Abonnementspreis
mit der wöchentlich zweimal erscheinenden Unterhaltungs-Beilage „Arbeiter-Arbeit" einschl. Bringerlohn 80 Pf., bei Selbstabholung in den Ausgabestellen 60 Pf. pro Monat. Durch die Post bezogen pro Vierteljahr M. 2.75. Unter Kreuzband für Deutschland und Oesterreich-Ungarn 6 M., für das übrige Ausland 7 M. pro Vierteljahr.

Redaktion
Zwingerstraße 22, part.
Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr.
Telephon: Amt 1, Nr. 1769.
Telegramm-Adresse: „Arbeiterzeitung Dresden."

Sächsische Arbeiter-Zeitung

Organ zur Wahrung der Interessen der Arbeiterklasse.

Inserate
werden die 6 gespaltene Petitzeile oder deren Raum mit 20 Pf. berechnet und bei mehrfacher Wiederholung wird Rabatt gewährt. Vereinsanzeigen 15 Pf. Inserate müssen bis spätestens 9 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im voraus zu bezahlen.

Expedition:
Zwingerstraße 21, part.
Geschäftszeit von morgens 8 bis abends 7 Uhr.
Telephon: Amt 1, Nr. 1769.
Erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Nr. 57. | Dresden, Donnerstag den 9. März 1905. | 16. Jahrg.

Der Sieg der italienischen Eisenbahner.

i. v. **Rom, den 6. März.**

Die Neuordnung des italienischen Eisenbahnwesens, die mit dem Ablauf der Pachtverträge zwischen Regierung und Eisenbahngesellschaften im Juni 1905 eintreten muß, ist für Italien eine Frage von nationaler Bedeutung.

Bekanntlich gehört der größte Teil der italienischen Bahnen, 13 560 Kilometer gegen 2050 Kilometer, dem Staat, aber der Betrieb liegt seit 1885 in Händen dreier großer Aktiengesellschaften: der Mittelmeerbahnen, der adriatischen Bahnen und der sizilianischen. Die Pachtverträge stellen ein non plus ultra an Unzweckmäßigkeit dar, insofern, als sie das Risiko dem Staat aufhalsen und den Vorteil den Gesellschaften lassen. Die normale Instandhaltung der Strecken ist Sache der Gesellschaften, die Reparatur von Elementarschäden Sache des Staates. Natürlich verlottert die Gesellschaft die Strecken so, daß die Elemente leichtes Spiel haben, daß der Staat zahlt, und zwar viel mehr, als wenn er auch zur normalen Instandhaltung verpflichtet gewesen wäre. Dazu kommt, daß die Gesellschaften keinerlei Interesse haben, den Bruttoertrag der Bahnen zu steigern, weil die Anteilquote der Regierung progressiv wächst, es kommt hinzu ein kostspieliges und unpraktisches Verrechnungssystem von seiten der Regierung — kurz, die italienischen Eisenbahnpachtverträge sind eine der größten Mißgeburten, die der „grüne Tisch" hervorgebracht hat.

Ihre Folge war ein unzulänglicher Eisenbahndienst mit schlechtem Material, schlecht bezahltem und spärlichem Personal. Das Publikum litt darunter, der Handel auch, aber nicht zum wenigsten die Eisenbahner selbst. Diesen waren beim Abschluß der Verträge gewisse Garantien versprochen worden, Pensionsfonds, Gehalts- und Avancementsordnung usw. Es war aber beim Versprechen geblieben. Schlecht bezahlt, ausgebeutet, der Willkür der Vorgesetzten preisgegeben, haben die Eisenbahner den einzig verständigen Weg der Abhilfe beschritten: sie haben sich organisiert und sind mit ihren Forderungen vor die Regierung getreten, der gegenüber sie ein ihnen gesetzlich verbrieftes Recht geltend machten. Die Regierung hat sie hingehalten, bis das Personal die Geduld verlor und im März 1902 mit dem Generalstreik der Eisenbahner drohte. Das half. Das Ministerium — Giolitti war damals Minister des Innern, Zanardelli Ministerpräsident — ließ zwar für mehr als eine Woche die Eisenbahner „militarisieren", gestand aber einen Teil ihrer Forderungen zu, darunter auch unbedeutende Lohnaufbesserungen und einen Teil der Gehalts- und Avancementsordnung, die ihnen seit 1884 zu stand. Der Rest wurde versprochen.

Als man mit der Einlösung dieser Versprechungen gar zu lange warten ließ, drohten die Eisenbahner von neuem. Seit Oktober v. J. war es klar, daß wir einer neuen Massenbewegung des Personals entgegengingen. Die Eisenbahner forderten weitere Gehaltsaufbesserungen, besonders der unteren Grade, Herabsetzung ihrer Einkommensteuerquote auf die der Staatsbeamten (von 9 auf 7½ Proz.), Aufbesserung des ältesten, von den Eisenbahngesellschaften übernommenen Personals, für eine Gesamtsumme von etwa 5 Millionen jährlich u. a. m. Vor 3 Wochen vom Minister empfangen, erhielten die Vertreter der Organisationen einen Sack voll Versprechungen und alles schien sich friedlich zu lösen. Am 22. Februar kam aber, als ein Teil des Gesetzentwurfs über die Ueberführung der Eisenbahnen im Staatsbetrieb, die Absicht der Regierung dem Personal gegenüber ans Licht. Die ökonomischen Zugeständnisse waren ganz und gar unzulänglich, aber selbst wenn sie zufriedenstellend gewesen wären, so war das ganze Projekt unannehmbar, weil es ein unbilliges obligatorisches Schiedsgericht und ein Verbot gegen den Streik statuierte.

Das Schiedsgericht ist derart beschaffen, daß man sich wundert, wie die Regierung die Stirn haben konnte, es vorzuschlagen. Es besteht aus ebensoviel von dem Personal gewählten Arbeitervertretern wie Vertretern der Bahnverwaltung, außerdem gehören aber dem Schiedsgericht an — und das eben bringt die Arbeiter ein für allemal in die Minderheit — ein Mitglied des Staatsrates, ein Appellationsgerichtsrat und ein Mitglied des Oberrechnungsrates. Daß diese drei, die das Zünglein der Wage bestimmen, gerade im Arbeiterinteresse stimmen würden, glaubte wohl der größte Idealist nicht!

Ueber das Streikrecht setzt § 71 fest, daß die Verabredung von drei und mehr Personen, die auf eine vollständige oder teilweise Unterbrechung des Dienstes abzielt oder auf seine Hinderung und Verlangsamung, strafbar ist, und zwar, wenn der Zweck erreicht wurde, mit 6—12 Monaten Gefängnis für die Anführer, Dienstentlassung und Verlust der Pension, und für die übrigen mit Disziplinarstrafen, die bis zur Entlassung und zum Verlust aller erworbenen Rechte verschärft werden können.

Das Gesetz, dessen Wortlaut erst am 23. bekannt wurde, versetzte die klassenbewußte Arbeiterschaft Italiens in die allergrößte Aufregung. Am 24. versammelte sich die Agitationskommission der Eisenbahner, 45 Vertreter der Organisationsgruppen; gleichzeitig trat die sozialistische Parlamentsfraktion und der Parteivorstand zusammen. Der Parteivorstand erließ einen Aufruf an die Sozialisten Italiens, in dem er das Vertrauen aussprach, die Eisenbahner würden der dreisten Provokation gegenüber die richtige Abwehr finden, und das ganze Proletariat Italiens aufforderte, sie in ihrem schweren Kampfe zu unterstützen. Auch die Parteifraktion nahm einstimmig eine Tagesordnung an, in der sie sich verpflichtete, der Annahme der Knebelparagraphen im Parlament alle Mittel, auch die parlamentarische Obstruktion, entgegenzustellen, und die Eisenbahner aufforderte, im Falle des Fehlschlagens der parlamentarischen Kampagne unter Hintansetzung aller wirtschaftlichen Forderungen auch durch die äußersten Maßnahmen ihr Streikrecht zu verteidigen.

Die Eisenbahner selbst kommen erst am Sonnabend mittag zu einer Beschlußfassung. Von einer vollständigen Zurückstellung der wirtschaftlichen Forderungen haben sie nichts wissen wollen, ebensowenig von einem Zuwarten bis zur parlamentarischen Diskussion. Trotzdem griffen sie nicht zu dem, was Parteivorstand und Fraktion als äußerstes Mittel angesehen hatten: zum allgemeinen Ausstand, sondern proklamierten eine neue Kampfesform: die Obstruktion.

Um der Wahrheit die Ehre zu geben, muß man sagen, daß diese Entscheidung unter dem dem Bahndienst fernstehenden Proletariat nicht mit großer Sympathie aufgenommen wurde. Der geschichtliche Augenblick stellte sich so feierlich und entscheidend dar, daß es schien, als könne nur der Generalstreik die einzige würdige Antwort sein. Die Obstruktion erschien fast als eine schwächliche, ja lächerliche Maßnahme.

Man kannte sie eben noch nicht. Kaum aber sah man sie verwirklicht, so gab man den organisierten Eisenbahnern recht und verstand, daß sie die beste, wirksamste Waffe gewählt hatten. Bereits am Sonnabend fiel auf der Station Rom etwa ein Dutzend Züge fort, am Sonntag einige 30, am Montag hörte die Annahme von Frachtgut auf und die Zahl der ausgefallenen Züge überstieg 60. Ebenso, wenn nicht schlimmer, war es im übrigen Italien, auf den kleinen Bahnstrecken mußte der Bahnverkehr ganz ruhen und der Postkutschenverkehr kam wieder zu Ehren. Personenzüge erlitten bis neun Stunden Verspätung; den Rekord der Schnellzugsverspätung erzielte wohl der 9-Uhr-Morgen-Schnellzug Rom-Mailand, der 450 Minuten nach der festgesetzten Zeit ankam. Der Personenverkehr sank nach einer offiziellen Statistik auf 35 Proz., an einem einzigen Tage mußte die Reiseagentur Cook 200 000 Lire zurückgeben für Rundreisebillette, von deren Benützung die Besitzer absahen. Am Donnerstag begann der Preisaufschlag der Lebensmittel in den großen Städten und der Kohlenmangel in der Industrie.

Woher kommt diese ungeheure, allen Nicht-Eisenbahnern unerwartete Wirkung der Obstruktion? Sie hat mehrfache Wurzeln. Einmal ist das Dienstreglement an sich teilweise widersinnig, weil es von unpraktischen Menschen ausgetüftelt worden ist. Dann aber wird seine Anwendung, auch da, wo es im Interesse der Eisenbahner und der Sicherheit des Publikums liegt, unmöglich gemacht durch die schmutzige Sparsamkeit der Gesellschaften, die zu wenig Personal einstellen und längst ausrangierbares Material verwerten. In der Schlechtigkeit des Materials lag die Hauptmacht der Obstruktion, durch die Hunderte von Zügen ausfallen mußten. Mit der Betriebsordnung in der Hand konnten die Eisenbahner vielfach alle Wagen eines Zuges als schadhaft beanstanden und so einfach die Abfahrt verhindern. Schließlich muß man bedenken, daß eben der ganze Eisenbahndienst überhaupt nur durch ein beständiges Jagen und Hetzen des Personals klappt. Zu diesem sich Abjagen und Hetzen kann man aber das Personal nicht zwingen, ebensowenig zu gefährlichen Manövern am fahrenden Zuge. Das ist sein guter Wille, seine freie Entschließung, wie die Gerichtsurteile immer wieder hervorheben, wenn solch einem armen Eisenbahner ein Unfall zustößt.

So war die Regierung tatsächlich der Obstruktion gegenüber machtlos, während sie dem Generalstreik gegenüber Waffen gehabt hätte. Im ganzen stehen im Dienste der drei Gesellschaften 84—85 000 Eisenbahner; von diesen sind 65 000 organisiert. Aber im Generalstreik konnte man nicht einmal auf alle diese 65 000 zählen, weil ein Teil von ihnen — einer ungefähren Schätzung nach etwa 28 000 — noch Reservedienstpflichtig ist und also „militarisiert", das heißt, zur Reservedienstleistung herangezogen werden kann und dann unter militärischer Disziplin steht, so daß er ohne ungeheure Opfer nicht streiken kann. Wahrscheinlich wäre auch während des Streiks der Bahnverkehr nicht vollständiger gehemmt worden, als während der Woche der Obstruktion. Beim Streik genügen wenige Streikbrecher, um einen Zug zu führen; dagegen können wenige Obstruktionisten eine ganze Station festnageln. Man kann wohl sagen, daß die bürgerliche Presse alles, was sie konnte, aufgeboten hat, um die Eisenbahner von der Obstruktion abzubringen und zum Generalstreik zu verleiten.

Im Parlament und im Senat hat die Regierung erklärt, der Obstruktion gegenüber machtlos zu sein, ihre Entwaffnung sei Sache der Bahngesellschaften. Diese haben ihr Heil in zweifacher Weise versucht: mit Disziplinarstrafen und mit Bestechungen. Gegen die zu Unrecht verhängten Strafen leitet die

---

22. Fortsetzung.) [Nachdruck verboten.]

Ein Sieger.

Roman
von
Edouard Rod.

Trina begann seine Pantomime von neuem, dann blieb er stumm und schlenkerte nur unruhig mit den Armen. Einige Schritte weiter hatte Gotto schielend der Szene gefolgt; jetzt näherte er sich mit liebenswürdiger Miene der Gruppe, ein Lächeln auf den Lippen:

„Soll fragen ich, Herr? ... Ich Ihnen Antwort sage. ... Bitte, Herr, sagen Sie!"

Der Inspektor antwortete ihm nur durch einen verächtlichen Blick. Der andere ließ sich jedoch nicht stören, sondern begann seine Ware zu loben:

„Schöner Knabe, heh? .... Groß, stark, hübsch.... Wahrer Antinous, glauben Sie! ..."

Und er schaukelte sich wohlgefällig, die Zigarette zwischen den Fingern, das runde Hütchen auf dem linken Ohr, als Mann, der zufrieden mit sich ist und Komplimente erwartet.

Wie der Inspektor sich entfernte, sah er Delemont auf sich zukommen, der ihn mit zuckersüßer Miene anredete, um eine jener kleinen Biedermeierkomödien zum besten zu geben, die er so gern gelegentlich von Stapel ließ, wenn er jemand sich geneigt machen wollte, oder auch einfach, wenn er Laune dazu hatte. In solchen Augenblicken schien er ein anderer Mensch, die harten Züge seines Gesichts verschwanden, er lächelte, sein Blick bekam einen anderen Ausdruck, und er sprach ohne Zusammenhang, in kurzen Sätzen, alles durcheinandermischend:

„Wollen Sie glauben, Herr Inspektor, daß Sie mir einen großen Dienst erwiesen haben? ... Tatsächlich! .... Der Arzt hat mir abgeraten, meinen kleinen Neffen hier zu behalten, erinnern Sie sich seiner? ... Er hält ihn für schwach auf der Brust ... An so etwas hätte ich nie gedacht; in meiner Familie weiß man gar nicht, was das ist, schwach auf der Brust sein, oder überhaupt schwach sein! ... Ganz unter uns, ich halte ja nicht viel von diesen ärztlichen Geschichten, das sind Schwätzer ... Aber schließlich, nehmen Sie an, das Kind wäre krank geworden, während es hier in der Fabrik gearbeitet hätte! ... Denken Sie, ich habe einen Schwager, der hat ganz Ihre Ideen ... Ja, ja, Sozialist, Kollektivist, ein Mensch, der immer nach dem Staate ruft, kurz, was Sie nur wollen .... Und er ist doch sein Vormund! .... Sie begreifen! ..."

„Sollte der auch Angst haben, da er so liebenswürdig ist," dachte Bürier, indem er ihn anhörte; und er antwortete:

„Ich wußte, daß die Sache so enden mußte. Sie sehen also, daß unser Eingreifen bisweilen auch etwas Gutes hat."

Delemont trieb seine Liebenswürdigkeit doch nicht soweit, ihm zuzustimmen.

„Na! na!" meinte er, „nicht oft! ... Haben Sie meine neuen Träger gesehen? ... Diesmal können Sie doch nicht behaupten, daß sie zu jung aussehen!"

„Allerdings, die haben ihre dreizehn Jahre sicher!"

„Und fünfzehn und sechzehn, lieber Herr! .... Es scheint fast, als ob es Ihnen leid täte? ... Gestehen Sie nur, Sie würden mich gerne noch mehr schikanieren!"

Bürier protestierte lebhaft:

„Oh! ganz und gar nicht, Herr Delemont; seien Sie versichert, ich freue mich, daß ich nicht die geringste Ausstellung zu machen habe, und ich wünsche nichts sehnlicher, als daß dieser Zustand andauere."

„So geht es mir auch, ich verlange nichts weiter, als immer mit Ihrem geliebten Gesetz in Ordnung zu sein! ... Aber was wollen Sie? Wenn man nicht kann, dann kann man eben nicht! ... Zum Teufel! Man muß auch ein wenig etwas von den Dingen verstehen! ... Unsere Industrie hat eben auch ihre besonderen Bedingungen, und ich habe nicht die mindeste Lust, meine Öfen ausgehen zu lassen, das versichere ich Ihnen!"

„Sie bauen lieber neue dazu, Herr Delemont! Man braucht nur in Ihre Fabrik hineinzutreten, um zu sehen, daß sie in voller Tätigkeit steht, und eine Ordnung herrscht da ... wie nicht in vielen!"

Dieses Kompliment eines Mannes, der etwas von der Sache verstehen mußte, war dem Hüttenbesitzer äußerst schmeichelhaft.

„Man macht es, so gut man kann," antwortete er, „und man würde ja gern noch mehr machen, wenn einem nicht immer Knüppel in den Weg geworfen würden. ... Aber die Theoretiker machen den Praktikern das Leben herzlich sauer! .... Also auf Wiedersehen, Herr Inspektor."

Ermutigt durch den fast freundlichen Ton der Unterhaltung versuchte Bürier dieselbe durch einen Scherz zu enden:

„Es wäre Ihnen wohl lieber, wenn es auf Nimmerwiedersehen wäre, nicht wahr?" meinte er lachend.

Delemont lachte auch, indem er antwortete:

„Oh nein, gewiß nicht! ... Ich habe gar nichts gegen Sie ... Im Gegenteil, ich mag die Leute gern, die das, was sie tun, auch ganz tun; mein Wort darauf! ..."

Und er schüttelte ihm die Hand.

Bürier entfernte sich, erstaunt über soviel Liebenswürdigkeit und bereit, sich kühnen Hoffnungen hinzugeben; der Mann war schließlich im Grunde nicht so schlimm, und das Leben hat schon unwahrscheinlichere Romane gezeitigt! .... Am entgegengesetzten Ende der Brücke, die er rechter Hand überschreiten wollte, sah er auf der anderen Seite Alice, Estelle, Soutre und Valentin kommen. Er ging hinüber, um ihnen zu begegnen. Valentin erkannte ihn zuerst, drückte Alice die Hand und rief:

„Da ist er! ..."

All die Dankbarkeit, die er seinem Retter widmete, lag in diesem Ausruf. Das junge Mädchen drehte den Kopf nach Bürier hin, der sie grüßte. Er zögerte einen Augenblick und die Gruppe blieb stehen:

„Guten Tag, Herr Inspektor!"

„Guten Tag, Fräulein Delemont!"

Sie waren geniert, wußten nicht recht, was sie sich sagen sollten, unter dem Banne der erstaunten Blicke von

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id416950779-19050309/1 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG