

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes.

Abonnementpreis pro Monat einschließlich Bringerlohn 70 Pfg., bei Selbstabholung in der Expedition oder den Filialen 60 Pfg.; mit der illustrierten Wochenbeilage Neue Welt einschließlich Bringerlohn 80 Pfg., bei Selbstabholung 70 Pfg. — Durch die Post bezogen vierteljährlich 2.10 Mk., für 1 Monat 70 Pfg. (Bestellgeld vierteljährlich 42 Pfg., monatlich 14 Pfg.).

Redaktion: Tauscher Straße 19/21. Telegramm-Adresse: Volkszeitung Leipzig. Telefon: 13893. Sprechstunde: Wochentags 6—7 Uhr abends (außer Sonnabends).

Inserate kosten die 6gespaltene Zeile oder deren Raum 25 Pfg., bei Klappdrucker 30 Pfg. Schwieriger Satz nach höherem Tarif. — Der Preis für das Verlegen von Prospekten ist 3.50 Mk. pro Tausend für die Gesamtauflage, bei Teilaufgabe 4 Mk. — Der Betrag ist im voraus zu entrichten. Schluß der Annahme von Inseraten für die nächste Nummer früh 9 Uhr.

Erscheint täglich nachmittags mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Verlag, Expedition und Inseraten-Annahme: Leipzig, Tauscher Str. 19/21, Hofgebäude. Telefon: 2721.

Tageskalender.

Die Ortsgruppe Leipzig der Hansabändler legt eine Petition gegen die Gewerbeordnungs-Novelle vom Dezember 1908 in Umlauf.

Im Baugewerbe zu Detmold ist es zu einer Einigung gekommen.

Der Reichstag verhandelte gestern über die Petition zur Unterstützung arbeitsloser Bindholzarbeiter.

Die Deutsche Tageszeitung wurde als bereitwillige Propagandistin des Simplicissimus-Verlags enthüllt.

Genosse Pablo Iglesias, der Führer der spanischen Sozialdemokratie, wurde als erster Sozialdemokrat in die Cortes gewählt.

Die Zahlen sollen reden!

Leipzig, 10. Mai.

Die sächsische Regierung läßt sich in tätiger Sorge für die Wohlfahrt aller derer, die dem Staat ihre Arbeitskraft widmen, von keinem Arbeitgeber übertreffen. Von jeher hat sie für die Wünsche ihrer Arbeiter und Beamten ein offenes Ohr gehabt. Auch die Ständeverammlung hat jederzeit den Wünschen der Staatsbediensteten, der Beamten und Arbeiter, ein besonderes Verständnis entgegengebracht. Also sprach in der Landtags-Sitzung vom 1. Februar d. J. bei der Beratung des sozialdemokratischen Antrags auf Sicherstellung der staatsbürgerlichen Gleichberechtigung der Staatsangestellten Herr v. Kögler, Sachsens unumschränkter Finanzdirektor. Er fand mit dieser Bekundung edelsten Wahrheitsdranges die begeistertste Zustimmung der bürgerlichen Volksvertreter und wir glauben deshalb nur in seinem und ihrem Sinne zu handeln, wenn wir die stolzen Worte einmal mit den authentisch bezeugten Tatsachen in Vergleich stellen. Wir wählen dazu als Demonstrationsobjekt den sächsischen Staatsbahnbetrieb, nachdem wir kürzlich erst die Arbeitsverhältnisse in dem nach einem von demselben Minister kürzlich getanen Ausspruch „über jeden Tadel erhabenen“ Staatsforstbetrieb etwas näher beleuchtet haben.

Der von der Finanzdeputation A erstattete schriftliche Bericht zu dem Kapitel 16 des ordentlichen Staatshaushaltsetats für 1910/11 (Eisenbahnen) enthält, wie schon in früheren Jahren so auch diesmal wieder ausführliche Tabellen und Erläuterungen über die Lohnverhältnisse der Bahnbediensteten, ihre durchschnittliche Arbeitszeit, die Zahl der Ruhetage usw., die der Deputation vom

Finanzministerium mitgeteilt wurden. Vorausgeschickt sei, daß nach den allgemeinen Dienstvorschriften die tägliche Dienstzeit bei dem Bahnbewachungspersonal (Bahn- und Schrankenwärtern) bis zu 14 Stunden, bei einfacheren Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden kann. Bei dem im eigentlichen Betriebsdienste stehenden Stationspersonal soll, wenn der Dienst eine ununterbrochene, angestrenzte Tätigkeit erfordert, die durchschnittliche tägliche Dauer der Dienstschichten 8 und die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten. Inwieweit dieses „soll“ in die Praxis umgesetzt worden ist, werden wir nachher zeigen. Treffen die vorgenannten Voraussetzungen nicht zu, so können die Durchschnittsschichten bis auf 12 und die einzelnen Schichten bis auf 14, auf Nebenbahnen aber sogar bis auf 16 Stunden ausgedehnt werden. Beim Zugbegleitpersonal soll die durchschnittliche Dauer der Dienstschichten nicht mehr als 11 Stunden betragen, eine einzelne Schicht soll 16 Stunden nicht überschreiten. Dienstschichten bis zu dieser Dauer sollen jedoch nur angelegt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden. Dies gilt auch für das Lokomotivpersonal, dessen reguläre Dienstdauer im übrigen nicht mehr als 10 und bei einfacheren Betriebsverhältnissen 11 Stunden, bei besonders angestrenzter Tätigkeit im Rangierdienst jedoch durchschnittlich nur 8 Stunden betragen soll. Bei den folgenden Angaben ist ferner zu berücksichtigen, daß sie nur gewonnen wurden durch Annahme von 30 vollen Arbeitstagen auf den Monat; würden, wie das eigentlich selbstverständlich ist, die Ruhetage von der Gesamtarbeitszeit abgezogen, dann käme eine noch wesentlich längere Arbeitszeit heraus.

Im Jahre 1909 waren im Bahnbewachungsdienst beschäftigt 2214 Personen, wovon nur 88 bis zu 10 Stunden, das sind 3,98 Prozent, die übrigen Dienst dagegen mehr als 10 Stunden, bis zu 16 Stunden Dienst hatten. Unter den Erstgenannten sind offenbar auch solche Personen mit inbegriffen, die tagsüber bereits als Streckenarbeiter usw. gearbeitet hatten und dann nachts noch für die eigentlichen Bahnwärter Dienst taten. Auf diese Weise kommen eine Anzahl verhältnismäßig kurze Dienstschichten heraus, obwohl die in Frage kommenden Arbeiter in Wirklichkeit eine viel längere Arbeitsdauer zu verzeichnen haben. Von den im Betriebsdienst auf den Stationen beschäftigten 7794 Personen hatten 4455 oder 57,16 Prozent eine Arbeitszeit bis zu 10 Stunden, wovon 756 oder 9,70 Prozent von nicht mehr als 8 Stunden; 2379 Bedienstete oder 30,52 Prozent arbeiteten über 10 bis 11 Stunden, 829 oder 10,64 Prozent über 11—12 Stunden, die übrigen 131 oder 1,68 Prozent über 12—15 Stunden. Das Zugbegleitpersonal zählte insgesamt 4481 Personen, wovon 557 oder 12,43 Prozent einen Dienst von nicht mehr als

8 Stunden taten, 1155 oder 25,78 Prozent arbeiteten über 8 bis 9 Stunden, 1476 oder 32,93 Prozent über 9 bis 10 Stunden und 1293 oder 28,86 Prozent über 10 bis 11 Stunden. Und endlich zählte das Lokomotivpersonal 2791 Personen, wovon 413 oder 13,90 Prozent bis zu 8, 1138 oder 38,30 Prozent über 8 bis 9, 1069 oder 35,99 Prozent über 9 bis 10 und 351 oder 11,81 Prozent über 10 bis 12 Stunden zu arbeiten hatten. Die Dienstpausen von mehr als einer halben Stunde sind bei diesen Zahlenangaben überall abgerechnet. Mit berechneter Absicht sind nirgends Angaben enthalten über die Zahl der im Monat oder Jahr geleisteten Dienstschichten, und ihre Gesamtdauer; es würde sich dann nämlich herausstellen, daß die vorstehenden Angaben über die tägliche Arbeitsdauer nicht stimmen und diese in Wirklichkeit viel länger ist als man zugeben mag. Ueber die brutale Nacktheit der staatslichen Arbeiterausbeutung helfen eben nur Täuschungsmanöver hinweg. Ein halbwegs anschauliches Bild von der starken Ausnützung des Eisenbahnpersonals durch den über alle Maßen wohlwollenden Vater Staat bietet auch der Nachweis über die Zahl der im Monat gewährten Ruheerage. Vorausgeschickt sei, daß im Staatsbahnbetrieb zur Erfüllung eines vollen Ruhetages nicht wie bei der Privatindustrie 36, sondern nur 24 dienstfreie Stunden gehören. Nach den Dienstvorschriften soll jeder im Betriebsdienst beschäftigte Beamte oder Arbeiter monatlich mindestens zwei (!) Ruhetage erhalten, bei einfacheren Betriebsverhältnissen, namentlich auf Nebenbahnen, kann diese Zahl für das Bahnbewachungs- und Betriebspersonal jedoch sogar auf einen Ruhetag herabgemindert werden. Von dieser Berechtigung wird dann auch, wie die folgenden Angaben zeigen, in ausgiebigem Maße Gebrauch gemacht. In den sieben Wintermonaten 1909/10 hatten nämlich von insgesamt 17 458 Beamten einen Ruhetag monatlich 243, zwei Ruhetage 5679, drei Ruhetage 3524, vier Ruhetage 2248 und mehr als 4 dienstfreie Tage 5764 Angestellte. Für die Mehrzahl des Betriebs- und Bahnbewachungspersonals gilt danach die biblische Vorschrift, daß auf sechs Arbeitstage ein Ruhetag folgen soll, nicht. Dabei sind die Wintermonate dem Ruhebedürfnis des Personals noch verhältnismäßig günstig; in der Zeit des stark gesteigerten Sommerverkehrs sieht es um die Ruhetage manchmal recht windig aus.

In Hinblick auf die Arbeitszeit des Eisenbahnpersonals läßt sich danach mit der „tätigen Sorge für die Wohlfahrt aller derer, die dem Staate ihre Arbeitskraft widmen“, nicht allzuviel Rühmens machen; man kann im Gegenteil behaupten, daß die Privatindustrie dank der gewerkschaftlichen Organisation der Arbeiter dem Vater Staat hierin wesentlich über ist. Aber entsprechen nun wenigstens die gezahlten Löhne einigermaßen den starken Anforderungen an die Arbeitskraft des Personals? Sehen wir zu!

Arbeiter! Gedenkt der ausgesperrten Bauarbeiter!

Seuilleton.

Der Octopus.

Eine Geschichte aus Kalifornien von Frank Norris.

Einzig berechtigte Uebersetzung von Eugen v. Tempel.

70) Nachdruck verboten. Aber dem war nicht so. Magnus hatte den, seinem Charakter zugrunde liegenden Zug eingebüßt. Er fühlte und wußte das. Die Unbeugsamkeit, der die Strenge seiner Grundsätze entsprang und die seinem Einfluß Gewicht, seiner Macht über die Gemüter nachdruck und der ihm eigenen stählernen Härte etwas Leidenschaftliches verlieh, ließ von Tag zu Tag nach. Er zögerte mit den zahlreichen Entscheidungen, die er als Vorsitzender der Liga zu treffen hatte. Er vermochte nicht mehr als der Herr und Gebieter aufzutreten und unabhängig von der Meinung anderer nur nach seiner Ueberzeugung zu handeln. Er begann seine Stellvertreter zu Rate zu ziehen, ihre Ansicht zu erfragen und der eigenen zu misstrauen. Er machte Mißgriffe und Fehler und nahm, wenn er darauf aufmerksam gemacht wurde, seine Zuflucht zur Großtuererei. Er wußte, daß es Großtuererei war, und wußte, daß seine Untergebenen sie später als solche erkennen würden. Wie lange konnte er seine Stellung noch behaupten? Vermochte er seine Hand auf dem die Maschine regulierenden Hebel zu halten, bis die Schlacht gewonnen war, so würde alles gut sein. Glücke es ihm nicht, so mußte er fallen; dann aber würde er, der bestochen hatte — Magnus wußte das genau — nie wieder in die Höhe kommen,

Er war jetzt auf dem Wege nach San Francisco, um sich wegen eines in dem Rechtsstreite zwischen Bahn und Ranchbestizern zur Entscheidung kommenden Punktes mit Lyman zu beraten.

Als der geschäftsführende Ausschuß der Liga bei dem obersten Gerichtshof Berufung eingelegt hatte, waren zu diesem Zwecke einzelne, der früheren Entscheidung zugrunde liegende Fälle herausgegriffen worden, die für sämtliche umstrittene Länderregeln Geltung haben sollten. Weder Magnus noch Annixter hatten persönlich Berufung eingelegt, da sie natürlich glaubten, daß ihre Fälle sich mit den vor dem Washingtoner Obergericht verhandelten und der früheren Entscheidung zugrunde liegenden deckten. Magnus hatte wieder einen großen Fehler gemacht. Die Anwälte der Liga in San Francisco wurden darauf aufmerksam und warteten ihn; die Eisenbahn würde möglicherweise, so schrieben sie ihm, den Formfehler benutzen und behaupten, daß weder Los Muertos noch Quien Sabe in der Berufung einbegriffen wären. Die Bahn könnte dann, noch ehe die Entscheidung des obersten Gerichtshofes erfolgt wäre, die beiden Ranchos durch ihre Strohmänner, die vorgeschobenen Käufer, in Besitz nehmen lassen. Die Berufungsfrist von neunzig Tagen war beinahe vorüber; nach ihrem Ablauf konnte die Bahn ungehindert vorgehen. Osterman und Magnus hatten sich sofort entschlossen, nach San Francisco zu reisen und dort mit Annixter zu reden, der bereits seit zehn Tagen von Quien Sabe abwesend war. Dann wollten sie die Sache mit Lyman besprechen; in seiner Eigenschaft als Kommissar wußte er jedenfalls von den Plänen der Bahn und konnte ihnen als Rechtskundiger raten, was gegebenenfalls zu tun war.

„Sagen Sie, Governor,“ fragte Osterman, als der Zug

von Bonneville abfuhr und die beiden Männer es sich für die lange Reise bequem gemacht hatten, „was ist in der letzten Zeit eigentlich mit Bud Annixter los? Er muß hinter irgendwas her sein.“

„Daß ich nicht wüßte,“ antwortete Magnus. „Herr Annixter ist seit einiger Zeit von Hause abwesend. Ich habe keine Vermutung darüber, was ihn so lange in San Francisco zurückhält.“

„Das ist's ja,“ sagte Osterman mit schlaudem Augenzwinkern. „Man kann dreimal raten. Wer's errät, kriegt 'ne Zigarre. Ich rate, 's ist 'n Mädel und buchstabierte sich H-i-l-m-a-T-r-e-e. Neulich erst ist sie von Quien Sabe nach San Francisco ausgerückt. Bud auch. Krieg' ich die Zigarre?“

„Sie ist mir aufgefallen,“ bemerkte Magnus. „Eine stattliche, schöne Person. Sie würde eine gute Frau abgeben.“

„Soho, Frau! Bud Annixter heiraten! Na, so was! Hinter dem Mädel ist der alte Bud her. Das ist so komisch wie Zwillinge. Ich muß ihn doch damit aufziehen!“

Als jedoch Osterman und Magnus der Montgomery Straße trafen, da war nichts aus Annixter herauszubringen. Er war in allerhöchster Laune. Dem Governor, der ihm von Geschäften sprach, erklärte er, die ganze Geschichte könnte seinethalben zum Teufel gehen, und als Osterman mit schlaudem Lächeln auf ein gewisses feminines Mädel anspielte, schnauzte ihn Annixter so grimmig an, daß selbst der teure Osterman ganz klein wurde.

„Na,“ sagte er begütigend, „ich wunderte mich nur, was Sie so lange in San Francisco zu suchen haben.“

„Rachenselle zu Rächchenhofen,“ entgegnete Annixter mit orafelhafter Unbestimmtheit.