menschheit. Seht sie Euch an! Statt zum Nutzen der gesammten Menschheit, ist sie nur da für Besitzende: heute in Bier und morgen in Paris zu sein, ist sie nur da, um große Vorräthe von Waaren auf leichte und profitable Weise für Großcapitalisten zu befördern. Sie ist ein Monopol der Besitzenden und dazu da, das Capital zu accumulieren in den Händen Einzelner.

Habt Ihr schon daran gedacht, was geschieht, wenn Euer Wille nur einen Tag den Dienst versagt, wenn der ganze Körper nur einen Tag vollständig still steht. Ja, denket nach und Ihr werdet finden, daß Ihr die Macht in Händen habt und steuern müßt, wenn Ihr einig seid. Darum Kameraden, vergleicht Cure Lage mit der anderer Ausgebeuteter und Ihr werdet sehen, daß Ihr gerade so viel und wohl mehr Grund habt, Euch zu organisieren, wie andere Arbeiter. Und wenn Ihr das erkannt habt, dann werdet Ihr Euch auch keinen Anstoß erheben, sich den Classenbewußten Arbeitern anzuschließen, dann werdet Ihr in Reih und Glied mit ihnen kämpfen zur Erringung besserer Zukunft, zur Erringung der unveräußerlichen Menschen und Naturrechte. Darum organisiert Euch! Bringt Licht hin, wo es noch Nacht ist. Schließt Euch an dem Kampfe, den das Proletariat der Welt führt und stimmt ein in den Ruf: Ohne Kampf kein Sieg.

Kampf und Sieg der Actie.

Es wurde bestimmt in dem Rathe der Weisen Oesterreichs, daß die Eisenbahner daselbst nicht mehr, sondern weniger Rechte als andere Staatsbürger besitzen sollen. Es besteht in unserem unergelbten Oesterreich ein Gesetz, das sogenannte Haftpflichtgesetz. Dieses bestimmt, daß ein in Dienste zum Krüppel geraderes Organ, den Reisenden gleich, seine Ansprüche an die Eisenbahnverwaltungen auf Ersatz des hiedurch entstandenen Schadens erheben kann. Dieses Gesetz besteht seit dem Jahre 1869. Viele, Viele hätten ihre Ansprüche auf Grund dieses Gesetzes erheben können, aber — sie hatten keine Ahnung von dem Vorhandensein eines solchen Gesetzes. Unkenntniß des Gesetzes schützt vor den daraus entstehenden Folgen nicht. Man hatte auch wirklich keine Urjache, die Eisenbahner darüber aufzuklären, im Gegentheile. Nun aber erscheint die Morgenröthe einer neuen Zeit. Die Lehre der Erkenntniß bricht sich auch unter den Eisenbahnern Bahn. Sie fangen an zu begreifen, daß auch sie das Recht auf Cytlenz besitzen, sie erkennen, daß sie lange Zeit im Schlepptau falscher Propheten nur egoistischen Zwecken dienten. Vor Allem nahmen sie sich ein Beispiel an ihren anderen Arbeitsbrüdern und Schwestern, sahen, wie diese durch stramme Organisationen und vernünftige Forderungen auf socialem Gebiete ihnen vorausgeeilt und begannen zu denken über ihre eigene Lage. Sie fanden sie schlechter als manche anderer Arbeiter. Die Lebensmittel begannen nahezu um 50 Percent zu steigen — viel Dienst — leerer Wagen — die Folge davon war, daß man sich die Frage stellte, ob denn dies notwendig sei? — wie man das ändern könnte? u. s. w.

Die Beantwortung dieser Fragen führten nun dahin, wo wir uns heute befinden: auf dem richtigen Wege zur Bereinigung aus dem Joch der politischen Rechtlosigkeit und öconomischen Abhängigkeit. Diese Erkenntniß gab nun unseren Staatsleuten zu denken. So wie wir wurden auch sie aus der Lethargie aufgerüttelt und suchten den Brand, welchen graffer Egoismus entfacht, zu löschen oder doch einzudämmern. Die einen versuchten es mit Gewalt, die anderen durch Reformen. Man trachtet eben so viel zu retten als eben möglich ist, namentlich arbeitet man sehr stark in den Artikel „Halbheiten“ und sind daher die meisten Schutzgesetze und andere von der Freikartenspreffe hochgepriesene sociale Einrichtungen klosche Scheinreformen. So eine durch die besondere Halbsicht sich auszeichnende Scheinreform, ist auch das sogenannte Unfallversicherungsgesetz. Die in executiven Eisenbahndiensten stehenden Personen waren von dieser halben Wohlthat bis jetzt ausgeschlossen, deshalb, weil sie dem Haftpflichtgesetze unterstanden. Nach diesem Gesetze bekommen aber nur jene den Ersatz, welche durch Verschulden der Eisenbahn oder eines ihrer Organe verunglückten, alle jene, bei welchen andere Umstände das Unglück herbeiführten, konnten als Krüppel trachten, irgenbwo zu — verhungern. Das sollte anders werden. Man mußte auch sich einmal der Eisenbahner erinnern. Es brachte daher die Regierung vor zwei Jahren eine Gesetzesnovelle an den Reichsrath ein, nach welchen es den Eisenbahnern gestattet wäre, ihr Personale im Sinne des Gesetzes gegen Unfälle zu versichern, wobei das Haftpflichtgesetz noch weiter in Kraft geblieben wäre. Doch damit konnte sich der Gewerbe-Ausschuß nicht befreunden, es sollte nach seinem Berichte die Versicherung eine obligatorische sein, bei Auslassung des Haftpflichtgesetzes, welches, wie der Bericht selbst jagt, im „Einvernehmen mit den Eisenbahnverwaltungen“ betrachtet wurde. Man ersieht hieraus sehr deutlich, wie viel Rücksicht man auf jene nimmt, für welche eigentlich ein Gesetz geschaffen wird — man fragt sie gar nicht. Diese Eigenthümlichkeit in der österreichischen Gesetzgebung trat nun dieser Tage klipp und klar zu Tage. Unser Berichterstatter traute seinen eigenen Ohren nicht mehr, er konnte nahezu nicht begreifen, wie es möglich sein kann, mit solcher Unkenntniß der factischen Eisenbahnverhältnisse ein so wichtiges Gesetz zu schaffen, und noch dazu die Verwertung des Haftpflichtgesetzes auf solche fadensteinige Begündungen hin die des Abgeordneten Zueger's Vermuthungen bestimmt rechtfertigen — der Gesamteindruck, den diese dreitägigen Debatten auf unseren Berichterstatter machte, ist aus pressgeselchlichen Grundten nicht reproducirbar. Wir lassen hiermit den Bericht folgen.

Aus der Sitzung des Abgeordnetenhanfes am 5. December.

Vize-Präsident Dr. Kathrein ertheilt dem Referenten über den Geleitwurf, betreffend die Unfallversicherung, das Wort.

Aus dem Berichte des Berichterstatters Abg. Neuwirth: Troß der vielfach hāmischen Bemerkungen, mit welchen die Aufstellung des Berichtes begleitet worden ist, handelt es sich hier dennoch um einen bedeutenden Schritt auf dem Wege der Ausgestaltung dieses Zweiges der socialen Versicherung, troß Bemerkungen hāmischer Natur, die namentlich in den Organen der Arbeiterkammer zum Ausdruck gelangt sind, glaube ich diesen Geleitwurf gegenüber jene Versicherung gleichwohl aufrechterhalten zu können.

Am allerbelaugreichsten aber, meine Herren, ist die Ausdehnung der Unfallversicherung auf die Kategorie der Eisenbahnbediensteten, und hier darf in der That direct von einem bedeutsamen Fortschritt gesprochen werden.

Der Stand der Gesetzgebung auf diesem Gebiete ist bekanntlich der, daß das Gros der Eisenbahnbediensteten, und zwar gerade diejenigen, welche der allergrößten Gefahr ausgesetzt sind, nämlich der Bediensteten des Betriebes, des Fahrbetriebes, die Wohlthat der Unfallversicherung nicht genießt, sondern auf die problematischen Wirkungen des Haftpflichtgesetzes vom Jahre 1869 angewiesen erscheinen. Zu welchen Consequenzen dieses Haftpflichtgesetzes in der Praxis geführt hat, ergibt sich daraus, daß dem Arbeiter ja die Mittel fehlen, welche die Führung eines Civilprocesses gegen die übermächtige reiche Eisenbahnunternehmung aufzulegt, und in der Regel — es liegen mir solche Fälle nur — endeten diese Prozesse mit einem für den betroffenen verunglückten Eisenbahnbediensteten äußerst mageren Verdict. Ist es doch sogar vorkommen, daß eine der größten österreichischen Privat-Eisenbahn-Unternehmung einen Proceß,

der gegen sie im Namen eines getödteten Arbeiters geführt wurde, so zu dreien wußte, daß die Hinterbliebenen des Betroffenen mit einer Entschädigung von bis zu 200 fl. im Maximum nicht zu den Letzten gehören. (Siehe unsere Probenummer über die „österreichische Nordwestbahn“, Die Act.)

Durch die vorliegenden Anträge demnach, werden die hāmlichen Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen, mögen diese mit welcher motorischer Kraft immer betrieben werden, der Unfallversicherungspflicht unterworfen. Es wurde überbies den Eisenbahnen die Unfallversicherungspflicht unterworfen. Es wurde wärtigen Grundgesetze über die Unfallversicherung durch den Arbeiter zu leisten sind, für denselben gleichfalls zu leisten und es wird — wie bereits erwähnt — das Haftpflichtgesetz vom Jahre 1869 mit Bezug auf die Eisenbahnen ausdrücklich außer Wirksamkeit gesetzt.

Sier nun, meine Herren, ist der Ort, wo ich auf ein Vorkommnis der allerjüngsten Tage zurückkommen muß. Es hat nämlich vorgestern hier in Wien eine zahlreich besuchte Versammlung der Eisenbahner stattgefunden und es sind in dieser Versammlung Beschlüsse gefaßt worden, welche hier im hohen Maße nicht unbedeutend sein können, umsoweniger, als wir thatsächlich in Bezug auf die Eisenbahnbediensteten einer Bewegung gegenüber stehen, von sehr bedeutender Intensität, einer Bewegung, die sich nicht auf Wien allein beschränkt, einer Bewegung, die umsoweniger außer Beachtung bleiben kann, als wir ja nicht nur wissen, daß der Eisenbahndienst einer der beschwerlichsten, aufreibendsten und verantwortungsvollsten ist, sondern auch der Umfang Beachtung fordert, daß Tag für Tag tausende von Menschenleben der Nachsamkeit der in diesem Dienste beschäftigten Menschen anvertraut sind, sie demnach ein Recht darauf haben, daß ihre Desiderien (Wünsche) hier im hohen Maße wenigstens nicht unbeachtet bleiben.

Ich habe vorgestern versucht, so ziemlich Alles in mich aufzunehmen, was über diesen Gegenstand seit zehn Monaten zum Ausdruck gelangt ist. Aber erst seit 48 Stunden, meine Herren, regten sich diese Desiderien und es heißt doch die Coulanze, mit welcher der parlamentarische Apparat überhaupt in der ganzen Welt arbeitet, überhäufig, wenn man sich der Hoffnung hingibt, daß Beschlüsse, die in einer Versammlung vor 48 Stunden gefaßt worden sind, heute hier irgenbwo zur Geltung gebracht werden können.

Die Beschlüsse, welche gefaßt wurden, sprechen im Punkte I das principielle Einverständnis aus mit der vom Ausschusse vorgeschlagenen Einbeziehung der Eisenbahnbediensteten in die Unfallversicherungspflicht; allein es wird erklärt, daß man sich damit nicht zufrieden geben könne. Es muß zweitens das Maximum der Rente von den 60 Percent, die im Grundgesetze festgesetzt sind, zum mindestens auf volle 100 Percent erhöht werden, oder drittens falls dies nicht geschähe, würde man sich mit dem Maximum von 80 Percent begnügen, wenn die weiteren Ansprüche, also die Differenz von 80 Percent auf 100 Percent, auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 vorbehalten bleiben.

Referent fährt nun aus, daß die Eisenbahnbediensteten sich einer sehr großen Wustion hingeben, wenn sie glauben, daß dies zu unserem Vortheile sein könnte und entwickelt eine solche Ansicht von den in Frage stehenden Verhältnissen, der gemäß den Ausspruch „ein guter Mann, aber ein schlechter Musikant“ rechtfertigt.

Die Redner, welche noch zum Worte gelangten, besprachen die Einbeziehung der anderen Gewerbe und äußerten sich größtentheils dahin, daß die Verwaltungslosigkeiten der Versicherungsanstalten zu hohe sind.

Sitzung des Abgeordnetenhanfes am 6. December.

Nach einer umfangreichen Einleitung von Seite des Berichterstatters Abg. Neuwirth, in welcher er unter Anderem auch der Verjüngnis Ausdruck gab, daß die österreichischen Arbeiter auch ihre Agitation, Organisation und Propaganda unter den Arbeitern in der Landbevölkerung zuwenden, begann die heutige Sitzung. Er sagt, daß es sich hier nicht blos um Gelder handelt, wenn man bedenkt, was die österreichischen Arbeiter innerhalb der letzten zwei Jahre in erheblicher Weise zu leisten vermochten. Ja, in einer Stutzarter Zeitung habe er sogar in den letzten Tagen zwei Artikel gefunden, die sich mit den Bauern und Landarbeitern in Galizien beschäftigten! Zwei recht interessante Artikel! Redner sagt weiter, daß die Gefahr wohl noch nicht so eminent sei, da der Bauer „kleinlicher Weise“ in absehbarer Zeit noch nicht aufhören wird, conser vativ zu sein. Aber die Ausdehnung der socialistischen Propaganda auf die Landarbeiter sei die nächste eminente Gefahr. (?) Für die arbeitende Bevölkerung gewiß nicht. D. Red.

Nachdem das Eingehen in die Specialdebatten beschloffen wurde, gelangt Abg. Dr. Kronawetter zum Worte als erster Redner, welcher den Standpunkt der Eisenbahner im richtigen Lichte auffaßte. Damit war auch das Signal zum Nebekampfe gegeben und man unterstieß nur mehr: Hier Interessen — hier Volksoververtretung.

Aus der Rede des Abg. Kronawetter:

Der Lauf der bisher abgeführten Generaldebatte hat eine Erscheinung in unserem Saale neuerdings bestätigt, die wir leider schon oft wahrzunehmen Gelegenheit hatten, nämlich die, daß die Mehrzahl der Redner sich immer nur als Interessentvertreter im schärfsten Sinne des Wortes und nicht oder doch nur sehr wenig als Vertreter der Gesamtheit der Bevölkerung fühlt. Es wird jede Maßregel, die im hohen Maße zu behandeln ist, nur immer von fast ausschließlichem Interesse derjenigen beurtheilt, denen der Redner seine Wahl verdankt und denen er nach seinem Vertheil angehört, während man viel zu wenig die Wirkungen, die irgend eine zu treffende Maßregel auf die Gesamtheit hat, in's Auge faßt.

Man kann über den Vertheilungsmodus der Versicherungslast verschiedener Anschauung sein, man kann 3. A. fragen, wie der Staat dazu kommt, daß er sich von allen diesen Aufgaben gänzlich ferne hält, man kann fragen, ob die enormen Summen, welche das Volk an Steuern zahlt, für gar nichts Anderes bestimmt sein sollen, als für die Dedung der Staatsschulden und für das Militär (Sehr richtig!) und ob alle culturellen Aufgaben immer und immer vom Staate einfach abgelehnt werden dürfen, ob der Staat, wenn es sich um solche Aufgaben handelt — ich möchte sagen — in einer schwebigen Weise vorgehen darf, ich werde diese Worte bezüglich der Unfallversicherung rechtfertigen.

Wenn der l. l. Gewerbe-Inspector in eine Fabrik geht, um nachzuschauen, was dort für Betriebsmittel verwendet werden, damit dann die Unfallversicherungs-Anstalt in der Lage ist, das Gefahrenpercent für dieses Etablissement zu bestimmen, so muß die Versicherungsanstalt für diese Erhebung sapa rat bezahlen. Bei einem Staate, der gegen 600 Millionen jährlich an diversen Steuern einbeht, ist, wenn es so fortgeht, das Wort „schmeugig“ ein gewis gerechtfertigter Ausdruck. Ebenjo ist es, wenn es sich um eine Unfallversicherung durch eine Bezirksamtsmehmannschaft handelt, da werden Dänten und Wagenheber der mit dieser Erhebung betrauten Beamten der Unfallversicherungsanstalt aufgerechnet — also nicht einmal dieses wenige leistet der Staat aus eigenen Mitteln, auch diese geringen Auslagen zu tragen lehnt er ab und überwälzt sie auf die Versicherungsanstalten.

Ich würde von mehreren Seiten — auch aus Arbeiterkreisen — gefragt ob den Eisenbahnern durch die Einbeziehung in das Unfallversicherungsgesetz, gegenüber dem gegenwärtigen Geleise ein Vortheil zukomme oder nicht. Die Frage ist nicht so einfach zu lösen, als es scheint. Die Art und Weise, wie sie vom Gewerbe-Ausschusse gefaßt worden ist, scheint mir keine gerade zu sein.

Die Sache liegt nämlich so. Nach dem bereits bestehenden Gesetze von Jahre 1869 über die Haftpflicht der Eisenbahnen...

Ich bitte, nach dem Haftpflichtgesetze vom Jahre 1869, welches allerdings Privatrechte zwischen den Beteiligten begründet...

Ich unterlasse es, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen, weil uns ja der Herr Berichterstatter bereits in seiner Einleitung...

Nachdem der Berichterstatter Abg. Neuwirth sich gegen solche Ansprüche verwahrt, wurde ihm noch von dem Redner in Erinnerung gebracht...

Abgeordneter Kronawetter: Ich bitte, er ist doch ein Mitglied einer der drei hervorragenden nun coalitirten Clubs...

Nachdem der Abg. Piniński, Regierungsvortragender Sectionschef Freih. v. Plappart und Abg. Brěnovski, Lekturer in böhmischer Sprache...

Abgeordneter Dr. Lueger: Meine Herren! Ich habe mich bedungen zum Worte gemeldet, weil der Herr Abg. Kronawetter einen Punkt gestreift hat...

Es handelt sich nämlich um die Frage, ob das Haftpflichtgesetz für die nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe Versicherten anseher Kraft zu sehen ist oder nicht...

Man muß doch diejenigen, welche unverschuldet einen Unfall erlitten haben oder gar durch diesen Unfall von diesen anderen ein Unglück abgewendet haben...

Ich habe das ganz kurz gestreift, damit die Herren bei der Debatte über Art. 7 nicht in den Gängen sich bewegen, sondern die Güte haben, herzutreten und dadurch das Los der Eisenbahnbediensteten zu bessern...

Berichterstatter Abg. Neuwirth erhält das Schlusswort, nach welchem die Debatte geschlossen erscheint und zur Abstimmung geschritten wird...

Zum Artikel 7 gelangt Abg. Dr. Lueger zum Worte. Abg. Dr. Lueger: Meine Herren, ich werde mich sehr kurz fassen...

Ich beschränke mich darauf, zu beantragen, daß an Stelle des Alinea 3, wie es von dem Ausschusse beantragt wird, folgendes Alinea gesetzt werde...

Die Ansprüche, welche den gemäß Art. 1, Zahl 1 oder Art. 5 versicherten Eisenbahnbediensteten, sowie jenen gemäß Art. 5 versicherten Staatsbediensteten...

Den Antrag begründe ich kurz in folgender Weise. Jeder, der auf einer Eisenbahn fährt oder eine andere derartige Transportgesellschaft benützt...

Nun bin ich der Meinung, daß den Nutzen des Haftpflichtgesetzes auch die Conducteure, die Locomotivführer u. dgl. m. genießen sollten...

Und darum ist es eine Frage der Gerechtigkeit gegenüber den Bahndienstlichen und eine Frage der Sicherheit des Publicums...

Ich bin der Meinung, daß durch dieses Gesetz die betreffenden Leute gün- stiger gestellt werden sollen, daher sollen ihnen unter jeder Bedingung jene Ver- sicherungen zugute kommen...

Jetzt geniesse sie ihn auch noch. Wenn Sie aber den Antrag des Gewerbes- ausschusses annehmen, dann verlieren sie diesen Anspruch...

Denen von Tausenden und Hunderttausenden anvertraut und es darf daher diesen Leuten auch nicht ein Funken des Rechtes genommen werden...

Ich bin der Meinung, daß durch dieses Gesetz die betreffenden Leute gün- stiger gestellt werden sollen, daher sollen ihnen unter jeder Bedingung jene Ver- sicherungen zugute kommen...

Jetzt aber wird, falls der Antrag des Ausschusses zum Beschluß erhoben wird, den Leuten dieses Recht genommen und das ist ein schweres Unrecht...

Der Herr Referent wird freilich sagen, Haftpflicht und obligatorische Ver- sicherung lassen sich nicht vereinigen und er wird mir auch sagen, daß dies nir- gends auf der Welt der Fall ist...

Wenn man irgendwo etwas besser machen kann, warum soll man dies nicht thun? Deswegen, weil es auf der ganzen Welt nicht der Fall ist...

Dann wird der Herr Referent Ihnen sagen: obligatorische Versicherung und Haftpflicht lassen sich nicht vereinigen. Das ist aber nicht richtig...

Das ist der Standpunkt, den ich einnehme und den ich zum Beschluß zu erheben bitte. Ich empfehle Ihnen daher den von mir gestellten Antrag...

Der Antrag wurde genügend unterstützt und gelangt somit in die Verhandlung. Der Vicepräsident erteilt dem Abgeordneten Pattai das Wort...

Abg. Dr. Pattai: Ich bedauere lebhaft, wenn das hohe Haus keine Lust mehr hat, die Debatte fortzusetzen. Der Herr Präsident hat aber selbst bemerkt...

Wir stehen hier vor zwei verschiedenen Principien; das eine ist der Grundgedanke der Haftpflicht und das andere der Grundgedanke der Versicherung...

Wohlf überall ist derjenige haftbar, der durch sein Verschulden das Unglück eines anderen herbeigeführt hat. Da nun aber bei großen industriellen Betrieben...

Redner beweist durch juristische Momente, daß Unfallversicherung und Haftpflichtgesetz sich in diesen Fällen vollständig ergänzen können...

Es ist zwar sehr brav und richtig, führt Redner aus, wenn im Wege der Unfallversicherung auch Jener, welcher vielleicht selbst in seiner Conjunction...

In anderer Hinsicht ist es aber auch für das Wohl und die Sicherheit aller Jener, die fahren, von höchster Wichtigkeit...

Und darum ist es eine Frage der Gerechtigkeit gegenüber den Bahndienstlichen und eine Frage der Sicherheit des Publicums...

Ich bitte, den Antrag des Dr. Lueger anzunehmen. (Bravo! Bravo!) (Schluß folgt.)

denen und eine Frage der Sicherheit des Publicums und der correcten Fortentwicklung unseres Rechtes, die hier der Entscheidung harrt: Haftpflicht und Versicherung sind nicht im Zwiespalt...

Ich bitte, den Antrag des Dr. Lueger anzunehmen. (Bravo! Bravo!) (Schluß folgt.)

Bur Geschichte der Eisenbahnbediensteten.

Es ist eine bekante Thatsache, daß überall dort, wo das Recht der öffentlichen Controlle fehlt, Willkür herrscht und nur zu häufig Unrecht erzeugt...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Wir sagen vorgegangen werden muß, denn, bei den Anforderungen die an jeden Einzelnen gestellt werden...

Das organisirte Proletariat! So wie sich in allen Unternehmungen die Organisationen der Ausgebeuteten gebildet haben...

Die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Unter den Umständen, welche bei dieser Anstalt ein glänzendes Fortkommen haben, ist einer der schreiendsten der Status der Unterbeamten und Diener.

Wenn man diesen Status zur Hand nimmt, fällt in erster Linie die Abstufung der oberen Grenzen (chinesische Mauer) bei den einzelnen Kategorien ins Auge.

Nach dieser Abstufung scheiden sich diese Kategorien in mehr- und minderwertige Abtheilungen! Warum? Wird vielleicht von den Mehrwertigen eine Mehrarbeit, Mehrverantwortung oder Mehrkenntnis verlangt?? Nein!

Ohne den einzelnen Kategorien dieses Status nahe zu treten und um Mißverständnissen vorzubeugen, sei erwähnt, daß auch die meistbegünstigste Kategorie nicht so situiert ist...

Ein Kanfist muß beispielsweise bei den bisher üblichen, im günstigsten Falle vierjährigen Avancement 36 Jahre dienen...

Daselbe Verhältnis ist bei der zweiten Wertklasse, der Kategorie der Wagenmeister wahrzunehmen...

Wir lernen aber aus diesem eine unumstößliche Wahrheit kennen. Alle unsere heutigen Unternehmungen ob Privat oder Staat...

Alle diejenigen, welche nicht direkt den Ausbeutern oder direkt dem Ausgebeuteten angehören, müssen Diener der Ausbeutung werden...

Im diesem fürchterlichen Kampfe Aller gegen Alle ist jede Liebe und Humanität abhanden gekommen...

Wir lernen aber aus diesem eine unumstößliche Wahrheit kennen. Alle unsere heutigen Unternehmungen ob Privat oder Staat...

Wir lernen aber aus diesem eine unumstößliche Wahrheit kennen. Alle unsere heutigen Unternehmungen ob Privat oder Staat...

Wir lernen aber aus diesem eine unumstößliche Wahrheit kennen. Alle unsere heutigen Unternehmungen ob Privat oder Staat...

Wir lernen aber aus diesem eine unumstößliche Wahrheit kennen. Alle unsere heutigen Unternehmungen ob Privat oder Staat...

Wir lernen aber aus diesem eine unumstößliche Wahrheit kennen. Alle unsere heutigen Unternehmungen ob Privat oder Staat...

Wir lernen aber aus diesem eine unumstößliche Wahrheit kennen. Alle unsere heutigen Unternehmungen ob Privat oder Staat...

Wir lernen aber aus diesem eine unumstößliche Wahrheit kennen. Alle unsere heutigen Unternehmungen ob Privat oder Staat...

Dass durch all' die eben ausgeführten Beneizien die Leute vor  
er Zeit, in noch jungen Jahren physisch Greise und Krüppel werden,  
arait ist ja nicht der Dienst, sondern die allgemeine schwächliche  
körper-Konstitution der Leute selbst schuld, die von Sanitäts-Kommissionen  
alenant vor ihrer Aufnahme auf ihre Kraft geprüft und gesund zur  
Aufnahme empfohlen, im übrigen aber „Nichts verbadt ein anerkannt  
Dolz her und lustig darauf losgehacht“, die hohen Beamten, Verwaltungs-  
ungerate und Aktionäre sehen, was aber die Hauptsache, empfinden  
ists von dem Jammer, auch ist eine junge Kraft viel billiger und  
eichter zum ausbeuten, wer würde sich da lange bestimmen — der  
lre gehört unter das alte Eisen, kann Hunger leiden, hat er doch  
eine Schuldigkeit getan und Junge aufnehmen die haben mehr  
kraft und sind — gefügiger!

All' dies aber muß der Einzelne tragen, ob gedulbig oder nicht  
ei dahingestellt, jedoch wehe ihm, wenn er ein Murren so laut werden  
agt, daß es den Oberen ob direkt oder indirekt zu Ohren kommt,  
ie Hungerpeitsche, die Hungerpeitsche!!!

Deshalb wäre es hoch an der Zeit, wenn sich alle Kategorien  
ohne Hintergedanken vereinigen würden, denn was dem Einzelnen  
amöglich, wäre in der Vereinigung Aller eine Spielerei. Der De-  
iamisation wäre es ein Leichtes eine „Personal-Kommission“ ähnlich  
er, der Südbahn durchzusehen, gewählt, nicht im Sinne der Direktion  
ondern auf freien demokratischen Standpunkte, so aber ist es leider  
och gar nicht abzusehen ob es in diesem Jahrhundert noch dazu  
kommt, was eine Personal-Kommission, aus der, von der Direktion  
nach dem von der Krankenkassa her bekannten Muster) beeinflussten  
Wahl für realen Wert hat, kann man nach der Krankenkassa selbst  
beurteilen. Die Direktion schaltet und waltet mit denselben nach  
eigenem Gutdünken oder hat schon Jemand gehört, daß einer der  
gewählten Vertretransänner sich getraut hätte, bis jetzt über einen  
wunden Punkt Aufklärung zu verlangen oder existiren solche nicht???

Der Direktion wäre es aber auch in ihrem Interesse gelegen,  
eine solche Personal-Kommission zu bewilligen, denn dann wäre das  
Personale nicht gezwungen personale Angelegenheiten durch die Öffentlich-  
keit zu Gehör bringen, sondern durch diese Kommission und das  
wäre viel einfacher, aber immerhin zweckentsprechender.

### Nachgelesen! Kameraden! Überall wo ihr zu- sammenkommt agitirt rifrig für euere Presse, sammelt für den Pressfond, sorgt das unser Blatt in jedem Gast- und Kaffeehause aufliegt!

### Schonen wir unsere Glieder!

Es gibt wohl keinen vernünftigen Grund, welcher uns unjeren  
sträflichen Uebertreier bei unseren dienstlichen Arbeiten, namentlich aber  
beim Verschleiben entschuldigen würde. Es wird gesagt, man komme  
nicht weiter, wenn wir nach den Verkehrs-Vorschriften arbeiten; ja  
zum Kufut, müssen wir für die Beschränkung jener Leute, welche  
diese Vorschriften verstoßen, büßen?? Sollten wir ihnen den nicht  
endlich einmal beweisen, was für große Stümper sie sind? Wäre es  
denn nicht endlich an der Zeit „vorschriftsmäßig zu arbeiten“?  
Ja und wist ihr warum?? Weil nach der Ansicht unserer sehr  
weisen Reichrathsabgeordneten unsere Glieder nur 60% unseres  
dreihundertfachen täglichen Jahresarbeitsverdienstes werth sind! Ja  
und wist ihr wie hoch „man“ unsere gefunden Glieder gegenüber  
unserer Frau tarirt? 20% obiger Verdiebstberechnung! Ihr wollt  
gewiß wissen, wie viel das sei, ich werde es verrathen: Bei einem  
Bediensteten der im Taglohn von 1 fl. 20 kr. steht, beträgt die mo-  
natliche Rente, bei gänzlicher Invaldität, per Monat 18 fl. — für  
den Fall dieser mit Tod abgeht die Witwenrente monatlich 6 fl., sage  
sechs Gulden!

Bei einem Jahreseinkommen von fl. 720. —  
Bei Ganzinvaldität monatlich fl. 30. —  
Witwe-Rente monatlich fl. 10. —  
u. s. f. mit Grazie! Unbekümmert ob die grenzenlose Sparwuth, die  
Kiesenschlamperci, unaussführbare Dienstesinstructioren u. daran Schuld  
sind oder nicht. Die Witwe Desjenigen, welcher der grenzenlosesten  
Ausnützungswuth zum Opfer gefallen ist, kann in der Zukunft genau  
so zu Grunde gehen wie früher, ja, jetzt hat eine Eisenbahnverwal-  
tung nicht einmal mehr die moralische Verpflichtung für diese Opfer  
zu sorgen, für was zählt den sonst die Bahnverwaltung den Verschle-  
rungsbeitrag, doch nicht etwa deshalb, daß sie vielleicht die von Hun-  
ger gepemigten Krüppel oder deren Familie außerdem noch versorgen  
soll?

Seht Freunde, wie schön sich das alles regeln läßt, wie schön  
man Verpflichtungen los bringt, ohne dabei sein „hohes Ansehen“ zu  
verlieren. Sehen Sie aber auch Kollegen wie man alles auf unseren  
Rüden ausstocht, ja so weit ist es schon gekommen, daß man nicht  
einmal mehr „sozialreformern“ kann, ohne einer Classe von Menschen  
Rechte zu nehmen. Daher schonen wir unsere Knochen! Wir haben  
keine Genähr mehr, im Falle wir zum Krüppel geräbert werden,  
daß zu bekommen, was wir hatten — also vorschriftsmäßig gearbeite! Wir  
sind es unserer Familie schuldig! Keine Entschädigung — kein  
Stifto! —

Wir halten uns übrigens nur an den Erlaß der G. J. der  
ist. G. B. vom 17. August 1869, S. 2439, welcher lautet:

Die Verwaltungen werden dringend aufgefordert, mit der in-  
nachschärfsten Strenge, gegen Jeden vorzugehen, der sich ohne Not,  
frei es aus Uebelverstandenen Dienst-eifer oder aus  
Bravour, einer Gefahraussetzung stillstände der  
und Abkuppeln vor dem gänzlichen Geseisfen unmittel-  
Bagen, das Ueberschreiten von Geleisen oder Zugtheilen, das  
lar vor verkehrenden Zügen oder Wagen und das  
Anspringen auf die Maschinen oder Wagen und das  
Abspringen von demselben während des Zustandes der  
Bewegung, das nicht absolut notwendige Betreten  
von Laufbrettern, das durch riefchen unter den Wagen  
u. dgl. wolle demnach nach einmaliger, fruchtloser Warnung, auch  
n, mit der Dienst-ent-  
wenn keine nachtheilige Folge eingetreten ist,  
lassung bestraft werden. Gegen Beamte, welche derlei gefährliche  
Handlungen zulassen, ist einen unverantwortlichen Leichtsinne zeigende  
ebenfalls mit den strengsten Strafen vorzugehen, weil in der That  
eine Abminderung in der Zahl solcher Unfälle nicht früher zu er-  
warten ist, als bis die Beamten ihrer aufhabenden ersten Pflichten  
in dieser Richtung sich vollkommen bewußt sind, und wo das Pflicht-  
gefühl etwa nachlassen wollte, durch die Furcht vor Strafen  
in Akthem erhalten werden.

Wir hoffen nun von Euch Kollegen, daß ihr im Sinne dieses  
Erlasses arbeitet, es sei die Antwort auf die Wegnahme unseres ein-  
zigen Vorrechtes was wir hatten, des Haftpflichtgesetzes.

Gebt ferner jeden der Redaktion bekannt, wel-  
cher Euch in Ausübung des gefährlichen Berufes  
antreibt.

### Kapitel „Ausbeutung.“

Wir haben in Erfahrung gebracht, daß die Südbahn-Gesell-  
schaft es nicht nur allein sehr gut versteht, die Bediensteten und Ar-  
beiter auszubenten, sondern auch durch Ausnützung des Maschinen-  
materials gut versteht, Profit zu machen. Ganz unbekümmert darum,  
ob das Leben des Heizers, Locomotivführers und der Passagiere ge-  
fährdet ist oder nicht.

Durch mangelhafte Reparaturen, oder dadurch, daß man eine  
Maschine noch lange fahren läßt, trotzdem sie schon längst einer Re-  
paratur bedürftig wäre, ist die Dienstauglichkeit der Maschinen,  
welche die Lasten und die Personen über den Semmering zu beför-  
dern haben, so gesunken, das um die Hälfte mehr Maschinen noch-  
wendig wären, um mit Beachtung der vorgeschriebenen Sicherheits-  
maßregeln das zu leisten, was man mit der Nichtinhabung der ge-  
setzlich vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln, dem Geseze und der  
Menschlichkeit, Hohn sprechend leistet und dies Alles nur, daß die  
Südbahnaktionäre um ein paar % mehr Dividende herauszuschlagen  
können.

Will ein besonnener Führer mit einer Maschine, welche schon  
ganz zusammengeackert ist, nicht mehr fahren, oder wenn er vorgibt,  
nicht mehr fahren zu können, so gibt man ihm ganz einfach zur Ant-  
wort, man hat keine andere, er soll nur weiter fahren, sonst gibt  
man sie einen Geprüften, dieser fährt schon, der Geprüfte (Heizer)  
froh, daß er nicht mehr schaufeln braucht, wendet alle denkbaren und  
undenkbaren Mittel an, daß er mit der gleichen Maschine noch ein  
volles Jahr, ohne bedeutende Reparaturen, fahren kann und dieses  
ist nur bei Ueberspannen des Kessels möglich.

Die erlaubte Spannung der Maschinen, welche zu Fahrten über  
den Semmering benützt werden, ist 8—8½ Atmosphären, Gefahren,  
wird aber meistens mit 12—14 Atm., ja sogar kommt es nicht sel-  
ten vor, daß der Zeiger des Manometers bis zum Stiften hinausge-  
trieben wird. Das die Leute so leichtsinnig ihr Leben auf's Spiel  
setzen, kommt von dem, daß es Einer vom Andern gelernt und sich  
jeder schon daran gewöhnt hat, dies Alles mit Wissen der Vorgeset-  
ten, ja sogar werden die Leute von denselben angetrieben, das  
zu thun.

Will der Führer nicht, so zwingt man ihn mit obenerwähnter  
Alternative, derselbe will dienstlich nicht hinter den Heizer zurückblei-  
ben, der Heizer wieder, wenn er avanciren will, muß Alles thun,  
was von ihm verlangt wird und so kommt es, daß die Maschinen-  
kesseln überspannt werden bis zur Tollheit und warum? „Um der  
Profitwuth der Südbahn-Aktionäre Genüge zu leisten.“

Man sollte meinen, der Sicherheit des Personenverkehrs sollte  
die Gesellschaft doch Rechnung tragen, daß man der Sicherheit des  
Personales (Locomotivführer, Heizer, Conducteure, Bremser u.) keine  
Rechnung trägt, ist ja was alt Bekanntes, da weiß man sich ja immer  
geschickt aus der Schlinge zu ziehen, jedoch auch hier macht die Aus-  
beutung der Südbahn-Gesellschaft nicht halt.

Bei den in Gloggnitz stationirten, zur Beförderung der Post-  
und Güzüge über den Semmering verwendeten Maschinen, werden  
ebenfalls die Kessel so überspannt, wie bei den Lastzügen, nur das  
die Maschine, welche eher mit dem Namen Kraxen belegt werden  
könnte, ihren Dienst verrichtet. Ja sogar (vor längerer Zeit zwar  
schon) bei einem Hozzug, obzwar das für uns kein außergewöhnlicher  
Umstand ist, so wollen wir es doch erwähnen, kam es vor, daß der  
Inspektor (vom Oberbau) vor der Abfahrt, den mit der Maschine

mitfahrenden Oberinspektor (vom Zugförderungsdienst) gezeigt hat,  
daß der Zeiger des Manometers 2 Atm. über den rothen Strich  
zeige. „Das ist gut“, da bleiben wir nicht liegen, war die Antwort.

Wie geschieht die Ueberlastung der Sicherheitsventile? Da sich  
jedoch jeder Fachmann jagen muß, daß die Ventile blasen würden,  
wenn zu viel Dampf im Kessel ist, nun da weiß man sich ein Mittel,  
man treibt kleine Keile seitlich ein, nun da weiß man sich ein Mittel,  
sührt Sand (vom Sandkasten der Maschine) in die Höhlung des Ven-  
tilen Sitz hinabkommt, da der Sand dazwischen ist, und die Federwage

Wie nebstdem, daß der Heizer und Locomotivführer, täglich bei  
solcher tollen Ueberspannung ihr Leben auf's Spiel setzen, dieselben  
so wie die Maschinen überanstrengt werden, zeige folgender Dialog:  
Führer: Substitut (als Heizer verwendet) beschwert sich beim Sous-Chef  
(Heizhaus Märzschlag) das er schon den 4. Tag in kein Bett ge-  
kommen ist, er könne es nicht länger aushalten und muß sich eine  
Tour frei machen.

Sous-Chef: Schämen Sie sich nicht, junger Mann, Ihr Füh-  
rer sagt nichts, fahren Sie auch! Führer: Substitut (Heizer) ja, beide  
können wir nicht auf der Maschine schlafen.

Die Maschinen bis zur Tollheit überspannen, das Personal bis  
zur Unmenschlichkeit ausbeuten, damit hübsch große Dividenden her-  
auswaschen, das ist das Princip der Südbahn-Gesellschaft.

Wo bleibt die Sicherheit des Personenverkehrs? Da fällt uns  
gerade der Refrain eines Liedes ein: „Was geht das uns an, das  
geht uns gar nichts an — wenn man nur hübsch  
Coupon schneiden kann!“

Das Personale, welches sich das vorerwähnte so ruhig ge-  
fallen läßt, um nur ja zu avanciren, Nachsicht bei Strafen und auch  
im Dienste zu erlangen, können wir nur bewundern, zwar nicht wegen  
ihrer Weisheit, sondern wegen Ihrer Langmuth, sich solche Zustände  
geschehen zu lassen.

Es gibt einen anderen Weg, seine Lage zu verbessern, als der,  
sich unmenfchlich ausbeuten zu lassen, um dafür durch avanciren einen  
bischen höheren Gehalt zu bekommen, oder Nachsicht in Strafen und  
im Dienste zu erlangen, was also im Grunde genommen, gar keine  
Verbesserung, sondern nur in Anbetracht der erforderlichen Bedingun-  
gen eine Verschlechterung der Lage des Personales und Arbeiters  
bedeutet.

Wann werdet denn ihr zum Denken beginnen, um daß solche  
greuliche Zustände abgeschafft werden müssen, und daß ihr das nur  
auf dem Wege der Organisation erreichen könnt, ist klar, denn Nie-  
mand wird Euch helfen, wenn ihr nicht selbst daran geht, Euch an-  
einander zu schließen, zum Schutz und Trutz gegen die Willkür Eurer  
Vorgesetzten und der Ausbeutungswuth der Südbahn-Aktionäre. Her-  
unter die Schlafmützen! Schlaft nicht länger, sondern kümmert Euch  
um Eure Noth und tretet den bestehenden Eisenbahnerorganisationen  
bei, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, durch feites und uniges  
Zusammenwirken, die Lage des Eisenbahnerproletariats zu verbessern.  
— J. T. —

### Kameraden!

Überall wo ihr verkehrt, in jedem Gast- und  
Kaffeehause verlangt den Eisenbahner — oder —!

### Eingelendet.

Wie der Achtstundentag bei der N.-E.-Nordbahn ge-  
handhabt wird.

Schon vergangenes Jahr mußten wir die Ständenbände des Herrn Strecken-  
vorstand Kusmitz, der k. k. priv' Nordbahn in Wien sein, und dieses  
Jahr ergelb es uns nicht anders! — Eine Ausnahme machte der Herr Vorstand  
Indem er auch Floridsdorf mit dem Achtstundentage begünstigte, d. h. wir können  
8 Stunden arbeiten, bekommen jedoch nur 08 Tag auszubezahlt!

Also! Ein Familienvater von mehreren kleinen Kindern, welcher das  
ganze Jahr hindurch jeder Witterung und der Gefahr ausgesetzt überführt zu  
werden oder sonst durch Abladungen von Holz, Schienen u. s. f. sehr leicht verun-  
glücken kann, hat einen Normalkohn von 85 kr. bis 1 fl. 12 kr. Neben man die  
Sonn- und Feiertage, weil da gewöhnlich nicht gearbeitet wird, ab, was bleibt  
ihm? — Nun aber der 08 Tag! Mit 60 bis 70 kr. soll ein Familien-  
vater leben können??

Daß der humane Herr Vorstand den 08 Tag einzufügen ohne erst die  
Direktion zu fragen geht daraus hervor, weil er nachher einen Bericht der  
Direktion vorlegte, in welchem es heißt, daß das ganze Personal der Strecken-  
leitung Wien und Floridsdorf bei dieser Jahreszeit einen 08 Tag auszubezahlt  
erhalten wird, was jedoch nicht der Fall ist, da die Abtheilung des Herrn  
Jellenka, welche auch nicht früher anfangen und nicht später enden wie wir,  
ihren ganzen Lohn auszubezahlt erhalten.

So hat z. B. im vergangenen Jahr nur die Abtheilung des Herrn Ritt  
in Wien einen 08 Tag auszubezahlt erhalten (!) dieses Jahr jedoch wurde die  
Abtheilung des Herrn Wessing in Floridsdorf dazu genommen und wir werden  
nicht verstehen, wenn wir schon jetzt sagen, das nächste Jahr Herr Jellenka  
seine Leute dieses Begünstigung haben werden, die sie dieses Jahr und ver-  
gangenes Jahr entbehren mußten.

Das Schönste! Wir alle stehen unter einem Vorstand — und der „edle  
menschfreundliche“ heißt Kusmitz.

Herr Kusmitz dürfte vielleicht nicht wissen, daß die Normalarbeitszeit

von der Direktion auf 10 Stunden festgesetzt ist und wir in den Sommer-  
monaten 12 Stunden per Tag arbeiten müssen, damit sich dieselben mit den  
Wintermonaten ausgleicht und nicht 08 Tage gerechnet werden.

Zu erwähnen wäre noch, daß derselbe Vorstand selbst vor Kurzem (viel-  
leicht vor 3—4 Wochen) sich äußerte, das die Wächter der Wiener Verbindungsbahn  
nicht 3 Nächte hintereinander im Dienste stehen, sondern nur 2. — Bon  
einem dieser Wächter lag die Frau im Kinderbette und wurde ihr die Mittelhand  
gemacht, daß ihr Mann nur 2 Nächte Dienst machen muß und nicht wie dorev-  
wöhnt 3. Der arme Mann kam nach Hause — was ihm die trante Frau sagte  
kann man sich wohl denken — konnte dieselbe nicht beschwichtigen und fürchtele  
schon, daß das ihr Tod sein werde. — Zum Dienst der Wiener Verbindungsbahn  
von Praterstern bis Radekyplatz sind auf 8 Posten 6 Wächter zum Dienst  
gemacht, das ganze Jahr hindurch wo täglich über 70 Züge verkehren; die Wächter  
gehören der Nordbahn an und stehen ebenfalls unter dem Streckenvorstand  
Kusmitz, welcher vor einigen Tagen die Wächter kontrolierte, die natürlich  
weil sie hatten, in ihren Gürteln sich aufhielten. Auch hier veranlaßte er  
sodort das dieselben sich nicht in den Hütten, sondern heraußen aufhalten mühen  
und wenn es nochmals vorkomme, er dieselben zur Verantwortung ziehen werde.

Hier die Eintheilung der Wächter während des Dienstes: 17 Stunden  
Dienst, 7 Stunden freie Zeit — von 1 Uhr Mittag bis 6 Uhr früh Dienst,  
von 6 bis 1 Uhr freie Zeit und von 1 Uhr mittags bis 8 Uhr abends Dienst  
— 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh, 2mal die Nächte hintereinander frei und  
3mal die Nächte hintereinander im Dienste. — Unter dem 08 Tag leiden die  
Streckenarbeiter die ihren ganzen Lebenslauf von 20—30 Jahren der Nordbahn  
angehören. Wer soll das ändern?

Kameraden! Uns wird Niemand helfen, wenn wir uns nicht selbst helfen.  
die Direktionen haben das gegenseitige Interesse wie wir, darum der Kampf  
gegen die Ausbeutung, gegen den Kapitalismus, führen wir uns unter die  
Fahne der Einheit, schließen wir uns dem Fachverein der Betriebsbediensteten  
an, wir werden und müssen siegen!

Stwas von der Staatsbahn-Gesellschaft. Kein Mensch kann  
sich eine Vorstellung machen, von der Miswirtschaft welche bei der hochblühenden  
Staatsbahn-Gesellschaft in einem solchen Grade betrieben wird, daß es  
einem Bediensteten derselben fast unmöglich wird, sein elendes Dain bei dieser  
humanen Gesellschaft zu fristen. Besonders fürchterlich werden die provisorischen  
Zugbegleiter ausgehütet. Dort Kameraden der anderen Bahnen und stinnet! Der  
provisorische Zugbegleiter bei der Staatsbahn-Gesellschaft erhält per Tag  
1 fl., 2 kr. Krankengeld davon ab, bleiben 93 kr., dazu 20 bis 40 kr. Stunden-  
geld sind fl. 1.18 bis fl. 1.30, mitunter auch bis 12 kr. Stundengeld, sind also  
fl. 1.10, mit dem kann man ja prächtig leben, nicht wahr? Jedoch jetzt kommen  
die Schattenreiten der glücklichen Sieger welche im Überflus schmelzen wenn  
sie fl. 1.10 bis fl. 1.40 verdienen und dem ist nämlich so: Weil der provisorische  
Zugbegleiter der St.-E.-G. seine ganze Tagelohn, welche aus Vor- und Nach-  
mittag besteht, verdienen, nämlich die 98 kr. welche sein ausgemachter Taglohn  
sind, so muß derselbe vor- und nachmittags eine Tour ausweisen, wenn nicht,  
so verliert er einen halben Tag und bekommt statt 98 kr. Taglohn bloß nur  
49 kr., jetzt verdient er 6 bis 40 kr. Stundengeld dazu und ist ein gemachter Mann,  
nicht wahr? Also mit 65 kr. als 98 pro Tag soll ein gesunder Mann, welcher  
dem Umfitt des Wetters ausgesetzt ist, leben, und wenn er zupause Weh und  
Kinder hat, dieselben ernähren. Zu alledem bekommt er nicht einmal das Noth-  
wendigste um sich genügend vor dem Wetter zu schützen. Für den Winter be-  
kommt er eine Wähe und einen nackten Fuß, welcher, wenn es regnet, sich bis  
auf die Erde zieht und wenn er trocken wird, so zieht er sich zusammen daß er  
nicht einmal die Knie bedecken kann.

Ein Beispiel über die sogenannten 1/2-Tage: fährt der provisorische Zug-  
begleiter, ob Zugführer oder Bremser, heute um 3 Uhr nachmittags weg, kommt  
er erst morgen um 11.59 vormittags retour und fährt denselben Tag vor 12 Uhr  
nachts nicht mehr weg, so bekommt derselbe für den ersten, sowie für den zweiten  
Tag statt für beide Tage 2 fl., bloß 1 fl., da derselbe jeden Tag nicht vor-  
und nachmittags Dienst ausgemessen hat, darum wird ihm je ein halber Tag abge-  
zogen. Nun, ist das nicht beneidenswert? Ja fürwahr, denn der Zugbegleiter  
hat der armen St.-E.-G. in den 21 Stunden zu wenig verdient um Anspruch  
auf die freie Zeit von 12 Stunden zu haben. Wenn derselbe jedoch im Winter  
wenn der Verkehr sehr stark geht, von einer Bremse heruntersteigt, um oft nach  
zehn bis zwanzigtündiger Dienstzeit, sofort oder höchstens nach zwei Stunden  
wieder eine andere Bremse zu besteigen und abwärts 10 bis 20 Stunden  
Dienst zu machen, da wird ihm nicht gesagt: Du strengt Dich zuviel an, Du  
bekommst um einen halben Tag mehr, nein, da kann der arme Zugbegleiter auch  
4 bis 6 Touren pro Tag ausweisen, da bekommt er nichts, wenn er auch zu  
Grunde geht. Wenn er aber den andern Tag nicht die 2 Touren ausweist, da  
wird ganz einfach abgezogen. Auf diese Art verliert jeder Einzelne, monatlich  
im Durchschnitt 3 bis 5 halbe Tage und wenn der Verkehr schlecht 7 bis 12,  
das sind fl. 3.50 bis fl. 6.— monatlich.

Wegen der Diensttheilung muß man täglich mindestens zweimal, oft  
aber vier- bis sechsmal zur Kommandirung gehen, wofür man nichts bekommt  
auch wenn man halbe Tage verliert. Unerkennenswert ist die Verwendbarkeit der  
Stg.-Eisenbahner, denn dieselben sind zu Allem gut. Heute Zugführer, dann  
wieder Bremser, Verschieber, Weichenwärter oder Kondukteure, um gleich darauf  
als Schrankenwärter bei einer Wegübersehung zu stehen. Sehr häufig werden sie  
auch als Stubenmädchen verwendet denn die Herren Beamten können über sie  
verfügen, wie der Bauer über seine Hefen, Kameraden der St.-E.-G.! Erwaht  
endlich aus Euerem Starren! Zeigt das ihr Männer feid, tretet unserer  
Organisation bei, dann werdet ihr siegreich hervorgehen aus dem Kampfe gegen  
die Ausbeutung.

### Bur Organisation!

Das Sekretariat der gesammten österr.  
Eisenbahner-Organisation wurde dem Gen.  
Josef Tomisch, Wien, XIV., Preyßing-  
gasse 3, 2. Stock 13, übertragen, somit ist  
der Gen. Tomisch auch der Korrespondirende,  
welder mit den ausländischen Eisenbahner-  
Organisationssekretariats korrespondirt und  
in Fühlung zu stehen hat, um die Verbindung  
mit denselben im brieflichen Verkehr und die  
Organisationsbeziehungen aufrecht zu erhalten.

Das Exekutiv-Comité  
der österreichischen Eisenbahner-Organisation.

