



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBANARBEITER.

Redaktion und Administration:
Budapest, VII., Rottenbiller-utca Nr. 1, I. Stock 10
wohin alle Briefe und Sendungen zu adressieren sind.

= Erscheint =
jeden Freitag.

Pränumerationspreise:
Monatlich --- fl. ---.40 (K ---.80) | Halbjährlich --- fl. 2.40 (K 4.80)
Vierteljährlich --- > 1.20 (< 2.40) | Einzelne Nummer > ---.10 (= ---.20)
Verbandsmitglieder erhalten das Organ unentgeltlich.

☞ **Kollegen, agitirt für Euren Verband!** ☜

Josef Kovács †

Eine erschütternde Tragödie fand ein jähes Ende. Unser treuer Kollege Josef Kovács ging freiwillig in den Tod. Um eine Eisenbahnkatastrophe zu verhindern, opferte er sich seinerzeit auf. Man zog ihn blutig, ohne die rechte Hand, unter den Trümmern heraus.

Monate vergingen, bis er das Krankenhaus verlassen konnte. Als er endlich herauskam und die linke Hand, Hilfe suchend, der Direktion der Máv. entgegenstreckte, wies ihn diese brüsk ab. In seiner Erbitterung über diese rohe, unmenschliche Handlungsweise erschob er sich.

Wir registriren diese traurige Thatsache nur kurz. Gibt es doch so viele Josef Kovács unter uns. Friede seiner Asche. Wir aber, die Lebenden, denen die Hände vor gerechter Empörung sich zu Fäusten ballen, geloben uns über das Grab des unglücklichen hinaus: **Mit verdoppelter Energie, ohne Rast noch Ruh, dahin zu trachten, daß der gierigen kapitalistischen Ausbeutung der Máv. ein Ende gesetzt werde.**

Eisenbahnerlos.

(Rangirers Los).

Ein Krachen und Rollen, ein Rufen und Schreien
Dazwischen der schwankende, irrende Schein
Von kleinen Laternen und huschende Schatten,
Signallaternen am Boden mit matten,
Schwach leuchtenden, seltsamen Zeichen
darauf
Und schrilles Pfeifen und Dampfgeschnauf
So geht's ohne Pause die ganze Nacht
Bis wieder im Osten die Sonne erwacht.

Ob Regenschauer, ob Sturmgebraus,
Stets muß der Rangirer zum Dienste hinaus,
Und immer sitzt ihm der Tod im Nacken,
Grinst auf ihn nieder und will ihn packen,
«Hopp, spring nur, Freundchen, doch
strauchle nicht,
Sonst bist Du mein, Du armseliger Wicht!»
Schon zittern die Knie, der Kopf ist
verwirrt
Von all dem Geräusche, das ihn umschwirrt.

Da kommt ein Wagen, nur schnell zur
Seit' —
Der Tod im Nacken macht sich bereit —

Von jenseits keucht die Maschine daher
Und wirft den Armen zu Boden schwer.
Rollt über ihn hin — ein grausiger
Schrei —
Ein schwaches Wimmern — dann ist's
vorbei.

Und um den Todten in weitem Kreis
Wird manches Auge nun feucht und heiß;

Man holt eine Bahre und legt ihn darauf,
Der Tod aber — hockt einem Anderen auf.
(Aus: «Der wahre Jakob»).

Der Eisenbahner und seine Presse.

Ein imposantes Heer ist es, das sich heute um das rothe Banner der Sozialdemokratie schart und jeder Tag führt ihm neue opfermuthige Streiter zu. Aus dem kleinen verachteten Häuflein, das vor vierzig Jahren den von Lassalle gewiesenen Bahnen folgte, ist eine wohlorganisirte Armee geworden, die selbst dem Feinde, wenn auch widerwillig, Bewunderung und Achtung abnöthigt und — was die Hauptsache ist — Furcht einflößt. Daß es so gekommen ist, ist in erster Linie der fortschreitenden ökonomischen Entwicklung zuzuschreiben, die rücksichtslos und unbarmherzig mit all den kleinen selbstständigen Existenzen, die sich zwischen Proletariat und Großkapital eindringen, aufräumt und dadurch Raum schafft für den gewaltigen Kampf, der sich zwischen den beiden Hauptmächten abspielt und der die Signatur unserer Tage bildet.

Aber wenn die industrielle Entwicklung für sich allein im Stande war, die Massen aufzuwühlen, sie zum proletariischen Bewußtsein zu bringen, so genügte sie doch nicht, um das Proletariat der Organisation zuzuführen. Dazu bedurfte es der unverdrossenen Arbeit der ungezählten Tausende wackerer, selbstloser Männer, die unbekümmert um ihre eigenen persönlichen Interessen, häufig unter Aufopferung ihrer eigenen Existenz die unorganisirten Massen zu Bataillonen,

Regimentern und Brigaden formten. Und daß auch die Uebung im Kampfe nicht fehlte, dafür sorgten die herrschenden Gewalten mit ihren Verfolgungen, Maßregelungen und dergleichen. Vexationen der Behörden war für die organisirte Arbeiterschaft, um bei dem militärischen Bilde zu bleiben, ein Exerziren im Feuer.

Die Waffen in diesem Kampfe schufen sich die Kämpfenden selbst und wenn die Regierenden ihnen eine entwunden zu haben glaubten, so trat alsbald eine andere an ihre Stelle, die noch wirksamer gehandhabt wurde und dem Feinde noch schlimmere Wunden schlug.

Als die brachbarste Waffe in diesem Kampfe hat sich die Presse erwiesen. An dem Stande der Arbeiterpresse läßt sich das Wachsthum der Arbeiterbewegung messen. So wie die letztere selbst aus den kleinsten Anfängen zu ihrer heutigen dominirenden Stellung heranwuchs, so ist auch die ihr dienende Presse allmählich zu einer Macht geworden, die den Gegnern nicht geringen Respekt einflößt. Sie ist es auch, gegen die sich ihre wüthendsten Angriffe richten.

Ihre unentwegt gesinnungstüchtige Haltung hat erst in den letzten Monaten eine Fluth von Verfolgungen über sie gebracht. Aber keine Maßregelung, keine Verfolgung, keine Verurtheilung hat vermocht, sie einzuschüchtern, geschweige denn sie im Kampfe für die Interessen des werththätigen Volkes auch nur einen Schritt zurückweichen zu lassen.

Die Arbeiterklasse hat in diesem Kampfe ihrer Presse treu zur Seite gestanden, sie hat es an Ermunterung nicht fehlen lassen; Zeuge dessen ist die stetig wachsende Abonnentenzahl der einzelnen Organe, die, man kann fast sagen, mit jedem Schlag, der von den Gegnern geführt wird, aufs Neue emporschnellt. Demungeachtet gibt es noch Viele, «die draußen stehen», die

zwar an den Früchten des Kampfes theilnehmen, aber seine Lasten nicht tragen möchten. *Das ist eines ehrlichen Mannes unwürdig.*

Zahlreiche Eisenbahner halten noch statt des Blattes, das ihre politischen und sozialen Anschauung vertritt, bürgerliche Blätter. Der Eine thut es der Annonzen, der Zweite des vielen Papiers wegen, ein Dritter steht gar unter dem Pantoffel, seine Frau leidet es nicht, daß er ein sozialdemokratisches Blatt liest.

Das muß anders werden. Angesichts der Verfolgungen, mit denen die sozialdemokratische Partei und ihre Presse so ausgiebig bedacht wird, angesichts der immer unverschämter hervortretenden Reaktion, angesichts der wüsten Beschimpfungen der Feinde appelliren wir an Euch Eisenbahner, thut Eure Pflicht, indem Ihr mehr als bisher Eure Presse unterstützt.

Hinaus mit der gegnerischen und «unparteiischen» Presse aus den Hütten der Arbeiter und hinein mit dem Arbeiterblatt, der «Népszava», «Volksstimme!» An Euch ist es, die Volksstimme noch gefürchteter zu machen, als sie es schon ist, an Euch ist es, Eure beste Waffe im Emanzipationskampfe zu schärfen:

*Den Feinden zu Trutz,
Den Eisenbahnern zu Nutz!*

Eine Sklaven-Verordnung:

Die Sklaven der amerikanischen Anpflanzungen wurden in der grausamsten Zeit von den Sklavenhaltern so behandelt, daß wenn sie nicht bis zur vollständigen Erschöpfung arbeiten wollten und in dem Bewußtsein ihres Menschenthums gegen die thierische Behandlung protestierten, oder nur zu protestieren wagten gegen die barbarischen Quälereien, so wurde sofort über ihren Köpfen die dreitheilige, in Nägeln endende Peitsche geschwungen. Zuerst wurde sie nur unheilverkündend geschwungen und wenn sich das Opfer darauf nicht schnell duckte, so peitschte man es zu Tode. Das freie Amerika hob die Sklaverei auf. Das System der Peitsche aber wanderte zu uns, in die Welt der weißen Sklaven. Drohend schwingen die ungarischen Sklavenhalter die Peitsche über den weißen Sklaven der Máv. So wollen die Pflanzler der Máv. thierische «Disziplin» schaffen und sie scheinen die Absicht zu haben, alle zu Tode zu peitschen, die unter den Sklaven auch Menschen sein wollen und menschliche Rechte fordern. So eine mit Nägeln endende Peitsche gab vor einigen Wochen der ruhmreich regierende Handelsminister, Seine Excellenz Franz Kossuth den Sklaventreibern mit folgender Verordnung in die Hand:

Direktion der kön. ung. Staatsbahnen.

156101

A. J.

Auf Grund der Entscheidung *Seiner Excellenz des Herrn kön. ung. Handelsministers* vom 31. Juli d. J., 56560/III., zeigen wir an, daß solche Arbeiter, die die dienstliche Disciplin nicht anerkennen, gegen die Interessen der Anstalt handeln, oder ihre Kollegen aufreizen, können, bis der im Prinzip bereits angenommene Eisenbahn-Gerichtshof gegründet wird, *mit Kündigung oder im Wege der strafweisen Entlassung aus dem Dienst entfernt werden.*

Budapest, am 15. August 1906.

Marx.

Die zerstörende schreckliche Wirkung dieser *Sklaven-Verordnung*, kann man nur verstehen, wenn man die Zustände bei der Máv. kennt. Jahrzehntlang vegetirten zehntausende Arbeiter in dumpfer, feiger Unterdrückung. Es durfte sie ein Jeder verunglimpfen, angefangen vom Bureaupraktikant bis zu den höchsten Gottheiten. Alle mehr oder weniger Tyrannen, und der Eisenbahnarbeiter konnte nur durch Korruption, Speichelleckerei oder durch Verleumdung seiner Genossen sich seine erniedrigende Stellung etwas erleichtern. Künstlich wurden die Sklaven gezüchtet, mit allen Sünden und Schmutz des Knechtthums. Dann kam eine Zeit, welche der Morgenröthe ähnelte. Man betrachtete die Arbeiter beinahe als Menschen. Die Rechte der Arbeiter wurden auch besprochen. Man gab ihnen das Recht zur Organisation und Monate lang konnte man glauben, daß man auch die Eisenbahnarbeiter in die Gemeinschaft der Menschen aufgenommen habe.

Die kleineren und größeren Tyrannen sahen wie versteinert, mit Schrecken diese Veränderung. Erbittert, mit Zähneknirschen sahen sie die Dämmerung ihrer Willkürherrschaft hereinbrechen. Sie versuchten da und dort noch mit der alten Methode, aber sie mußten einsehen, daß man kein Holz mehr hacken kann auf dem Rücken des Arbeiters. Und in der Hoffnung «einer besseren Zukunft» ergaben sie sich, Rachepläne brütend, in das Unabänderliche. Nachher kam das «nationale», das «parlamentarische» Zeitalter. Als an die Spitze des Handelswesens jener Mensch kam, dessen Name Anbetung und Enthusiasmus fürs ganze Land bedeutete, hofften Manche nach den vielen Versprechungen endlich an das Nahen einer besseren Zeit.

Und eigenthümlich! Schon in den ersten Tagen der neuen Ordnung erhoben die Sklaventreiber ihre Köpfe. Wie wenn sie gefühlt hätten, daß es für sie wieder tagt. Als hätten sie den Wind gespürt, in dem die alte Sklavenordnung wieder auflebt. Sie versuchten es wieder mit den alten Praktiken, aber jetzt war keiner da, der ihnen von oben auf die Finger geklopft hätte.

Im Gegentheil. Der große Minister mit dem ruhmreichen Namen gab ihnen mit der Sklaven-Verordnung wieder die nägelbeschlagene Peitsche in die Hand, mit der sie nun nach Lust und Liebe unter den Eisenarbeitern grassiren können.

Es glaube Niemand, daß wir die «Aufwieger» und «Empörer» in Schutz nehmen wollen. Schon deshalb nicht, weil uns sich ruhig organisirenden Arbeitern gerade die im Dunkel sich versteckenden und Aufreizenden den meisten Schaden verursachen. Aber diese Verordnung ist nicht gegen die «Aufwieger» und «Empörer» gerichtet, **sondern gegen die Rechte und Freiheit der Arbeiter.**

Wer entschied wohl, wer der Aufreizer und wer der Aufwieger ist? Das unabhängige Gericht? Oh nein! Die dienstthuenden Chefs und kleineren Tyrannen. Wem nicht die Nase des Arbeiters gefällt, wer nicht vor jeder Niedertracht den Kopf beugt, wer nicht wortlos alle Frechheiten erträgt, wer frei zu denken wagt und sein gesetzliches Recht benützt, der ist «empörend» und «aufreizend» und auf den schlägt die Peitsche nieder!

Die Verordnung Franz Kossuth's, das Zeichen einer traurigen Epoche, hat alle Bluthunde von ihren Ketten befreit, die man nun schrankenlos auf die Reihen der Eisenbahnarbeiter loslassen kann.

Und sie verheeren schon! Nur ein Beispiel: Die Verordnung wurde in einigen Werkstätten ausgehängt. Natürlich, nur um die Arbeiter zu erschrecken. Außerdem hat man sie der ganzen Linie entlang vorgelesen und mit entsprechenden Erklärungen versehen. Das Resultat blieb nicht aus. Diese Woche sollte Sonntag unser Verband in

Szerencs, Székelyhid, Csák und Bática Sitzungen abhalten, da wir dort überall begeisterte Anhänger unserer Organisation haben. Nach Vorlesung und «Erklärung» des Sklavengesetzes verstanden unsere armen Genossen, was «Aufreizung» und «Aufwieglung» in der Verordnung heißt, und sagten die Sitzungen ab. Jene, welche durch die Verordnung erschrocken sind, haben mit einem Schlag das Recht der Organisation verloren.

Aber das ist nur der Anfang. Die Fortsetzung folgt. Ein freies Wort, ein selbstbewußter Blick wird genügen, daß sie die Peitsche schwingen. Und Alles war Schall und Rauch, was wir bis jetzt mit großen Opfern und begeistertem Kampfe in Rechten und Freiheiten erwarben.

Die Lage ist klar und es bedarf schneller Entscheidung.

Entweder beugen wir uns vor dem Hute Geßler's und küssen die Peitsche, dann sinken wir wieder in den dumpfen, feigen und elenden Sklavendienst von ehemals; oder aber wir besiegen diese neuen Hindernisse mit neuem Kampfe und wenn es sein muß, so wollen wir auch *mit den größten Opfern* unsere erworbenen Rechte erhalten. *Es ist möglich, daß wir in kurzer Zeit vom Schauplatz des Debattirens auf den Kampfplatz der Thaten müssen.* Freunde im ganzen Land! Seien wir auf unserer Hut, denn man kann nicht wissen, *in welchem Moment der Tropfen kommt, welcher das Glas zum Ueberlaufen bringt.*

Wer vom Verband wegbleibt, wer seine Verpflichtungen nicht einhält und die Mitgliedschaft fallen läßt, der schädigt sich selbst, dann seine eigene Familie und hindert das Fortschreiten, die Entwicklung der Menschenklasse, der er selbst angehört!

Verstaatlichung der Südbahn.

Von verlässlicher Seite erfahren wir, daß seit geraumer Zeit Berathungen und Verhandlungen zwischen dem ungarischen Handelsministerium und der Südbahn-Verwaltung gepflogen werden, deren Substrat *die Verstaatlichung der ungarischen Südbahn-Linien* bildet. In dieser Verstaatlichungsfrage traten Anfangs große Schwierigkeiten hervor, welche beseitigt werden mußten, doch haben sich die Chancen unter dem Ministerium Wekerle—Kossuth derart gebessert, daß die Angelegenheit schon demnächst dem Ministerrathe zur Beschlußfassung vorgelegt werden wird. Die haute finance hat hievon bereits seit einiger Zeit Kenntniß und das ist auch der Grund der Haussebewegung in Südbahn-Aktien.

Die Idee der Verstaatlichung dieser Linien ist keine neue. Frühere Regierungen haben sich mit derselben wiederholt befaßt und auch seitens der Gesellschaft ist die Eventualität sicherlich wiederholt in Erwägung gezogen worden. In neuerer Zeit spielt die Verkehrspolitik eine große, fast ausschlaggebende Rolle im Wirtschaftsleben und da eine gesunde Verkehrspolitik nicht gemacht werden kann, wenn man nicht im Besitze der hauptsächlichen Verkehrswege ist, war es nur natürlich, daß die jeweiligen ungarischen Regierungen stets den Wunsch hegten, die in Ungarn liegenden Linien der Privatbahnen an sich zu bringen. Andererseits befand sich die Südbahn eine lange Reihe von Jahren hindurch in ungünstigen finanziellen Verhältnissen, welche es auch ihr erwünscht erscheinen hätten lassen, einen Theil ihrer Linien abzugeben und sich dadurch Luft zu machen. Trotzdem konnte zur Verstaatlichung doch nicht geschritten werden, weil andere, noch wichtigere staatliche Aufgaben zu bewältigen waren.

Die ungarischen Linien der Südbahn, welche nun den Gegenstand der Verstaatlichung bilden, umfassen die Linien:

Sopron—österreichische Grenze mit --- ---	27.496 Kilometer,	
Sissek—Zágráb—österr. Grenze und Sissek—Galdowo--- ---	76.772	»
Budapest—Kanizsa—Csáktornya—österr. Grenze und Székesfehérvár—Komárom	357.820	»
Sopron—Kanizsa --- ---	165.030	»
Kereftur—Barcs --- ---	72.120	»
Fiume—österr. Grenze	2.387	»
Zusammen ---	701.625 Kilometer.	

Wie man sieht, handelt es sich um eine sehr bedeutende Transaktion, welche große Mittel in Bewegung setzen wird. Wir glauben zwar nicht, daß die ganze Kaufsumme auf einmal zur Auszahlung gelangen werde. Wahrscheinlicher ist es, daß derselbe Modus befolgt werden wird, welchen die italienische Regierung im Jahre 1875 bei Ablösung der lombardischen Linien und die ungarische Regierung im Jahre 1880 bei Uebernahme der Linie Zágráb—Károlyváros befolgt haben, indem beide fixe Annuitätzahlungen vereinbarten, welche bis zum Jahre 1968 laufen. Dieser Modus dürfte nicht bloß wegen der leichteren Abwicklung gewählt werden, sondern auch aus dem Grunde, weil mit dem Erlöschen der Konzession auch das Heimfallsrecht an den Staat eintritt, so daß die Linien im Jahre 1969 sammt Fahrbetriebsmittel dem Staate ohnehin anheimfallen würden.

Die Verstaatlichung wird in erster Linie jenen Orten zu Gute kommen, welche an den genannten Linien liegen, denn der Staat wird unmöglich die hohen Tarife der Gesellschaft aufrechterhalten können. Ob nun die Transaktion vom Standpunkte der Staatsfinanzen eine vorteilhafte sein wird, ist in Anbetracht der notwendig werden Reduzierung der Tarife, fraglich. Es ist möglich, daß der Verkehr sich heben wird, es ist auch möglich, daß ein Theil der bisherigen Frachten der ungarischen Staatsbahnen auf die neuerworbenen Linien überwiesen und dadurch eine höhere Rentabilität erzielt werden wird. Es kann aber auch das der Fall sein, daß der Staat ein schlechtes Geschäft macht. Ein Urtheil kann man sich hierüber erst dann bilden, wenn die *Details* des definitiven Uebereinkommens bekannt sein werden. Vorläufig will es uns bedünken, daß für die Transaktion nicht bloß wirtschaftliche, sondern auch *taktische Momente* bestimmt waren. Die *Koalitionsregierung muß etwas machen, um die öffentliche Meinung zu beschäftigen und jene Dinge vergessen zu machen, welche sie versprochen hat*. Dann bietet eine so große Transaktion Gelegenheit, Anhänger, die eventuell unzufrieden zu werden beginnen könnten, zu befriedigen. *Man kann zahlreiche Pensionierungen vornehmen und die freigewordenen Stellen neubesetzen*. Auch sonstige Vortheile lassen sich gewähren, kurz: *man schafft sich für eine gewisse Zeit Ruhe*. Doch wie dem immer sei, wir wollen nicht voreilig urtheilen und vorläufig abwarten, ob die Bestätigung unserer Nachricht auf dem üblichen Wege erfolgen wird, durch ein offizielles Dementi.

KORRESPONDENZ.

Piski. Unser Herr Werkstättenchef *Meska* verbrachte seinen Urlaub in Klausenburg, wo ihm während dieser Zeit sein ältestes Kind starb. Da wir diesen traurigen Fall zu spät erfuhren, hatten wir, leider, keine Gelegenheit, dem Chef unser Beileid auszudrücken, aber 4 Schmarotzer unter den Piskier Genossen und zwar *Peter Haute*, *Andreas Orosz*, *Johann Dercsi* und *Franz*

Kirhof wollten insgeheim nach Klausenburg, einen Kranz an die Bahre des Kindes legen, kamen aber um einen Tag zu spät. Trotzdem ließen es sich die Arbeiter *Simki* und *Boka* nicht nehmen, dem Werkstättenchef bei seiner Rückkehr zu kondolieren. Wir wollen nur darauf hinweisen, daß es der Piskier Eisenbahnerschaft nicht gefallen kann, in ihrem Verband äuidige Schafe zu bergen.

Petrozsény. (*Die Wuthausbrüche Peter Both's.*) Wissen Sie wohl, wer Peter Both ist? Nicht wahr, das wissen Sie nicht? Also, Herr Peter Both ist Kondukteur in Petrozsény. Dieser Herr findet darin sein Vergnügen, daß er unsere Genossen verleumdet, dieselben Juden, Sozialisten, Banditen und Aufhetzer schimpft, die zu ihm eingetheilten Arbeiter herumstößt und wenn sie Klage führen wollen, droht er, sie einfach zu verprügeln. Und dieser wüthende Frater darf Alles straflos thun, denn die kleinste Sorge des Stationschef Tribusz ist auch grösser, als daß er sich um solche Lappalien kümmern würde. Wir aber können die Rohheiten des Herrn Both nicht verschweigen und wollen die Aufmerksamkeit der interessirten Kreise erregen, indem wir wünschen, daß die Arbeiter von diesem Wütherich befreit werden, bis es nicht zu spät ist!

Station Rákos. (*Von einem Fuchs zwei Felle.*) Bahnaufseher Stefan Tamás kann während der Nacht in die Bahnarbeiter-Wohnungen gehen und einen von den ambulanten Wächtern oder Schmierern aufwecken, damit derselbe bei den Semaphoren helfe. Der Telegraphen-Kontrollor befahl, daß diese Überstunden verrechnet werden. Trotzdem fällt dies dem Herrn Bahnaufseher nicht ein, denn er meint, sie bekämen deshalb 1 fl. 10 Kreuzer Taglohn, *damit sie auch die Nacharbeit verrichten*. Der Herr Bahnaufseher soll daran denken, daß er auch Familienvater ist und soll daher nicht wünschen, daß die Arbeiter so eine Arbeit machen, die sie nichts angeht.

Pécel. (*Der wildgewordene Praktikant.*) Bitte nicht zu glauben, daß diesmal von Herrn *Ludwig Góth*, Sektionsingenieur, die Rede ist. Diesmal nicht. *Franz Lengelbruger*, Bahnaufseher Praktikant ist jener wilde Teufel, der die Arbeiter nur deshalb mit den ärgsten Schimpfnamen belegt, weil diese nicht seinen höchst wahnsinnigen Anfällen folgen wollen. Herr Lengelbruger findet es im Geist der *Máv.*, daß er einem Arbeiter, der 28 Jahre bei der Bahn ist, Schimpfnamen, wie *Esel*, *Ochs*, *Stier*, an den Kopf wirft, nur aus dem Grunde, weil der betreffende Vorarbeiter zu lächeln wagte, als er den Bahnwächtern das Öl ausfolgte. In Pécel glaubt man sicher, daß man dann am klugsten scheint, wenn man am größten ist. Herr Lengelbruger glaubt dies bestimmt. Die Arbeiterschaft wird aber dafür sorgen, daß solche Gedanken aus dem Schädel des Herrn Lengelbruger je eher herausfliegen.

Die Redaktion und Administration des „Fachblatt der Eisenbahner“ befindet sich vom 1. August 1906 ab VII., Rottenbiller-utcza I, I. 10.

RUNDSCHAU.

Wer ist der Schuldige? Dieser Tage brachte die Kurie in einem Eisenbahnprozeß die höchste Entscheidung. Der Fall, in welchem die dritte Instanz entschied, ist folgender: Am 3. Januar 1905 entgleiste der in Barcs aus Pakrac kommende Lastzug in Folge falscher Wechsellstellung und kollidirte mit einer im Bahnhof stehenden Lokomotive. Beide Lokomotiven wurden beschädigt und zwei Eisenbahnwagen entgleisten. *Josef Mendl*, Maschinführer, erlitt leichtere Verletzungen, während der Heizer *Ludwig Wolff* für sein ganzes Leben ein Krüppel bleiben wird. Der

Kaposvárer Gerichtshof verurtheilte *Ladislaus Fischer* als Wechselsteller und den Lokomotivführer *Jakob Jergler* als Diejenigen, durch deren «fahrlässiges Versäumniß» die Katastrophe geschah, zu je 2 Wochen Gefängniß, welches Urtheil auch die kön. Tafel in Fünfkirchen bestätigte. Die Verurtheilten appellirten an die Kurie, welche die Appellationseingabe ablehnte. Damit wäre die Sache vom juridischen und richterlichen Standpunkt aus erledigt. Aber das Gewissen und die Gerechtigkeit kann nicht wortlos an dem Fall vorübergehen. Der wirkliche Sünder, der einzige Verursacher dieser und ähnlicher Fälle, saß nicht auf der Anklagebank. Ueber den richtigen Sünder hat kein Forum gerichtet. Der wirkliche Sünder ist *der übermüdende, überlastende Dienst der Eisenbahngestellten*, welcher dieselben oft unfähig macht, selbst die einfachsten Vorsichtsmaßregeln zu beobachten. Es ist ein wahres Wunder und nur dem Pflichtgefühl und der Nüchternheit der Eisenbahner zuzuschreiben, daß nicht noch viel mehr Caramboles und Eisenbahnunglücke geschehen. Ach, wie nothwendig wäre es schon einmal, den richtigen Sünder auf die Anklagebank zu schleppen.

50.000! Eine stolze Ziffer setzt der «Eisenbahner» in seiner letzten Nummer an die Spitze seines Blattes: 50,000! Die Gewerkschaft der österreichischen Eisenbahner hat nun endlich diese Ziffer erreicht. Eine ungeheure Summe von Energie, von Tapferkeit, von Klugheit, von Zähigkeit und von Idealismus hat diesen prächtigen Erfolg der österreichischen Eisenbahner ermöglicht. Mit Gewalt hat der Staat, noch ist der Name des Herrn von Gutenberg nicht vergessen, die Organisation der Eisenbahner verhindern wollen. Mit Tücke hat Herr v. Wittek, der Protektor der christlich-sozialen Pflanzenorganisationen, das Wachstum der klassenbewußten Eisenbahnerorganisation zu verhindern gesucht. Alles vergeblich. Statt der heute aufgelösten Organisation stand morgen schon eine neue, verjüngte, verstärkte, einbruchssichere Organisation auf festen Füßen. Daß die Versuche, eine so intelligente Arbeiterschaft wie die der Eisenbahner in klerikale Protektionsvereine einzufangen, fehlschlügen, verstand sich von selbst. Unaufhörlich wuchs und erstarkte die Gewerkschaft und in jeder Werkstätte, auf jeder Lokomotive stehen Eisenbahner, die der Kraft ihrer Organisation mehr als einen Sieg zu danken haben. Die 50.000, die jetzt in den Reihen der Eisenbahnerorganisation Platz haben, bürgen dafür, daß diese Errungenschaften erst ein Anfang auf dem Wege der Erringung befriedigender Arbeitsbedingungen für die Eisenbahner ganz Oesterreichs sind. Mit diesen von tapferem Klassenbewußtsein durchdrungenen 50.000 und mit den tausenden Berufskollegen, die noch zu ihnen stoßen werden, muß der Staat heute schon rechnen! Den Genossen, die an diesem Werk mit Muth und mit Vorsicht, mit Idealismus, mit Selbstlosigkeit und, wir dürfen es wohl sagen, auch mit Schlangenklugheit gearbeitet haben, ist zu den erreichten 50.000 herzlichst zu gratuliren. Es sind Tausende Indifferente zu gewinnen, noch ist in vielen Gewonnenen das Zielbewußtsein zu vertiefen; aber aus dem Erreichten läßt sich Zuversicht für alle Zukunft schöpfen!

Brand auf einer Eisenbahnbrücke. Aus Vác wird geschrieben: Dieser Tage geriethen die Holzbestandtheile der etwa fünfzig Meter langen Eisenbahnbrücke über die Ipoly zwischen den Stationen Ipolyvec und Dejtár in Brand, ohne daß Jemand davon etwas merkte, da der Brand während der Nacht ausgebrochen war.

Erst in den Morgenstunden nahm ein Bauer, als er auf seine Felder fuhr, diese Verheerung der Brücke wahr und da er

wußte, daß der Balassagyarmater Zug bald fällig sei, trieb er seine Pferde an, um einem eventuellen Unglücke vorzubeugen. Durch das rasend schnelle Fahren ging zwar der Wagen in Brüche, aber es gelang dem wackeren Manne doch, den Zug noch beizugehen und zum Halten zu veranlassen. Dann verschwand er und noch jetzt weiß man nicht, wer der Mann ist, dem viele Menschen vielleicht die Rettung ihres Lebens zu danken haben.

Scheinwerfer bei Eilzügen. Aus Köln wird gemeldet: In Folge des Attentats auf den Schnellzug Brüssel—Köln wurden auf dieser Strecke Versuche mit Acetylen-Scheinwerfern gemacht, die, an der Lokomotive befestigt, 300 Meter weit die Strecke erhellen. Da die Versuche gut ausgefallen sind, steht die Ausrüstung der Schuellzüge Brüssel—Köln mit Scheinwerfern bevor.

Kein Alkohol für die Eisenbahner! Die Generaldirektion der badischen Eisenbahnen hat folgende Vorschriften erlassen: 1. Die gemeinsamen Bestimmungen für die badischen Staatseisenbahnbeamten verbieten den Genuß geistiger Getränke auf den Geschäftszimmern, sowie den Besuch von Wirthschaften während des Dienstes. 2. Dem Fahrpersonal, Zugbegleitungs- und Zugbeförderungspersonal ist der Besuch von Wirthschaften auf Zwischenstationen, sofern eine Erfrischung überhaupt nöthig erscheint, nur bei einem Aufenthalt von mehr als einer halben Stunde und nur mit Zustimmung des Stationsvorstandes oder seines Stellvertreters gestattet. 3. Das Fahrpersonal darf, solange es sich im Dienste, am Zuge oder auf der Lokomotive befindet, keine geistigen Getränke zu sich nehmen. Das Mitführen derartiger Getränke im Dienst ist allgemein untersagt. 4. Für die im Betriebsdienste beschäftigten Arbeiter und die der Arbeitsordnung für die Werkstätten unterliegenden Werkstättenarbeiter besteht die Vorschrift, daß der Genuß geistiger Getränke nur während der Arbeitspausen gestattet ist und sich auf das für Erhaltung der Arbeitskraft zulässige Maß zu beschränken hat. Unbedingt verboten ist das Mitbringen und der Genuß von Branntwein. 5. Dem niederen Dienstpersonal ist vorgeschrieben, sich vor Dienstantritt beim nächsten Vorgesetzten zum Dienste zu melden. Dadurch ist dem Vorgesetzten Gelegenheit geboten, das unterstellte Personal zu beobachten und zu prüfen, ob es dienstfähig ist. Er ist streng verpflichtet, etwa wahrgenommene Ungehörigkeiten zu verfolgen und das Personal, das ihm nicht dienstfähig erscheint, vom Dienste fernzuhalten. 6. Jeder Eisenbahnbedienstete, der bemerkt, daß ein anderer Eisenbahnbediensteter, der im äußeren Betriebs-, insbesondere im Zugbeförderungs- oder Zugbegleitungsdienst thätig oder einen solchen anzutreten im Begriff ist, betrunken oder auch angetrunken ist, hat die Verpflichtung, seine Beobachtung unverzüglich dem nächst erreichbaren Vorgesetzten zu melden; die Unterlassung der Anzeige ist strafbar.

VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

Telefon-Nummer 76—01.

Aufruf an sämtliche Ortsgruppen, Zahlstellen, sowie an sämtliche Kollegen! Wir baten schon wiederholt die Kollegen, daß sie *separat an die Redaktion und separat an die Administration* schreiben mögen, aber trotz aller Ermahnungen vermischen viele Kollegen Alles in einem Brief und ist es daher kein Wunder, wenn trotz aller Aufmerksamkeit Fehler geschehen. Damit wir schon im Vorhinein solchen Klagen vorbeugen, so bitten wir unsere Kollegen, folgenden Zeilen ihre Aufmerksamkeit zu schenken:

Die dem Verbands gesandten Briefe müssen *an den Landesverband der Eisenbahnarbeiter, Budapest, VII., Rottenbiller-gasse 5/a, I. Stock*, adressirt werden; auch die Mitgliedsbeiträge der Ortsgruppen und Zahlstellen sind dahin zu senden.

In den Briefen an den Verband soll *auf separatem Bogen dem Sekretariat und auf anderem Bogen der Buchhaltung* geschrieben werden, jedoch beides in einem Kouvert.

Zum Sekretariat gehören alle Angelegenheiten, die das Präsidium, d. h. die zentrale Leitung angehen. Und zwar: Konstituierung der Ortsgruppen, Aufklärungen (wie Unfälle, Krankenkasse, Pension usw.) und alle Klagen und Beschwerden, die dem Arbeits- oder Dienstverhältniß entspringen.

In den Wirkungskreis der Buchhaltung gehören: Verrechnungen, Kontrolrbogen, Ausstellung neuer Mitgliedsbücher, Mitgliedsmarken usw. Wir machen unsere Korrespondenten noch einmal aufmerksam, daß die Sekretärs-, wie die Buchhaltungsangelegenheiten je auf separatem Papier, aber in einem Briefumschlag zu senden ist.

Klagen, Beschwerden, Tausch oder andere der Oeffentlichkeit zugedachte Angelegenheiten sind *an die Redaktion des Magyar Vasutas — Fachblatt der Eisenbahner, Budapest, VII., Rottenbiller-gasse 1, I. Stock*, zu senden.

Administrationsarbeiten: Blattreklamationen, Anzeigen betreffs der Blätteranzahl, Uebersiedlungen, ob in Packet oder unter Adressschleife gesendet werden soll — ob ungarisch oder deutsch —, all diese Angelegenheiten gehören ausschließlich zur *Administration des Magyar Vasutas — Fachblatt der Eisenbahner, Budapest, VII., Rottenbiller-gasse 1, I. St.* Die an die Redaktion und Administration gerichteten Mittheilungen können auch in einem Kouvert, doch stets auf separatem Bogen geschrieben werden.

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Lelle. Die Ortsgruppe von Lelle hält jeden Sonntag Nachmittag von 4—6 Uhr Konferenz. Mitgliederversammlung jeden ersten Sonntag des Monats, 2 Uhr Nachmittags. Vereinslokal: Wohnung des Kassiers Wendel Novotny.

Pécel. Die Ortsgruppe von Pécel hält am 30. d. M., 3 Uhr Nachmittags, in ihrem eigenen Lokale, Maglóder Strasse 30, eine **außerordentliche Generalversammlung.** Wir bitten die Mitglieder, die in Pécel, Rákos-Csaba, Isaszeg und Gödöllő wohnen, in Anbetracht der wichtigen Tagesordnung, pünktlich zu erscheinen. Tagesordnung der Sitzung ist: Enthebung und Beamtenerneuerung.

Josef Ludvig, Präsident.

Zombor. Die Ortsgruppe von Zombor hält am 16. d. M. im Eisenbahn-Restaurant eine *Leitungssitzung* und am 30. d. M. dasselbe eine *Mitgliederversammlung.*

Maglód. Die Einzahlungskasse von Maglód hat sein Vereinslokal im Gasthaus Anton Nagy. Amtsstunden jeden ersten und zweiten Sonntag des Monats.

Organisationsangelegenheiten.

Achtung! Wechselsteller, Lampenmanipulanten, Stationsgepäckträger und Wagenordner!

Die bereits hier avisirte Bewegung der Eisenbahnarbeiter beginnt eine bestimmte Form anzunehmen. Es hat sich bereits vom Stationspersonal von *Debrecen* und *Nagybecskerek* so Mancher angeschlossen, außerdem erhielten wir zirka 30 mit Namen unterzeichnete Briefe, deren Schreiber sich ebenfalls anschließen werden. Wenn sich

Mitglieder in genügender Zahl melden, dann wird die

Landeskonferenz

am 6. Oktober um 9 Uhr Vormittags abgehalten werden. Wir bitten sämtliche Gesinnungsgenossen, diesen Aufruf den in ihrer Nähe arbeitenden Wechselstellern, Lampenmanipulanten, Stationsgepäckträgern und Wagenordnern zu übergeben und auch mit Wort und That dieselben dahin zu überzeugen, daß sich die genannten Kategorien an diese Organisation anschließen müssen. Alle, diese Sache betreffenden Briefe sind an *Béla Lázár*, Wechselsteller in Petrozsény, zu richten.

Maglód. Die hier wohnenden Eisenbahner und Maschinenarbeiter hielten am Sonntag, 9. September, eine Versammlung, an welcher aus Budapest Genosse *Josef Hugyecz* theilnahm. Die Anwesenden erklärten nach der gehaltvollen Rede des Gen. Hugyecz, eine *Zahlstelle* unseres Verbandes in Maglód zu errichten. Als Vertrauensmann wurde *Johann Györváry* gewählt.

Nördliche Hauptwerkstätte. (*Herr Füles und Komp.*) Am 29. August hat der Gruppenführer der Materialdepot-Arbeiter, *Füles*, den Arbeiter *Michael Nagy während der Arbeit* abgeohrfeigt und *im wahren Sinne des Wortes durchgeprügelt.* Dies ist bereits der dritte Fall. Auf die Klage des mißhandelten Arbeiters sagte der Aufseher des Materialdepots, er möge sich an die Polizei wenden, wo doch im Sinne der Werkstättenordnung derlei Streitigkeiten dort zu ordnen sind.

Ein anderes Musterexemplar ist der Materialdepotmeister *Julius Suha.* Mittwoch stellte er sich «heraus» und wollte zeigen, wie er die Sozialisten «erputzen» werde. Außerdem erklärte er, daß solche Arbeiter, die 2—3 Wochen krank zu sein wagen, «Er» entlassen werde. Auf diese Erklärung entsendeten die empörten Arbeiter eine Deputation zu dem Materialdepot-Aufseher *Sausek.* Der Aufseher äußerte sich, daß das Vorgehen Suha's regelwidrig ist und es nicht in dessen Macht stünde, Jemanden zu entfernen.

Diese zwei Muster genügen, um die empörenden Zustände zu beleuchten, die in der nördlichen Hauptwerkstätte herrschen. Die organisirte Arbeiterschaft wird Acht darauf haben, daß diese zwei Individuen zu Kreuze kriechen müssen.

Gedanken.

Jetzt verdrängt die Maschine den Menschen. Unter richtigen Umständen wird sie ihm dienen.

Eine Gemeinschaft wird unendlich mehr durch das gewohnheitsmäßige Verhängen von Strafen verroht, als durch das gelegentliche Vorkommen von Verbrechen.

Es gibt nur eine Klasse in der Gemeinschaft, die mehr ans Geld denkt als die Reichen, und das sind die Armen. Die Armen können an nichts Anderes denken. Das ist der Jammer der Armuth.

Die wahre Vollkommenheit des Menschen liegt nicht in dem, was er hat sondern in dem, was er ist.

Das eigentliche Ziel ist der Versuch und Aufbau der Gesellschaft auf einer Grundlage, die die Armuth unmöglich macht.

Oskar Wilde.

Verantwortlicher Redakteur: Fürst Dezső.

Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.