



ORGAN DER UNGARISCHEN EISENBAHNBEDIENSTETEN.

Redaktion und Administration:
 Budapest, VII., Csömöri-ut Nr. 28 (Garai-Bazar)
 wohin alle Briefe und Sendungen zu adressiren sind.

= Erscheint =
 jeden Samstag.

Pränumerationspreise:
 Monatlich --- fl. ---.40 (K ---.80) | Halbjährlich --- fl. 2.40 (K 4.80)
 Vierteljährlich --- > 1.20 (< 2.40) | Einzelne Nummer > ---.10 (< ---.20)

Achtung!

Die Wahlen zur Generalversammlung der Krankenkasse stehen kurz bevor!

Wir machen hiemit alle Interessenten, besonders aber das Streckenwärter-, Lager- und Heizhauspersonal aufmerksam, daß das wichtige Arbeitsprogramm eine zielbewußte und muthige Vertretung erfordert. Es dürfen also nur selbstbewußte und organisirte Arbeitsgenossen gewählt werden.

Die Wahl regelt der § 28 der Statuten folgendermaßen:

Die Zahl der Delegirten ist so zu regeln, daß die Wahl nach Betriebsleitungen und Arbeitsgruppen eingetheilt erfolgt. Es wählt:

1. Stations- und Zugsbegleitungspersonal vereint.
2. Streckenwärterpersonal abgesondert.
3. Schieber- und Materialienverwaltungspersonal vereint.
4. Das Personal jeder Werkstätte abgesondert.

Je 300 Mitglieder wählen einen Delegirten. Gruppen unter 150 Mitglieder kommen nicht in Betracht, solche mit über 150 Mitglieder wählen einen Delegirten.

Das Arbeitgeber-Institut entsendet 10 selbstgewählte Delegirte in die Generalversammlung.

In der Generalversammlung funktionieren die Delegirten im Namen ihrer Wähler. Jeder Delegirte verfügt über eine Stimme.

Die arbeitgebenden Institute verfügen vereint über ein Drittel der gesammten Stimmen.

Die Generalversammlung findet im Monat Mai statt. Wir ersuchen die Gewählten Delegirten ihre Adresse sofort der Redaktion des «Magyar Vasutas» (VII. Bezirk, Csömöri-ut 28) mitzutheilen.

Arbeitsgenossen! Wählt nur zielbewußte und organisirte Delegirte!

Das Landes-Organisirungskomiteé.

Achtung!

Konsum!

Wir ersuchen alle Arbeitsgenossen, die Mitglieder des Konsums sind, ihre Vorbereitung für die im April stattfindende Generalversammlung des Konsums zu treffen, ihre Stimmkarten zu übernehmen und im Falle ihres Nichterscheinens ihre Vertretung nur selbstbewußten Arbeitsgenossen zu vertrauen.

Das Organisirungskomiteé.

Wir haben nichts zu verlieren!

Mit Schmerzen geboren und eben deshalb heißgeliebt — diese Worte gelten auch für unseren Verband.

Als wir nach hartem Kampf vor zwei Jahren die ersten Statuten behufs Genehmigung vorlegten, gelangten diese in schlechte Hände — und Niemand sah sie wieder. Vor einem halben Jahre brachten wir eine neue Statutenvorlage beim Handelsministerium ein, wir erwogen und bedachten jeden Punkt auf das Sorgfältigste: beinahe vergebens. Ueberall mußten wir den schweren Tritt der Beamtenbureaukratie fühlen, oft mußten wir drängen und urgiren — und heute gelangten die Statuten endlich vom Minister wieder zu uns. Der Minister beanständete 12 Punkte und ist nur nach deren entsprechender Änderung geneigt, die Vorlage zu genehmigen.

Zwölf Punkte...

Und wieder eine bis zwei Wochen Aufschub, bis wir ans Ziel gelangen. Und doch sind es nicht wir, die diesen kurzen Aufschub, diese Aenderungen zu sehr zu beklagen haben. Wir haben uns an das Warten ja bereits seit Langem gewöhnt.

Darf aber diese Verschleppung und Verstümmelung unserer Angelegenheit auch dem Herrn Minister Ladislaus Vörös gleichgiltig erscheinen?

Nein!

Unser Verband bestand in seinen Grundfesten schon lange vor der Regierung Vörös', unsere Bewegung ist unerschütterlich gleich unserer Noth. Es kommt uns überhaupt nicht an Worte, Sätze, Buchstaben an: *der Geist der Bewegung ist Alles!* Und dieser Geist ist entschlossen und tapfer, wie am ersten Tag.

Aber der Herr Minister scheint viel von seiner Ueberzeugung eingebüßt zu haben und darum gemahnen wir heute an die Worte, die Minister Vörös am 12. November v. J. als Abgeordneterkandidat des Altofner Bezirkes in seiner Programmrede gebrauchte:

«Die Arbeiterklasse — und darunter

verstehe ich die Bediensteten der Handels- und Gewerbeunternehmungen, die Fabriksleiter und die Gehilfen im Kleinbetrieb, sowie die Privatbeamten und die kaufmännischen Angestellten — ist an der Grenze angelangt, an welcher ihr ihre Rechte nicht mehr versagt werden können. Das heißt, es ist wohl möglich, diese Rechte noch eine Zeit lang zurückzuhalten, aber später wird deren Gewährung noch weit höher zu stehen kommen. Mit dieser mit der Zeit emporgewachsenen Klasse muss gerechnet werden — und getreu dem Prinzip der Rechtsgleichheit, wollen wir auch mit ihr rechnen.»

Hätte also der Minister den Altofner Abgeordneten kandidaten um Rath befragt, der hätte es ihm klar gemacht, daß die Forderungen der Arbeiter später doch und zum höheren Preise bewilligt werden müssen. Er hätte es dann vielleicht auch unterlassen, seine Macht durch die Beanständung einiger Statutenpunkte, durch eine Verschiebung unserer Organisation zu erweisen.

Doch immer zu! Mögen die Herren da oben streichen und stechen — unserer Organisation schaden weder Federstriche, noch Nadelstiche mehr. *Im Sturme haben wir unsere Organisation geschaffen und behauptet — im Sturme werden wir sie weiterbauen.* Unsere Kraft ist die Opferwilligkeit, ist die Solidarität unserer Arbeitsgenossen und diese hat kein Minister zur Kenntniß zu nehmen, *diese kann kein Minister streichen.*

Eines kann uns die Regierung nehmen: den Glauben, daß sie es besser mit der Arbeiterschaft meint, als die vorhergegangenen Regierungen. Das ist aber auch Alles.

Wir werden die neurevidirten Statuten unverzüglich einbringen und harren der schleunigen Bestätigung derselben. Ansonst warten wir ruhig und auf unser Recht gestützt auf die Entscheidung.

Wir haben nichts zu verlieren!

Ein neuer Sieg.

Piski, die Stelle, wo das ungarische Volk für die ungarische Freiheit im Jahre 1848 blutete ward wieder das Feld eines neuen Kampfes. Das Volk, welches im Jahre 1848 die Freiheit der Herren eroberte, jenes Volk, welches gebeugt, im Joche der Arbeit geknechtet steht, erschien wieder im alten Gefilde und begann den neuen Krieg *um Brod und Recht*. Die Eisenbahnbediensteten in Piski hielten am 18. d. M. eine Versammlung ab und stellten sich unter die Fahne unserer Organisation. Piski, daß noch vor Kurzem ganz in den Händen unserer Feinde war — *Piski ist heute unser*.

*

Unsere Arbeitsgenossen in Piski, hielten am 18. d. M. in dem am Marktplatze gelegenen Gasthause eine glänzend gelungene Versammlung ab, in welcher mehr als 350 Theilnehmer erschienen. Zu Vorsitzenden wurden die Arbeitsgenossen *Stefan Kaloczay* und *Dvoracsek* gewählt, als Schriftführer fungierte Arbeitsgenosse *Vendel Kaloczay*. Das Organisationskomité des Landesverbandes vertraten die Arbeitsgenossen und Referenten *Karl Pászty* und *Armin Garay*. Temesvár und Szolnok entsendte Delegirte. Begrüßungstelegramme liefen aus Pécs, Nagybecskerek und Arad ein.

Nachdem die Versammlung eröffnet wurde, ergreift das Wort *Karl Pászty*, der die Ziele des Verbandes darlegte. Er verweist auf die weitgehenden Errungenschaften, der kaum zweijährigen Organisation und zeigt darauf hin, daß eine frühere Sicherung der Pensionskasse unseren seit 42 Jahren dienenden Arbeitsgenossen erspart hätte auch ihre letzten Tage im Elend der Knechtschaft zu verbringen. Heute haben wir die Pensionskasse erzwungen, doch bedarf diese noch weiterer Verbesserung. Er verweist auf die Frage des 8-tägigen Urlaubes, von dessen Vorhandensein die «Wohlthäter» der Arbeiterschaft in jener anderen Organisation nie ein Sterbenswärtlein erwähnten. Und weiter, wer hätte es früher sich träumen lassen, daß den Arbeitern für die Zeit der Waffenübungen der Arbeitslohn ausbezahlt werde?!

Wichtiger jedoch ist die Errungenschaft der Disciplinargerichte, die zwar bis heute aus unbekanntem Gründen noch nicht verwirklicht wurde. Doch heute schon sei die Aufmerksamkeit der Arbeiterschaft darauf verwiesen, daß diese Disciplinargerichte nur dann Werth besitzen, wenn seinerzeit nur muthige Vertreter der Arbeiterinteressen in diese entsendet werden. Zu bemerken ist, daß die

Arbeiterschaft nach Bekanntwerden des Pensionsgesetzes einen Dankgottesdienst abhielt. Nun denn, hätten nicht einige muthige Arbeitsgenossen ihre Existenz aufs Spiel setzend für das Wohl der Arbeiterschaft gekämpft — die Piskier Arbeiter hätten mit ihrem Gottesdienst noch lange 50 Jahre warten können. Unser Ziel ist der Staatseisenbahn nicht allzu gefährlich; unser Ziel ist die Beseitigung des Spionagesystems bei der Staatseisenbahn (Rufe: *Nieder mit ihnen; hier sind auch einige*) — denn dieses war stets eine Gefahr im Dienst; der also die ehrlichen und muthigen Bestrebungen des Verbandes würdigen kann, wird sich demselben anschließen (Stürmische Rufe: *Hoch der Landesverband der Eisenbahnarbeiter*.)

Wilhelm *Szopka* (Temesvár) legte in deutscher Sprache die Ziele des Verbandes dar.

Gustav *Boka* (Piski) fragt, was kommen würde, wenn die zur Kenntnissnahme der Statuten durch eine verfassungswidrige Regierung, durch eine kommende, verfassungsgemässe Regierung verworfen würde?

Karl Pászty antwortet darauf, daß unsere Bewegung unabhängig von der gegenwärtigen Regierung schon in der Epoche der Tisza und Hieronymi entstand und schon damals mit der Gewalt trotzte. Übrigens wurden die Statuten des anderen Verbandes auch von der gegenwärtigen Regierung zur Kenntniss genommen und trotzdem stellte sich der geschworene Feind der Regierung an die Spitze desselben. Die verfassungsgemässe Regierung zerschmetterte die streikenden Arbeiter, die verfassungswidrige gab allen Eisenbahnern ihre Rechte. Nachdem noch die Arbeitsgenossen

Leopold *Österreicher* (Temesvár) und Josef *Fritsch* (Piski) das Wort ergriffen, antwortete

Armin *Garai* (Budapest). Redner verweist auf Arbeitsgenossen *Fritsch* und bemerkt, daß auch unter den alten Arbeitern viele Vorkämpfer der Arbeiter sind. Die neue Zeit wird diese Männer an das Tageslicht fördern, denn es ist nöthig, daß dem neuen Landesverband dieses werthvolle Material erhalten bleibe. Was die verfassungsmässigen Minister anbelangt, zitiert Redner die Antwort, welche ein solcher auf die Bitte der Arbeiter die Pensionsvorlage durchsehen zu dürfen, gab: *«Ich kann es nicht dulden, daß die Arbeiter ein Filialparlament bilden.»* das waren die Worte des verfassungsmässigen Ministers. Wir achten alle Vorgesetzten, die uns unsere Rechte gewähren (Hochrufe!). Dann empfiehlt Redner die Lage der Lager- und Depotarbeiter dem Interesse der Arbeitsgenossen und ersucht dieselben für die nahende Krankenkassawahl nur vertrauenswürdige Delegirte in

die Generalversammlung zu wählen. Nachdem der Redner noch die Frage des Konsums berührte, wurde die Wahl von Vertrauensleuten beschlossen. Nachdem Arbeitsgenosse *Boka* im Interesse eines rumänischen Fachblattes gesprochen, ergriff der Conducteur der Staatseisenbahn *Balog* das Wort und erklärte das er sich, trotzdem er ernannt sei, dem Verbands anschloss, da er nur von diesen ein entsprechendes Vorgehen erwarte. Redner fragt, warum die Angelegenheit der Ernannten nicht berührt wurde.

Karl Pászty dankt für das entgegengebrachte Interesse und erklärt, daß er deshalb die Erwähnung der Ernannten unterlies, weil er dem Schein der Mitgliederfängerei ausweichen wollte.

Die Versammlung in Fiume verboten.

Wir sind es gewohnt, die Brutalität der Vorgesetzten tagtäglich zu verzeichnen und es ist schwer, uns diesbezüglich noch Überraschungen zu bereiten. Der Versammlung unserer Fiumaner Arbeitsgenossen war es vorbehalten, auch auf diesem Gebiete noch neue Erfahrungen zu zeitigen. Gemeinheit und niederträchtige Unterdrückungssucht spiegelte sich im Dünkel der Beamten-gewalt und zeigte klar, wie aus dieser schmachvollen Behandlung endlich das erwachte Selbstbewußtsein der Arbeiterschaft hervorgehen muß und wird.

Unsere Fiumaner Arbeitsgenossen wollten am 18. d. M. eine Versammlung abhalten. Stationschef *Balpataky*, Streckenchef-Stellvertreter *Alexi* und der Chef des Heizhauses *Sigmund Gábor*, alle Drei notorische Arbeiterfeinde, beschlossen, die Abhaltung der Versammlung mit Hilfe eines von der Geschäftsleitung erbettelten Verbotes, welches die Zuwiderhandelnden mit Entlassung bedroht, zu vereiteln. Die Polizei nahm die durch *Vazul Knezevich* angemeldete Versammlung zur Kenntniss, das Verbot derselben ist also das eigenste Werk der obbenannten «Arbeiterfreunde».

Die Zentrale entsandte den Arbeitsgenossen *Nikolaus Kiss*, doch wurde dieser

Flüchtige Betrachtungen.*

So wie der Reisende im rasenden Gange des Zuges vom Coupéfenster die Gegenden nur flüchtig betrachten kann, so ist auch der Eisenbahner der niederen und niedersten Kategorien genöthigt, die Verhältnisse, die ihn umstürmen, nur flüchtig zu beschauen. Für denselben darf es eben nur ein Glück geben: den Dienst, nur einen Trost: den Dienst, nur einen Genuß: den Dienst. Es darf ihm nicht Zeit gelassen werden, sich selbst, seine Lebensmisere, die Verhältnisse des Dienstes usw. mit dem Auge der Kritik zu überblicken. Ja, man ging sogar so weit, nur solche Leute zu Eisenbahnern zu machen, die zu dem oder jenem Dienste nicht mehr geistige Fähigkeiten aufzubringen vermögen, als zu dem oder jenem Dienste unbedingt nothwendig sind. Aber so wie der Verfolgte sich dann und wann eine ihn schützende Stelle sucht, um aufathmen zu können, so hat auch selbst der niederste Eisenbahner Augenblicke, die ihn erheben, wenn auch seine Betrachtungen unbeholfen und flüchtig sind.

*

Der Gruß, der von den Bahnbediensteten in Form militärischer Ehrenbezeugung geleistet werden muß, ist auf der Eisenbahn eine so wichtige Dienstsache, daß man,

* Wir entnehmen obige Betrachtungen der letzten Nummer des «Eisenbahner».

falls man sich da einmal vergessen sollte, bestraft werden kann. Nur läßt hier die diesbezügliche Vorschrift eine Lücke offen: es ist fraglich, ob man auch dann noch grüßen muß, wenn von einem Vorgesetzten nie ein Gegengruß gegeben wird. In diesem Falle liegt von der vorgeschriebenen Bestimmung und von dem, der nie einen Gruß erwidert, eine Mißachtung des ganzen untergebenen Standes vor. Sollte diese Bestimmung nicht auch dahin ergänzt werden können, daß auch der Vorgesetzte, der nie einen dienstlichen Gruß erwidert, ebenso zu bestrafen sei wie der Untergebene, den man zu grüßen befiehlt und der vielleicht durch Zufall zu grüßen vergißt?

Man sagt und lehrt den Dienern und Untergebenen, sie haben vor dem Beamten selbst dann noch in Ehrfurcht und Demuth zu versinken, wenn er ihnen durch einen dienstwidrigen Befehl einschneidende Schmerzen oder dem Dienste selbst unberechenbaren Schaden bereiten sollte. Es ist das eine Gesinnung, die einer vorsündfluthlichen Epoche angehört, da noch übelwollende Götzen die Menschheit in Furcht und Schrecken versetzten, welche man durch Opfer, Ehrfurcht und Demuth zu versöhnen glaubte. Wir aber haben diese Götzen zertrümmert, wir haben eine jahrhundertlange Knechtschaft, unsäglich schweres Leiden, die Buße unserer Dummheit, still und geduldig ertragen, die Zeit der Finsterniß

liegt hinter uns, die Sonne der Aufklärung strahlt hell über unserem Haupte, so daß wir heute die Werthe unterscheiden, uns selbst erkennen und mit Schiller uns zu sagen erlauben:

«So hoch steht keiner über mir, als daß ich neben ihm mich muß verachten!»

*

Wenn eine Dienstesverweigerung eintritt, welche die sofortige Suspendirung zur Folge hat, so sollte dieser Fall genauestens untersucht und nicht gleich mit der empfindlichen Strafe vorgegangen werden. Wie leicht erklären wir Manches als Frechheit und Niederträchtigkeit, was am Ende müde Verzweiflung gethan hat.

*

Es gibt einen höheren und einen niederen Eisenbahndienst. Aber während am niederen Eisenbahndienst Fleisch und Blut klebt, ist der höhere dazu da, um am grünen Tische die unterschriebenen Strafzettel zu überprüfen, die gewährleisteten Rechte des niederen Dienstes zu schmälern, denselben durch eine Unzahl von praktisch unausführbaren Zirkularen und Befehlen zu schikaniren und eine Gehaltsregulirung zu ersinnen, die das Hungertuch in ein Leichentuch verwandelt.

*

Ersparnißremunerationen werden solche Remunerationen genannt, deren Summen höher sind als die gemachten Ersparnisse.

von den goldbetreten Herren mit Hohn begrüßt. Die Versammlung wurde unter massenhafter Beteiligung eröffnet, aber der Verrath des Knezevich, *der dem Polizeibeamten erklärte, in Folge des Verbotes der vorgesetzten Behörde von der Versammlung abzustehen.* führte den sofortigen Schluß derselben herbei. Knezevich mußte sich vor der stürmischen Entrüstung der Theilnehmer eilig flüchten, die Theilnehmer selbst beschlossen die erneuerte Veranstaltung einer Versammlung.

Der Terrorismus der Vorgesetzten ging ins Unerhörte. Der Gewaltmensch Balpataky verbot der Arbeiterschaft die Theilnahme an der Versammlung *bei Strafe der Entlassung*, desgleichen ging auch der Heizhauschef Barta vor. Streckenchef-Stellvertreter Alexi *denunzierte in infamer Weise die Arbeiterschaft* dem Betriebsleiter Garibaldi Pulbky, der dann die polizeilich zur Kenntniß genommene Versammlung — *verbot*.

Das sind die *«Herren»* von der Eisenbahn; es ist der Arbeiterschaft ein Leichtes, diese Knechte und Denunzianten recht zu würdigen.

Ein Opfer der ungarischen Preßfreiheit.

Arbeitsgenosse Izor Farkas wird demnächst eine Gefängnißstrafe antreten, welche er sich im Kampfe für die Interessen der Eisenbahnbediensteten zugezogen hat. Arbeitsgenosse Izor Farkas wurde auf Anklage des Oberinspektors der nördlichen Werkstätte der Eisenbahnen, Johann Müller, wegen Verleumdung zu *drei Monaten Gefängniß und 100 Kronen Geldstrafe verurtheilt*. Die Kurie verwarf die gegen das Urtheil erhobene Nichtigkeitsbeschwerde. Ob durch die Strafe die Ehre des Müller repariert sein wird, möge dahingestellt bleiben.

Dagegen bewerthet man die Rettungsthat eines Menschenlebens mit einem amtlichen Schriftstück *«anerkennender Belobung»*.

*

Es gibt Vorgesetzte, die sich selbst im Wege sind. Ein solches Verhältniß ist beim ausübenden Dienste unerträglich, darum sollte für Jene, die dadurch sozusagen eine schwere Strafe erleiden müssen, eine Amnestie erlassen werden, um ihnen endlich die Wohlthat der Ruhe zu verschaffen, welche die Ersteren so sehr verachten. Das könnte so geschehen, wenn man sie von solchen Vorgesetzten kurzerhand — befreien würde!

Wenn der Eisenbahner einmal Zeit gewinnt, flüchtige aber ernste Betrachtungen über sich selbst und die ganzen ihn berührenden Verhältnisse anzustellen, dann wird er zur Erkenntniß kommen, wie armelig und hilflos er einer großen gewaltigen Macht gegenübersteht, gegen welche er allein nichts ausrichten vermag. Dann wird er aber auch zur Erkenntniß kommen, daß er nur durch den Zusammenschluß aller Eisenbahner jene Kraft gewinnen kann, die ihn aus den sorgenvollen Nöthen erhebt und ihm hilft. Darum sollen wir uns alle insgesamt vereinigen: nur in der einheitlichen Organisation liegt die Kraft des Schutzes und der Wehr! F. S.

Begünstigungen.

So oft die Lage der Eisenbahnarbeiterschaft zur Sprache kommt, hören wir immer auch die sogenannten *«Begünstigungen»*, als da sind: freie Fahrt und billigere Beleuchtung und Beheizung hervorheben. Betrachten wir diese *«Begünstigungen»* näher, so zeigt sich, daß diese hauptsächlich den Bedürfnissen der bessergestellten Bediensteten und Beamten angepaßt sind.

So werden Heiz- und Beleuchtungsmaterial nicht auf gleicher Art, sondern *entsprechend der Stellenhöhe des Betreffenden* vertheilt. Trotzdem der arme Arbeiter in gleichem Maße Wärme und Licht bedarf, wird ihm die Heiz- und Beleuchtungsbegünstigung doch nur im minderen Maße als dem bessergestellten Vorgesetzten zu Theil.

In der Angelegenheit der Freikarten bleibt es eine offene Frage, warum den Familienmitgliedern der zeitweilig Beschäftigten und der Arbeiter nur eine *Preisermäßigung* gewährt wurde, während den definitiv Angestellten für ihre Familienmitglieder jährlich *zwei Fahrkarten* zur Verfügung bleiben. Es ist nicht einzusehen, welchen Grund die Eisenbahnverwaltung zu diesem Vorgehen bestimmt, ist doch jeder Eilzug mit Gratisreisenden gefüllt und erhält doch jeder Protegé sein Freibillet. Nur die Arbeiter müssen *nutzlos* gedrückt werden?!

Aehnlich liegt die Frage der Einkaufsbücher; der unbemittelte Arbeiter findet eine bedeutende Unterstützung in der billigeren Einkaufsmöglichkeit, *jedoch diese bleibt ihm versagt*; der mit *6000 Kronen Jahresgehalt* dotirte Oberkontrollor erhält regelmäßig sein Einkaufsbuch — der Arbeiter, der sich um *zwei Kronen Taglohn* müht, bekommt keines. So sorgt die Eisenbahnverwaltung für ihre Arbeiter, und so für ihre Beamten.

Die Aufgabe des neuen Verbandes wird es sein, auch hier Abhilfe zu schaffen und es der Eisenbahnverwaltung klar zu machen, daß *gleiche Pflichten* im Dienste auch *gleiche Rechte* bezüglich der *«Begünstigungen»* erfordern.

Am 15. März.

Der 15. März 1848 bedeutete für Ungarn den Beginn der Revolution. Während in Pozsony Kossuth und seine Genossen vor jeder radikalen Befreiungspolitik zurückbeben, sprengten in Budapest Petöfi und die Druckergehilfen das Band der alten Gesellschaft. Das geschah am 15. März des Jahres 1848.

Die Errungenschaften der Revolution kamen nur dem besitzenden Theile der Bürgerschaft zu Gute, das besitzlose Volk beugte das Haupt unter das Joch der Lohnarbeit, blieb weiterhin im Dienste des Staates und der Besitzenden gebeugt und rechtlos, *ja entrechtet*.

Die Arbeiterschaft feiert am 15. März eines jeden Jahres die Zukunft — nicht die Vergangenheit.

«Defekte.»

Die Administration der Eisenbahnen vergeudet Zeit und Geld im übermäßigen Kontrollverfahren. Natürlich sucht jeder der Kontrolloren sich nothwendig zu erweisen und entdeckt fortwährend *«Defekte»*.

Diese Sitte drückt am empfindlichsten die Zugschlosser. Hat ein Schlosser einen 100—120 Achsen starken Zug zu visitiren, so sind in Anbetracht der zur Verfügung stehenden kurzen Zeit, sehr leicht kleine Unterlassungen oder Verspätungen denkbar und — *entschuldigbar*. Nur die Eisenbahnverwaltung kennt keine Gnade. Die betroffenen Schlosser müssen oft ihre Ruhezeit in der Stationskanzlei zubringen und die Entscheidung abwarten. Diese lautet fast immer *auf Strafe*.

Wer diesem unmenschlichen Treiben ein Ende machen will, wer Stolz und Selbstbewußtsein hat, wird sich unserem Fachvereine anschließen. Wir werden muthig und unentwegt gegen diese Unsitte ankämpfen.

Opfer.

Das Bergwerk in Courrières war im Laufe der vergangenen Woche der Schauplatz einer furchtbaren Explosion, welche den Tod von über 1200 Bergwerksarbeitern verursachte. Auf dem Schlachtfelde der Arbeit fallen täglich neue Opfer und *immer sind es die Armen, die Vermögenslosen, die ihre Noth zu gefahrvollen Geschäften, — den Tod in die Arme treibt.*

Die Todten im Bergwerke zu Courrières wurden durch die mörderische Habsucht der Aktionäre, der Besitzer der Werke, um ihr Leben betrogen. Einige Tage vor der Explosion konstatarie ein Arbeitsaufseher Folgendes:

«Bericht vom 3. März 1906. Zwischen den Gegengewichten und den Leitern sind einige Bretter lose. Im Förderschachte sind mehrere Stellen beschädigt. Ich ging über den Bazinsweg (eine Kofilenader), wo die *Zimmerung zerbrochen ist und Luftmangel herrscht*. Im Luftschachte stieß ich auf — zwei eingestürzte Stellen. Es wäre dringend nothwendig, ein Luftloch von drei Metern zu machen, um Capon und Fraquet (zwei Adern) Luft zuzuführen. *Ueberhaupt habe ich niemals etwas so Schadhafes gesehen, wie den Schichtweg und den Weg Fraquet. Der Weg Lenel ist mehr als 40 Meter weit ohne Luft und man erstickt darin.*»

Umso glänzender und umso sicherer stehen die Aktien der Gesellschaft. Der Emissionspreis der Aktien von Courrières betrug *10 Francs*. Im Jahre 1905 schon zahlte die Gesellschaft *78 Francs* pro Aktie in drei Theilen als Dividende. Der vierte Theil ist noch rückständig, *so daß die Dividende rund 100 Francs, d. h. 1000 Prozent betragen wird.*

Nach *10 Francs* 100 Francs Perzente in einem Jahre, und nach denselben *10 Francs* haben die Aktionäre bereits Tausende von jenen Arbeitern erhalten, welche sie, um einige Hundert Francs zu ersparen, *den furchtbaren Leiden des Feuertodes preisgaben.*

Das ist die Lage des besitzlosen Arbeiters und das die Lage des reichen Aktionärs. Tod und Hunger da, Reichthum und gesichertes Wohlergehen dort.

Die Eisenbahnerorganisationen der Schweiz.

Aus der Schweiz wird uns geschrieben: In der kräftigen und lebendigen Thätigkeit der Organisationen des schweizerischen Eisenbahnpersonals äußerte sich auch im Jahre 1905 das Gefühl der Unabhängigkeit und das Selbstbewußtsein der Angestellten und Arbeiter unserer Verkehrsanstalten. Sie sind in der That durch die Verstaatlichung der Hauptbahnen nicht zu willenslosen Söldnern derjenigen Kreise geworden, welche in der Bundesbahnverwaltung den Ton angeben. Nicht in letzter Linie wird es den Personalverbänden zuzuschreiben sein, daß auch gegenüber der großen und mächtigen Zentralverwaltung die Angestellten und Arbeiter sich das Recht des Einspruches gegen Maßnahmen und Verfügungen zu wahren wußten, welche die Bewegungsfreiheit des Personals allzusehr einschränken könnten, und daß die Bestrebungen zur Herbeiführung einer höheren sozialen Stellung nicht zum Stillstand gelangt sind. Auch im abgelaufenen Jahr hat es an einer hämischen, kleinlich nörgelnden Kritik gegenüber der Wirksamkeit der Personalverbände nicht gefehlt; man suchte sie als einen Herd des Aufruhrs und der Indisziplin darzustellen, als eine Quelle unerschöpflicher *«Begehrlichkeiten»*.

Uns und unsern Kollegen ist es nicht schwer geworden, diese Behauptungen als unwahr und grundlos zurückzuweisen.

Bei einer Reihe von Nebenbahnen hat im abgelaufenen Jahr das Arbeiterpersonal ebenfalls angeklopft, nicht ohne Erfolg. Im Allgemeinen muß mit Rücksicht auf die beständig steigende Tendenz der Wohnungs- und Lebensmittelpreise im ganzen Gebiet der Schweiz gesagt werden, daß sowohl bei den Bundes-, als bei den Privat- und Straßenbahnen die Löhne der untern Angestellten und Arbeiter zu niedrige, zum Theil geradezu klägliche sind, die sich auch mit den höheren Anforderungen an die Arbeitsfreudigkeit und das Verantwortungsgefühl des Personals nicht in Einklang bringen lassen. Hier muß im Verlauf der nächsten Jahre ein entschiedener Schritt nach Vorwärts gethan werden. Auch die Arbeitszeit harmonirt nachgerade nicht mehr mit derjenigen, welche in fortgeschrittenen Privatbetrieben zur Anwendung gelangt. Mehrere Bahnverwaltungen des deutschen Nachbarlandes haben den *Neunstundentag* eingeführt. Auch in punkto Wohlfahrtseinrichtungen, welche bei uns sehr erheblich zu wünschen übrig lassen, sind sie uns voraus.

Sache eines entschiedenen, Auftretens der Personalverbände wird es sein, sowohl die Bahnverwaltungen, als namentlich auch das bei der Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse bei den Bundesbahnen *ein Wort mitredende Schweizer Volk* von der Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Verhältnisse zu überzeugen und mit starkem Arm auf eine Aenderung derselben zu dringen. Sicher ist, daß unter den Berufsverbänden der Schweiz die Eisenbahnorganisationen eine erste Stelle einnehmen und daß sowohl in wirtschaftlichen, als auch in politischen Fragen immer mehr mit ihnen gerechnet werden muß. Die im Bunde zurzeit herrschende Partei hat einen Fehler begangen, der sich rächen wird, als sie anläßlich der letzten Nationalrathswahlen die Wiederwahl von Arbeitervertretern hintertrieb, welche insbesondere auch den Eisenbahnern nahe stehen. *Ein unverkennbares Interesse hat das Schweizer Volk daran, daß auch im Nationalrathssaal das Eisenbahnpersonal zum Worte kommt, denn vom höheren oder geringeren Grad seiner Arbeits- und Dienstfreudigkeit hängt in hohem Grade das tadellose Funktionieren des Betriebs- und Verwaltungsapparates der Bundesbahnen ab*, des großen Unternehmens, bei welchem nicht bloß der Kredit der Eidgenossenschaft stark engagirt ist, sondern auch die wirtschaftliche Wohlfahrt des Landes in Frage kommt. Was speziell die Bundesbahnen anbetrifft, ist neuerdings auf die numerisch viel zu schwache Vertretung des Personals im Verwaltungsrath hinzuweisen. Sie sollte demnächst, mindestens verdoppelt und verdreifacht werden; sonst ist diese Vertretung mehr nur eine Fiktion. Im Interesse des großen nationalen Unternehmens würde es auch liegen, wenn bei der Ausarbeitung wichtiger Reglements und Dienstverordnungen mehr als bisher Bedienstete aller Kategorien konsultirt würden und wenn man dabei zuweilen auf ihr von praktischer Erfahrung dikirtes Urtheil abstellte. Der ganze Organismus der Bundesbahnen sollte auf eine demokratischere, weniger bürokratisch-zentralistische Grundlage gestellt werden.

Aus diesem Berichte können unsere Arbeitsgenossen leicht ersehen, was eine entsprechende Organisation der Eisenbahner für die wirtschaftliche und rechtliche Stellung derselben bedeutet. Was weiter der Unterschied zwischen der Stellung eines westeuropäischen und der eines ungarischen Eisenbahnbediensteten ist. Hier Kultur, demokratische Organisation, politische Macht — dort Jammer, Elend, Unterdrückung und politische Machtlosigkeit.

KORRESPONDENZ.

Debreczen. (*Werkstättenverhältnisse.*) — Die Binderarbeiter der Werkstätte kamen beim Oberaufseher Podolszky um eine Lohnerhöhung ein. Podolszky wies das Ansuchen der Binder mit der Begründung zurück, daß die Binder doch eigentlich über ein recht gutes Einkommen verfügen. Demgegenüber konstatiren wir, daß von den 33 Binderarbeitern der Werkstätte 22 einen Durchschnittslohn von 2 K. 30 Heller, 11 einen Taglohn von 2 K. 85 Heller beziehen.

Und so fragen wir denn unterthänigst den Herrn Oberaufseher, ob dieses «gute Einkommen» für sein Mittagmahl ausreicht, geschweige denn für die Erhaltung seiner Familie?

N.-Beckerek. (*Der Herr Bahnarzt.*) — Nachdem uns mehrere Zuschriften unserer Arbeitsgenossen von der Brutalität des Bahnarztes Béla Fialovszky verständigten, fühlen wir uns bemüßigt, diesen Herrn auf den Umstand aufmerksam zu machen, daß er seinen Gehalt aus den Geldern der Krankenkassa bezieht und daß die Mitglieder dieser Kassa Menschen sind, die sich einen Arzt auch ohne gemeinen Charakter denken können. Auch daß Kranke Behandlung bedürfen und nicht Brutalitäten, sei hiemit zur Kenntniß des gebildeten Mannes gebracht.

Gleichzeitig ersuchen wir den Stationschef um genauere Untersuchung der gegen den Stationsarzt vorgebrachten Beschwerden, über welche übrigens noch der Krankenkassatag urtheilen wird.

Das Memorandum der Streckenwächter. Wegen Raummangels bleibt die angesagte Fortsetzung des Memorandums für die nächste Nummer.

AUS ALLER WELT.

Die Organisation der niederländischen Eisenbahner. Von dem Wiedererstarben der Niederländischen Vereinigung von Eisen- und Straßenbahnpersonal zeigt ein außerordentlicher Kongreß, den diese Organisation, die durch die Niederlage im Generalstreik von 1903 fast gänzlich vernichtet schien, am 25. Februar in Zutphen abhielt. Zehn Ortsabtheilungen waren hier vertreten und außerdem war eine große Zahl von Gästen anwesend, sowie ein Delegirter des Verbandes der Komptoiristen der «Staatsbahn». Der Vorsitzende *Oudegeest* bemerkte in seiner Eröffnungsrede die Thatsache, daß sich das Parlament fast eine volle Woche mit den Beschwerden des Bahnpersonals befaßte, sei an sich schon ein erfreuliches Zeichen von dem Fortschritt der Organisation. «Bedenkt man, was unsere Vereinigung seit den Ereignissen von 1903 alles an Verfolgung und Widerwärtigkeiten aller Art durchmachen mußte, und daß wir trotz alledem wieder eine respektable Organisation mit ungefähr 1300 aktiven Mitgliedern geworden sind, dann muß man erkennen, daß im Proletariat große Kräfte schlummern, die nicht zu vernichten sind, die sich nach jedem Rückschlage unmittelbar offenbaren.»

Beschlossen wurde unter Anderem, auf dem Kongreß eine *Widerstandskasse* zu gründen und demgemäß die Beiträge zu erhöhen.

Obstruktion auf der Warschau-Wiener Bahn. Die Arbeiter der «Warschau-Wiener» Eisenbahnstrecke haben eine auf alle Gebiete dieses Unternehmens sich ausdehnende *Obstruktion* eingeleitet. An der Spitze dieser Bewegung steht der neugegründete sozialdemokratische «Eisenbahnarbeiterverband für Polen und Littauen». Hervorgerufen wurde diese Obstruktion dadurch, daß die Eisenbahndirektion sich entsagte, gerechte Forderungen der Arbeiter bezüglich deren Pensionskasse zu erfüllen.

Die Obstruktion äußert sich darin, daß die Arbeiter mit *pedantischer Pünktlichkeit* alle unzähligen komplizirten Vorschriften der Verwaltung *buchstäblich genau* verrichten. Diese «Pünktlichkeit» hat eine *ungeheure Desorganisation des Betriebes zur Folge*.

Die originellste Eisenbahn und der eigenartigste Bahnhof auf der ganzen Welt dürfte zweifellos der projektirte endlose Zug und die rotirende Station für die Brooklyner Riesenbrücke sein. Der enorme Verkehr, der über die Brücke führt, hat gezeigt, daß die Verkehrsmittel jetziger Art nicht annähernd ausreichen, daß insbesondere *das Halten* enormen Zeitverlust bedeutet und eine rasche Aufeinanderfolge der Züge wiederum nicht gefahrlos durchgeführt werden kann. Man hat daher zwischen den beiden Endstationen der Brücke einen endlosen Zug geplant, der dauernd fährt und eine Schleife beschreibt, deren beide Enden die rotirende Plattform der Station bilden. Die Reisenden, die auf der Station aussteigen wollen, thun dies während der vollen Zugsgeschwindigkeit von 40 Kilometer ganz gefahrlos, da der Bahnsteig in derselben Richtung wie der Zug sich bewegt. Eine in der Mitte befindliche Niedergangstreppe von kreisförmiger Gestalt dreht sich auf dem obersten Treppenabsatz nur ganz langsam, nicht ganz zwei Kilometer in der Stunde, während die Geschwindigkeit nach unten, wo sie die Plattform berührt, sich immer mehr steigert. Dasselbe gilt von der Treppe, die die Station mit dem darunter liegenden Straßenniveau verbindet.

KLEINE NACHRICHTEN.

Besprechung. Die Arbeiter des westlichen Heizhauses hielten am 17. d. M. eine Besprechung, an welcher nahezu die gesamten Interessenten theilnahmen. Den Vorsitz führte Arbeitsgenosse *Stefan*, als Schriftführer funktionirte Arbeitsgenosse *Lencsey*. Nachdem Karl *Pásztly* über die Ziele des Verbandes berichtete, wurde zur Wahl von Vertrauensmännern geschritten. Es wurden gewählt zu Präsidenten, für die Gesamtarbeiterschaft *Josef Lehner*, für die Kesselschmiede *Stefan Lengyel*, für die Schlosser *Johann Gyöngyi*, für die Putzer und übrigen Arbeiter *Ludwig Egri*.

Versammlungen. Versammlungen finden statt: Am 23. d. M. das hauptstädtische Streckenwärterpersonal im Hotel «*Erzherzog Josef*»; am 23. d. M. die hauptstädtischen Bediensteten der Südbahn im Gasthause *Hegyaljai ut 23*; am 25. d. M. Eisenbahnarbeiter in *Nagyvárad*.

Sonntag, am 25. März, wird in *Szolnok* (Rathhaussaal) eine allgemeine Eisenbahnarbeiter-Versammlung tagen.

Tagesordnung:

1. Eisenbahnarbeiter-Verband und Presse.
2. Bericht über den Budapester Kongreß.

Am 1. April wird auch in *Pécs* eine Versammlung der verschiedenen Branchen der Eisenbahnbediensteten tagen.

Verstärkung. Das Fachorgan unserer kroatischen Arbeitsgenossen «*Hrvatski Zeljezničar*» wird in nächster Zeit *wöchentlich* erscheinen. Das Fachblatt unserer kroatischen Arbeitsgenossen wird also mit den Fachblättern anderer Sprache von nun an gleichen Schritt halten können.

Das Memorandum der Lager-, Depot- und Stationsarbeiter ist mit heutigem Tage erschienen und wird den Interessenten auf Verlangen gratis durch die Administration zugesendet.

Tausch. Welcher Maschinenschlosser wäre geeignet, seine Stelle mit einer Stelle eines Maschinenschlossers für eine beliebige Werkstätte oder Heizhaus in *Uj-Zsolna* zu vertauschen. Anträge sind an die Redaktion des «*Magyar Vasutas*» zu senden.

Verantwortlicher Redakteur: **Desider Fürst.**
Blatteigenthümer: **Die freie Organisation der ungarischen Eisenbahner.**

Világosság Buchdruckerei A.-G., Budapest, VII., Nyár-utca 1.