



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBÄHNERARBEITER.

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

Neujahr.

— Von Georg Herwegh. —

Herr, o Herr, soll größer noch
 Deine Kette werden?
 Reicht sie von dem Himmel doch
 Längst herab zu Erden!
 Wieder, weil ein Jahr verging,
 Sprudelt man Sonette,
 Singt von einem neuen Ring
 An der alten Kette.

Kette, o Du klirrend Bild,
 Schreckwort aller Zungen,
 Welch ein Gott hat grausam wild
 Dich ums All geschlungen?
 Daß er seine Sterne wohl
 Vor dem Falle rette,
 Muß der Ewigkeit Symbol
 Bleiben eine Kette?

Kann der Jahre Trauerschar,
 Herr, Dir nicht genügen?
 Wirst Du immer, immerdar
 Ring zum Ringe fügen?
 Endigt nie der Menschheit Qual?
 Hebt sie nie ihr Bette?
 Wächst sie nie, der Freien Zahl?
 Wächst nur Deine Kette?

Fragend schaut' ich manche Nacht
 Auf zu Deinen Hallen;
 Endlich, hab' ich oft gedacht,
 Muß die Kette fallen.
 Ach, mein Hoffen trieb im Sturm
 Auf dem letzten Brette
 Und ward, ein getret'ner Wurm,
 Auch ein Ring der Kette.

Herr, o spare Deinen Grimm
 Fürder den Tyrannen,
 Einmal mit dem Jahre nimm
 Einen Ring von dannen!
 Gib uns, was wir heiß gesucht,
 Trüg's auch Dorn und Kette,
 Mind're nur die schwere Wucht
 Deiner gold'nen Kette!

Nimm, die sie so lang' empfang,
 Nimm sie von der Erden;
 Laß der Kette letzten Ring
 Freiheitsbrautring werden!
 Höre unser banges Schrei'n:
 Herr, o Herr, errette,
 Und den Teufel laß allein
 Ewig an der Kette!

Ja! Du wirst. Schon seh' ich, traun,
 Neue Sterne ziehen,
 Neue Tempel seh' ich bau'n,
 Neue Völker knien;
 Donnerklang und Harfenton
 Rufen in die Mette —
 Still! die Engel opfern schon
 Einen Ring der Kette.

Was das Volk Alles bezahlen muss.*

Auch ein wissenschaftliches Kapitel.

Von Franz Lill.

Daß der moderne Staat eine große Versicherungsanstalt für die Reichen und Mächtigen ist, denen auf Kosten der Kleinen und Schwachen ungeheure Vorrechte und Benefizien zugeschanzt werden, ist eine Sache, die keines Beweises mehr bedarf. Und daß das insbesondere dort am ausgiebigsten der Fall ist, wo — wie in Oesterreich — keine aus dem allgemeinen Volkswillen hervorgehende Volksvertretung über die Interessen des Volkes wacht, versteht sich ebenso von selbst.

Es soll aber in diesen Zeiten nicht die Rede sein von den Leistungen, die dem Volke an Steuern und Zöllen abgenommen werden. Nur auf ein spezielles Gebiet unseres Staatshaushaltes, das, wie mir scheint, noch viel zu wenig allgemein bekannt ist, soll die Aufmerksamkeit gelenkt werden. Jahr für Jahr zahlt nämlich der Vater Staat für den Betrieb seiner Eisenbahnen etliche Millionen Kronen aus, die einfach buchstäblich zum Fenster hinausgeworfen sind, ohne daß von diesem besonderen Gebiet unserer Musterstaatswirtschaft der große Theil des Volkes eine Ahnung hat. Wären nun unsere Staatsbahnen wirklich so ertragsunfähig, daß Defizite unvermeidlich wären, so könnte man sich diese Thatsachen noch gefallen lassen. Denn da die Eisenbahnen einmal das nothwendigste Requisit aller Volkswirtschaft darstellen und für Handel und Industrie die unerläßliche Vorbedingung bilden, so ist es sehr wohl begreiflich, daß der Staat unter Umständen für seine Bahnen Opfer bringt. Allein in Oesterreich liegen die Dinge eben wesentlich anders. Unsere Staatsbahnen, obwohl sie in Bezug auf ihre Rentabilität weit hinter den meisten Privatbahnen zurückbleiben, sind keineswegs passiv, sondern schließen alljährlich mit ganz hübschen Reinerträgen ab. Aber die merkwürdige Thatsache besteht, daß, während Preußen in seinen Staatsbahnen eine unschätzbare Einnahmequelle besitzt, Oesterreich nicht nur die Reinerträge für die Tilgung von Schulden verbraucht, sondern zu diesem Zwecke auch noch ziemlich tief in den Steuersäckel des Volkes greifen muß. Doktor Kaizl, ein hervorragender Fachmann auf diesem Gebiet, hat zum Beispiel nachgewiesen, daß der Staat bereits bis zum Jahre 1895 2000 Millionen Kronen auf den Staatsbahnbetrieb daraufgezahlt hat!

Und weshalb muß das Volk als Steuerträger für diese Riesensummen aufkommen?

Die ersten Eisenbahnen, die in Oesterreich gebaut wurden, waren Privatunternehmungen. Erst 1841 traten, nachdem 1837 die größte Bahn, die Kaiser Ferdinand-Nordbahn eröffnet worden war, Züge einer bewußten Staatsbahnpolitik hervor, und in einem Hofdekret vom 23. Dezember erklärte die Regierung, daß ein Fortgang in der Entwicklung des Eisenbahnwesens insbesondere «mit Umgehung

* Vorliegender Artikel ist zwar über österreichische Verhältnisse geschrieben, enthält aber so Vieles, was auch für Ungarn außerordentlich zutrifft, daß wir fast immer bei dem Worte Oesterreich auch das Wort Ungarn hinzusetzen dürfen.

Die Red.

aller Nebenvorteile im Sinne der allgemeinen Interessen» nur dann zu erwarten sei, wenn der Staat den Bau von Verkehrsmitteln selbst in die Hand nehme. Bis zum Jahre 1854 wurde dieses einheitliche Staatsbahnsystem beibehalten, so daß sich zu Ende dieses Jahres von den 1355 Kilometern Eisenbahnen des Landes bereits 924 Kilometer im Besitz des Staates befanden. In diesem Jahre erfolgte aber auch schon wieder der Umschwung, indem man die in finanzieller Hinsicht außerordentlich aussichtsvollen Eisenbahnen wieder der Privatpekulation überließ. Aber das Staatsinteresse sollte noch in ganz anderer Weise preisgegeben werden. Ganz ohne jeden stichhaltigen Grund wurden im Jahre 1855 alle vorhandenen Staatsbahnen an ausländische Gesellschaften verkauft, so daß der österreichische Staat bis zum Jahre 1860 nur noch 13·8 Kilometer Bahnen im Eigenthum besaß. In welcher gewissenloser Art die leitenden Staatsmänner unseres wahrhaftig «treuen» Vaterlandes dabei vorgegangen waren, wird einem klar, wenn man erfährt, daß die Bahnen, die 377 Millionen Gulden gekostet hatten, um 153 Millionen Gulden verkauft wurden, so daß der Staat bei diesem «Geschäft» 224 Millionen Gulden verloren hatte. Und diese katastrophalen Verluste hatten unsere Staatsmänner innerhalb fünf Jahren über das Land gebracht!

Ueber die neue skandalöse Periode österreichischer Eisenbahnpolitik, die nun folgt, schreibt A. v. d. Leyden in dem vollkommen einwandfreien «Handwörterbuch für Staatswissenschaften»: «KonzeSSIONEN wurden jetzt erteilt und der Staat gewährt den Privatbahnen Unterstützungen der verschiedensten umfassendsten Art, meist in Form von Zinsbürgschaften. Der Staat wurde durch diese Unterstützungen so stark belastet, ohne daß er doch einen Einfluß auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen erhielt, und die Mißstände im Eisenbahnwesen waren allmählich unerträglich geworden, so daß im Jahre 1877 ein neuer Wechsel der Eisenbahnpolitik eintrat.» Der Staat wurde nämlich jetzt mittelst eines im Parlament — das bisher den ganzen, unsere Staatskunst für ewige Zeiten kompromittirenden Skandal ruhig geschehen ließ — beschlossenen Gesetzes ermächtigt, den Betrieb solcher Bahnen, die für die letzten Jahre mehr als die Hälfte des garantirten Reinertrages jährlich in Anspruch genommen hatten, selbst zu führen. Das noch, daß der Staat für rein nichts den Privatgesellschaften Garantien geleistet hatte, waren übrigens bis zum Jahre 1893 neuerlich 971 Millionen Kronen ausbezahlt worden. Sie waren aus dem Steuersäckel des Volkes in die Taschen der reichen Bahnkapitalisten gewandert.

Die dritte Periode der österreichischen Eisenbahnpolitik, die jetzt folgte, war die der Verstaatlichung und der neuen Bauten auf Staatskosten. Verstaatlicht wurden nun jetzt zunächst ertraglose, ungünstige Bahnen, während die eigentlichen rentablen Bahnen, die Goldquellen, in den Händen der reichen Kapitalisten belassen wurden. Und da ereignete es sich abermals, daß der Staat die Bahnen, die vorher verschleudert worden waren, theuer zurückkaufte. 300.000 Kr. wurden per Kilo-

meter bezahlt, während jene theuren Bahnen, die der Staat selbst gebaut hatte, wie die kostspielige Arlbergbahn und die Transversalbahnen, nur 194.000 Kr. per Kilomeier gekostet hatten. Der Staat hatte damit neuerlich 600 Millionen Kronen verloren. Bei der Verstaatlichung der halbbankerotten Westbahn, bei der der Staat auf 47 Millionen Garantievorschüsse verzichtete, allein profitierten die Aktionäre 20 Millionen Kronen. Bei der Franz Josef-Bahn verzichtete der Staat abermals zugunsten des Hauptaktionärs Fürsten Schwarzenberg — auf 49 Millionen Kronen Garantievorschüsse. Das gleiche Geschenk machte man bei der Verstaatlichung der Kronprinz Rudolf-Bahn in der Höhe von 146 Millionen Kronen an ihre Besitzer. Das geduldige Volk konnte es ja zahlen! Der Effekt dieser korrupten Wirthschaft auf einem Gebiete österreichischer Staatswirthschaft läßt sich also etwa in folgenden Zeilen ausdrücken:

	Kronen
Verlust durch Verschleuderung der Staatsbahnen an Privatgesellschaften	400,000.000
Geleistete Staatsgarantie an die letzteren	1,000,000.000
Ueberzahlung der vom Staat eingelösten Linien	600,000.000
Defizit der Staatsbahnen	500—700,000.000

Wie sich nun dieses traurige Kapitel im großen Schuldbuch österreichischer Staatskunst weiter auszuwachsen droht, zeigt uns die in Angriff genommene Verstaatlichung mit der Nordbahn. Man hat die reichste Bahn Oesterreichs in den Händen der Aktionäre gelassen und es diesen durch jahrelanges Hinziehen ermöglicht, die Einlösungsrente, die der Staat bei Uebernahme zu bezahlen hat, künstlich hinaufzuschrauben. Die Einlösungssumme richtet sich nämlich nach den Geschäftsergebnissen der letzten sieben, der Verstaatlichung vorausgegangenen Jahre. Daß die Nordbahn diese letzten sieben Jahre das noch ausgenützt hat, daß sie die allerdringendsten Investitionen unterließ, weiß alle Welt. Die ganze Einrichtung der Bahn wurde einfach im verwehrtesten Zustande belassen und die Reinerträge stiegen infolge der künstlichen Herabminderung des Betriebskoeffizienten ins Fabelhafte. Das voraussichtliche Fazit ist also auch hier: die Uebernahme einer Bahn zu horrendem Preise, die in den kommenden Jahren viele Millionen an Ausrüstungen erfordern wird. Und das geschah und geschieht Alles, trotzdem die Regierung durch den § 36 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes das Recht hat, «sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß der Bau der Bahnen sowie deren Betriebsführung in allen Theilen zweckmäßig und solid ausgeführt wird und anzuordnen, daß Gebrechen hintangehalten werden». Aber die Staatsgewalt versagt eben nur dann nicht, wenn es sich um — streikende Arbeiter handelt.

So kommt es also, daß der Staat im letzten Jahre 1905, trotzdem unsere Staatsbahnen einen großen Betriebsüberschuß ausweisen, doch beträchtliche Summen daraufzahlen muß, um die gemachten Schulden zu tilgen. So steigt und wächst unsere Staatsschuld ins Ungeheure. Kein Wunder also daß, wo man so den Kapitalisten die Taschen füllt, für die dringendsten Volksnothwendigkeiten kein Geld mehr übrig ist. *Da wird also Zeit, daß ein Parlament kommt, in dem Männer sitzen, die mit starkem Arm den Augiasstall reinigen!*

Zur Psychologie der Eisenbahnunfälle.

Es vergeht kein Tag, wo der Telegraph nicht von Eisenbahnunfällen berichten würde. Die bürgerliche Presse behandelt diese Unfälle sehr flau, da meistens keine vornehme Herren, sondern nur arme Eisenbahner zum Opfer fallen.

Wer würde nach der Ursache forschen, warum in sechs Wochen jetzt mehr Unfälle geschehen sind, als sonst in einem halben Jahr. Es ist natürlich, daß die Unglücke in Folge schlechter Wechsellage etc. geschehen, doch ist es interessant zu wissen, wie diese Unregelmäßigkeiten vorkommen können.

Unregelmäßigkeiten?!

Dieses Wort bedingt einige Erklärung. Bekanntlich bedeutet bei den Staatsbahnen das minutiöseste Einhalten der Vorschriften, Unregelmäßigkeiten,

und verlangt man selbst beim kleinsten Angestellten ein Über-Wissen. Der Eisenbahner wird nur von der Dienstpragmatik geprüft, man wünscht aber deshalb, er soll bei der geringen Anzahl der Verkehrsmittel und bei den wenigen Arbeitskräften Übermenschliches leisten.

Man darf dies bei den jetzigen Verhältnissen nicht fordern!

Die vielen Ereignisse, die sich jetzt in kürzester Zeit überstürzten, haben das *seelische Gleichgewicht* der Eisenbahner zerstört.

Die vielen lügnischen Versprechen haben einen vollkommenen *Streik der Seelen* herbeigeführt. Wir haben stets getreu über das Schicksal der Eisenbahner berichtet, über Alles und es ist daher nicht nothwendig, die kaum vernarbten Wunden mit Herzzählung der *letzten Ereignisse* wieder aufzureißen.

Die Hoffnung haben die Genossen verloren, das Vertrauen ist auf den Nullpunkt gesunken und nur Bitterkeit blieb in den Seelen. Und so ist langsam jenes seelische Gleichgewicht verloren worden, von welchem die Nachtigall der Nation bei Verhandlung des Kultus-Portefeuilles sagte, «es gäbe keine Volkserziehung».

Wir können aber auch getrost erklären, daß ohne seelisches Gleichgewicht es kein Eisenbahndienst, keine Verkehrsabwicklung, keinen Personen- und Güterverkehr geben kann.

Wenn die ungarischen Eisenbahner klassenbewußt organisiert wären, dann hätten sie für diese Hoffnungslosigkeit die Arznei längst in der passiven Resistenz gefunden, in der pünktlichen Einhaltung der Dienstpragmatik; so aber sind nur die Seelen in Streik getreten.

Der Herr Handelsminister möge einmal nur den Geschäftsleiter Stelzel, den großen Streikverkünder fragen, wie viel Wahrheit in unsere Artikel ist und ob der Seelenzustand der Eisenbahner etwa jetzt nicht und noch immer durch die Koalitions-Gaukeleien beeinflusst ist. Er soll doch fragen, ob man bei der jetzigen verzweifelten Lage von den Eisenbahnern einen der Sicherheit des Verkehrs entsprechenden Dienst verlangen kann? Das sind Dinge, über welche erst die Zukunft vollkommene Aufklärung geben wird.

Unser Memorandum.

(Fortsetzung.)

Budapester technisches Wagenamt.

Wöchentlicher Rasttag.

Auf Grund der Ablösungsmethode erhält jeder Arbeiter jeden zweiten Sonntag frei, ohne daß er dadurch einen pekuniären Schaden erleiden könnte, einen wöchentlichen Rasttag.

Vertretung.

Wenn ein Arbeiter zu irgend einer gewerblichen Arbeit provisorisch angestellt wird, so erhält er dieselbe Bezahlung, wie jeder gewerbliche Arbeiter.

Zurückgehaltener Arbeitslohn.

Die 24 Stunden Dienst thuen den Angestellten erhalten die ganze Arbeitszeit bezahlt. Inspektierende werden für jede begonnene Arbeitsstunde honorirt.

Akkumulator-Arbeiter.

Diese Arbeiter haben 12 Stunden Arbeitszeit mit 24 Stunden Rast und erhalten jährlich zwei Anzüge.

Speiseraum.

Beim West- und Ostbahnhof sollen die Speiseräume den Sanitätsmaßregeln und der Anzahl der Arbeiter entsprechend umgeändert und mit Waschräume versehen werden.

Gepäckträger.

Der Taglohn der Gepäckträger soll — wenn sie beim Eilgutmagazin arbeiten, — in 3 Kronen festgestellt werden. Wenn sie mit dem Bedienen der Reisenden beschäftigt sind, erhalten sie den halben Taglohn.

Die Bedienung der Reisenden.

Für das erste Stück Gepäck 30 Heller, für das zweite 20 Heller und für jedes weitere Stück wird 10 Heller Taglohn bezahlt.

Pensionskasse.

Wenn ein Mitglied derselben aus irgend einem Grunde aus dem Dienst der Eisenbahn tritt, oder entlassen wird, soll er, wenn schon seine Rechte auf die Pension verlustig werden, wenigstens die eingezahlten Gebühren zinsfrei zurückerstattet bekommen. Die Mitglieder beider Klassen sollen nach 25jähriger Mitgliedschaft volle Pensionsberechtigung haben.

Bis die Frage bezüglich der Ernennung der Arbeiter geregelt wird, welche die vollständige Umänderung des Pensionsfondes zufolge hat, bis dahin

sollen jene Arbeiter, deren täglicher Verdienst 3 K. 80 Heller übersteigt, in die erste Klasse des Pensionsfondes eingetheilt, während solche Arbeiter, deren Verdienst über 2 K. 50 H. ist, aber *höchstens* 3 K. 80 H. ausmacht, in die zweite Klasse des Pensionsfondes eingetheilt werden.

Wenn sich der Gehalt eines Mitgliedes aus irgend einem Grund verringert, so kann man denselben aus der höheren Pensionsklasse nur auf sein eigenes Ansuchen in eine niedrigere versetzen.

Mitglieder, die zur militärischen Ausbildung, Waffenübung oder überhaupt auf länger als 14 Tage beurlaubt sind, oder auch durch Krankheit länger als ein Monat verhindert wären die Gebühren zu zahlen, müssen dieselben nicht entrichten, sollen jedoch während dieses Zeitraumes ihrer Mitgliedschaft nicht verlustig gehen.

Bei Pensionirungen ist das Mitglied berechtigt, jene Pensionsgebühren zu empfangen, in welcher Pensionsklasse er zwölf Monate vor der Pensionirung eingezahlt hat.

Die Witwe erhält 75% der Pension, während für die Zahl der Kinder entsprechende Erziehungsbeiträge ausgefolgt werden.

Verwaiste Kinder sind in einem Internat unterzubringen, auch sollen Halbweisen auf Bitte der Eltern dort untergebracht werden.

Die Pension wird der Höhe der Gebühren entsprechend ausbezahlt.

Bis die Unfallversicherung ins Leben treten wird, erhält jener Angestellte, der außerhalb des Betriebes einen Unfall erleidet, die Gebühren eines 10jährigen Mitgliedes.

Das Zentralkomitee hält jährlich viermal, das Bezirkskomitee einmal monatlich eine Sitzung.

Auf Wunsch von drei gewählten Mitgliedern kann man immer eine außerordentliche Sitzung zusammenrufen.

Die Mitglieder des Zentral- und Bezirkskomitees erhalten für die versäumte Arbeitszeit eine Entschädigung.

Die Protokolle der Sitzungen des Zentral- und Bezirkskomitees werden den ernannten Komiteemitgliedern zugeschiedt. Auch das Amtsblatt mögen die gewählten Mitglieder kostenlos erhalten.

Das zentrale und die Bezirkskomitees sollen aus je 12 Mitgliedern bestehen. Zwei Drittel wählen die Mitglieder aus ihrem eigenen Kreis, und ein Drittel ernennt der Präsident der Máv., bezw. der Geschäftsleiter.

Für die alten, arbeitsunfähigen Arbeiter soll gesorgt werden.

Ernannte Taglohn-Heizer und -Vorheizer.

Wir bitten den Gehalt der ernannten Heizer und Vorheizer nach folgender Tabelle zu regeln:

Gehaltsklasse	Rangklasse	Gehalt Kronen	Wohnungsgeld		Uebersiedlungskosten	Wartezeit Jahre	Taglohn Kronen
			Zentral	Provinz			
I.	2	900	400	300	60	—	3.—
I.	1	1000	400	300	60	2	3.—
II.	3	1200	500	400	80	3	3.60
II.	2	1400	500	400	80	3	3.60
II.	1	1600	500	400	80	4	3.60

Bei Berechnung des Taglohnes werden über sechs Stunden Arbeitszeit, als ganzer Tag betrachtet.

Die Taglohnheizer und Vorheizer erhalten pro Tag 3 Kronen.

(Fortsetzung folgt.)

RUNDSCHAU.

Graf Theodor Batthyány-Paskiewics.

Nach Unterdrückung des Freiheitskampfes, am 13. August 1849, sandte Graf Paskiewics, der Oberkommandant der russischen Truppen, an den Zar folgendes Telegramm:

Das besiegte Ungarn liegt zu den Füßen Eurer Majestät . . .

Graf Batthyány als Präsident und Arthur Seide, der frisch gewählte Vizepräsident, sandten nach dem Szegediner Siege eine Begrüßungs-Depesche an Minister Kossuth. Sie meldeten, daß die unzufriedenen Eisenbahner nun Vertrauen zu dem Minister haben. Der wahre Inhalt mag vielleicht so sein:

An «seine Majestät» den Herrn Minister!

Die besiegten Eisenbahner liegen zu den Füßen Eurer Majestät!

Majestät kann Alles mit ihnen thun. Es ist kein Grund zur Besorgniß, denn die Eisenbahner sind stumm, krumm und taub.

Wenn sich ihre Lippen öffnen, geschieht dies nur zum Lobe Eurer Majestät.
Und so geht es weiter in diesem Sinne.

Nach Világos war eine Auferstehung. Nach Szegedin gibt es auch eine Auferstehung...

Der Nasenstüber hat gewirkt.

Das Zeitungsorgan des Kronstädter Heiligen Kronenverbandes, der «Brassói Kerületi Közlöny», veröffentlichte kürzlich einen Artikel von einem gewissen Ingenieur Szende; besagter Artikel griff den «Landesverband der Eisenbahnarbeiter» auf's schärfste an. Wir nahmen den Angriff nicht ernst. Wie könnte man auch einen so schwächlichen Feind ernst nehmen. Wir nahmen das Verfasserlein beim Ohr und gaben ihm lachend einen Nasenstüber. Dann ließen wir ihn laufen.

Jetzt beklagt sich der arme «Brassói Kerületi Közlöny» in einer redaktionellen Mittheilung, daß er wegen unserem Artikel, welcher *unter dem Niveau* des feinen Geschmackes, mit Zirkuswitzen vollgepfropft, ist, mit uns nicht verhandeln kann. Soviel bemerkt er aber doch, daß das Amtsblatt eines Verbandes mit 20.000 Mitgliedern *ernster sein müßte*.

Für den Rath bedanken wir uns und möchten dem Redakteur jenes Blattes auch etwas rathen: er möge wenigstens ungarisch lernen!

An die Arbeiter der Szamosvölgyer Eisenbahn.

Kollegen! Wie lange noch wird Euch dieses unendliche Elend, diese schreckliche Ausbeutung bedrücken? Klagen und Jammern, die Ausbrüche der Leiden haben wir schon oft gehört. Aber eines hörten wir noch nicht, was schwerer ist als Klagen: das Erwachen zum Selbstbewußtsein, die Vereinigung der klassenbewußten Arbeiter, welche den Sieg des Kampfes für die Zukunft sichern würde. Es mag schwerer sein, aber wieviel schöner, wieviel erhebender! Das Vertrauen, welches Ihr zum Heiligen Kronenverbande hattet, ist schon längst gebrochen. Die Augen sind Euch aufgegangen, Ihr müßt einsehen, daß alles Lug und Trug war, was Euch von dort versprochen wurde. Ihr erfuhret, daß die Bitten des Memorandums nicht viel halfen, wo keine zusammenhaltende Kraft, keine Solidarität vorhanden ist. Die Direktion kann nur mit den unorganisirten, nur Weinen könnenden Arbeitern Alles thun, nicht aber mit dem mächtigem Heere der Organisation, welches sich ihre Rechte erkämpfen könne.

Kollegen! Brüder! Die zwölfte Stunde hat geschlagen. Vertrauet Niemandem und Nichts, vertrauet Euch selber, dann könnt Ihr Euch nicht täuschen. Stärkt Euch mit der Kraft der Organisation. *Schließt Euch Alle dem Landesverband der Eisenbahnarbeiter an*, dann könnt Ihr muthig in die Zukunft blicken. Auf zur Organisation! Vorwärts! Die That hilft mehr, als Weinen und Klagen.

Gelockerte Disziplin.

In der Ausübung des Dienstes bei der Máv. herrscht eine *tiefgehende Verdrossenheit*, die besonders beim Rangierdienst zu einer Menge kleinerer Unfälle und einer auffallenden Beschädigung des Wagenparks führt, so daß eine bisher unerhörte Menge von Waggons in Reparatur kommt. All dies ist auf *die fortwährende Vertröstung betreffs der Gehaltsregelung* zurückzuführen. Zudem sind die zum Verband der heiligen Krone gehörenden Eisenbahner wüthend darüber, daß sie den ihrer Organisation *als Präsidenten aufgedrängten* Grafen Theodor Batthyány nicht abschütteln können.

In Eisenbahnerkreisen ist man nämlich überzeugt, daß Graf Batthyány das Handelsministerium dahin informirt, daß man sich mit der Gehaltsregelung nicht zu beeilen brauche, weil er «seine» Eisenbahner stramm im Zaum halte.

Indessen nimmt die Gährung stetig zu. Auf den Linien der kön. ung. Staatsbahnen, diesem bisher musterhaften Verkehrsbetrieb, beginnt die Disziplin gelockert zu werden. *Zugsverspätungen* von 1—2 oder mehr Stunden sind an der Tagesordnung. Die *passive Resistenz* scheint eingesetzt zu haben und droht zum System zu werden. Wenn hier nicht rasch eingegriffen wird, dürfte bald ein Chaos eintreten. Das Bedenkliche aber ist, daß sich die *Eisenbahnunfälle* in jüngster Zeit auffällig mehren. Auf den Linien der kön. ung. Staatsbahnen, wo ernstere Unfälle bisher zu den Seltenheiten gehörten, haben sich zehn solche in den letzten drei Wochen ereignet. Nichts liegt uns ferner, als auch nur andeuten zu wollen, daß hier böser Wille im Spiel sei; das wäre heller Wahnsinn, sind doch dabei die Eisenbahner selbst in größter Lebensgefahr. Wohl aber darf man annehmen, daß auch diese Unfälle die Folge jener tiefen Verdrossenheit sind da in dem großen, komplizirten Verkehrsapparat das Räderwerk nicht mehr mit jener Exaktheit ineinandergreift, wie in normalen Zeiten.

Die oberste Behörde unseres Eisenbahnwesens möge diesen Umständen ihr besonderes Augenmerk zuwenden. Wir hegen die Ueberzeugung, daß man im Handelsministerium über die Sachlage eben nicht recht informirt ist. Und wenn die Informationen wirklich vom Grafen Theodor Batthyány herrühren, dann — begreifen wir freilich, daß man sich Zeit läßt. Die Vorkommnisse im Staatsbahnenbetrieb sind jedoch eine deutliche Warnung, daß etwas im Werk ist und daß man sich maßgebenden Orts rechtzeitig über die Stimmung der Eisenbahner aufklären lassen soll.

Der Sieg der österreichischen Postangestellten.

Der Patriotismus als Tugend kommt allmählich aus der Mode und an seine Stelle tritt immer häufiger die Solidarität arbeitender Menschen. Die *österreichischen Postangestellten* haben sich als Christkindelbescheerung eine *beträchtliche Verbesserung ihrer Lage ertrotzt*, indem sie gerade vor Weihnachten zur passiven Resistenz griffen und so die Postverwaltung zwangen, ihre Forderungen zu erfüllen. Indem sie die Kalamität der Postverkehrsstockung heraufbeschworen, waren sie ebenso unpatriotisch, wie die Budapester Straßenbahner, die gerade während der Rákócziereierlichkeiten streikten. Aber was nützt alles Jammern über diesen «Sittenverfall!» Die arbeitenden Menschen merken, daß sie mit dem Patriotismus auf keinen grünen Zweig kommen, während ihnen das solidarische Zusammenhalten *als Klasse* zumeist nützt. Und so halten sie es lieber mit der *Tugend der Solidarität*, die ihnen Vortheile bringt.

Unser Verlust.

Der Istvánteleger Kollege, Gusztáv Schmidt, starb nach kurzem Leiden. Ehre seinem Andenken!

**Fort mit allen bürgerlichen Zeitungen!
Genossen, lasset Euch von diesen
Blättern nicht mehr länger belügen
und betrügen! Leset und verbreitet
unsere Parteiblätter:
die Népszava und Volksstimme!**

KORRESPONDENZ.

Piski. Wir bemerken mit Bedauern, daß sich die Verbandsmitglieder für die Ortsgruppen gar nicht interessiren und dieselben ganz auf sich belassen, anstatt an den Versammlungen Theil zu nehmen und sich über die Angelegenheiten zu berathen. Es ist unrichtig, wenn man glaubt, daß mit Einzahlung der Gebühren schon Alles gethan ist. So z. B. berief die hiesige Ortsgruppe für den 10. d. M. eine monatliche Versammlung, welche aber vertagt werden mußte, weil sich im Ganzen 5, sage und schreibe fünf Mitglieder eingefunden hatten. Solche Zustände bezeugen unsere Schwachheit und ermuthigen die Unterdrückung.

Es wird gut sein, wenn nicht nur die Piskier, sondern auch die andern Gruppen aufmerksam werden. Wir benöthigen Männer und Kämpfer, nicht nur Mitgliedergebühren.

Piski. (An den Herrn Beamten Josef Lovas-Leitag.) Sie glauben, Sie hätten das Höchste erreicht, was ein irdischer Mensch nach Ihrer Auffassung erreichen kann und deshalb behandeln sie jene Personen, welche diese schwindelnde Höhe nicht erklimmen konnten, so, wie wenn von Ihrer Gnade das Weltall abhinge. Indessen wird gut sein, mit jenem Sprichwort zu rechnen: das Rad geht herunter und herauf. Wir machen Sie aufmerksam, daß sich Ihr Vorgehen rächen kann. Wir werden nicht fortwährend Ihren Namen in die Zeitung bringen, dazu ist uns das Papier und die Druckerschwärze zu schade, um es für solche Namen zu verschwenden. Aber wir werden zu anderen Mitteln greifen! Darauf machen wir Sie zum letzten Mal aufmerksam, merken Sie sich das gut. Wir können Ihnen auch gutmeinend rathen, in's Alfö'd zu einem Schweinehirten zu ziehen, von welchem sie noch Anstand und gute Sitte lernen können.

Die organisirten Eisenbahner.

Nördliche Hauptwerkstätte. (Herr Füzesi ist krank.) Der genannte Herr ist körperlich und seelisch sehr, sehr krank; er hindert uns im Arbeiten, weil er von seinem Metier keinen blauen Dunst hat. Dafür läßt er überall Spione aufstellen, welche die Sozialisten aufspüren müssen und auskundschaften, welche Genossen das «Fachblatt der Eisenbahner» abonniren. Wir würden ihm rathen, zu den Hottentotten zu gehen, dort kann er an Leib und Seele gesunden...

Petrozsény. (Die Lage der Bahnarbeiter.) Bei dem hiesigen Ingenieuramt treibt die Ungerechtigkeit ihre schönsten Blüten.

In *Krivadia* z. B. werden die Freikarten selbst den ältesten Arbeitern verweigert; ebenso werden die Krankenweisungen erst nach Tagen ausgestellt.

In *Merüsor* schickt man die armen Bahnarbeiter einen halben Monat spazieren, natürlich kann man da 30 Tage von einem halben Monatslohn nicht leben.

In *Livazény* werden die Arbeiter für den Winter überhaupt entlassen. Es wäre die höchste Zeit, daß der liebe Ingenieur Spiegel diese Zustände bemerkt. Jedenfalls machen wir die Direktion auf diese unhaltbaren Zustände aufmerksam.

Bácstopolya. (Die Verdienste des Herrn Bahnaufsehers.) Wahrlich, auf der Teufelsinsel haben es die Menschen besser, als unter der Leitung des Bahnaufsehers *Kolonbán*, dessen Verdienst es ist, daß hier der Taglohn um 40 Heller verringert wurde. Er selbst verwendet aber die Leute für seine privaten Arbeiten, für welche er nach tagelanger Arbeit ein halbes Dezi Schnaps gibt. Auch sein Verdienst ist es, daß die Bahnwächter kein Oel mehr bekommen. In seinem Sozialistenhaß verfolgt er selbst die Kinder der Genossen. Wir machen das Ingenieuramt auf diesen aufreizenden Herr aufmerksam.

VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

Telefon-Nr. 76-01.

Telefon-Nr. 76-01.

Die ordentliche Generalversammlung unseres Verbandes findet am 2. und 3. Februar 1907 in Budapest, in dem Saal der Sozialwissenschaftlichen Gesellschaft, statt. Wir bitten die Kollegen und Gruppenleitungen, um Irrthümer zu vermeiden, schon jetzt sich obiges Datum zu merken.

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Rákoskeresztur. Die hiesige Ortsgruppe hält jeden Sonntag von 2—5 im Gasthaus, Pesti-ut 2, Amtsstunden. Am 1. Januar sind die Amtsstunden von 3—5.

Érsekujvár. Die Ortsgruppe verlegte ihr Amtlokal vom 1. Januar an in Simko's Gasthaus, Vásár-tér.

Lepsény. Am Neujahrstage findet in Loché's Tanzsaal zu Gunsten der Bibliothek eine Unterhaltung statt. Das Unterhaltungskomiteé bittet um zahlreiches Erscheinen.

Szombathely. Wir bringen zur Kenntniß, daß Dr. Ernst Heimler, Advokat, Anwalt der Szombathelyer Organisation, jeden Donnerstag von 8—9 juristischen Rath im Arbeiterheim gratis ertheilt.

MitBrudergruß

Die Leitung.

Versammlungsberichte.

Femesvár. Am 3. Januar, 7 Uhr Abends, findet die monatliche Mitgliederversammlung statt. Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten.

Rákosrendező. Die Ortsgruppe hält am 9. Januar 1907 ihre ordentliche Generalversammlung.

Piski. Die Ortsgruppe hält am 13. Januar 1907 die jährliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Bericht der Leitung. 2. Entlastung der Leitung. 3. Neuwahl der Leitung und des Präsidiums.

Petrozsény. Die Ortsgruppe hält am 16. Januar 1907 die jährliche Generalversammlung.

Karánsebes. Am 23. Dezember wurde hier die Ortsgruppe gegründet. Delegirter Farkas sprach über die Organisation und die Nothwendigkeit derselben. Hierauf wurde die Leitung gewählt. Präsident wurde M. Bader, Kassier F. Eichelkraut, Schriftführer J. Sarkady, Kontrolore L. Seszták und Rudolf Költz. Vertrauensmänner G. Halász, H. Zimmermann und Peter Steinbach.

Unterhaltungen.

Budapest. Die Ortsgruppe «Nördliche Hauptwerkstätte» veranstaltet am 31. Dezember in sämtlichen Sälen des Régi sörház in Kőbánya zu Gunsten des Bibliotheksfondes einen mit Theateraufführung, Deklamationen, Soloszenen, Tombola und Tanz verbundenen **Sylvesterabend**. Von den theilnehmenden künstlerischen Kräften nennen wir: Die Thalia-Gesellschaft, welche die Courteline's berühmte zweiaktige Tragikomödie «Boubouroche» zur Aufführung bringt. Außerdem wird die liebreizende Liliput-Primadonna des Magyar Színház, Wilhelmine Lakos, sowie Mitglieder der Thalia-Gesellschaft Solonummern vortragen. Die Sylvester-Rede hält Genosse Alexander Pfeifer. Eintritt frei. Preis des Programms 70 Heller.

Programme sind zu haben: Redaktion des «Fachblatt der Eisenbahner», VII., Rottenbiller-utca 1; in der Zentrale des Verbandes; Népszava-Buchhandlung VII., Nyár-utca 1 und bei sämtlichen Vertrauensmännern und Leitungsmitgliedern der nördlichen Haupt-

werkstätte. Wir empfehlen allen Kollegen, die einen vergnügten schönen Sylvesterabend im Kreise ihrer Kollegen erleben wollen, an obiger Veranstaltung, deren künstlerisches Programm selbst den Verwöhntesten befriedigen wird, unbedingt theilzunehmen.

Székesfehérvár. Die Ortsgruppe veranstaltet am 31. Dezember unter Mitwirkung zweier Gesangsvereine einen gemüthlichen **Sylvesteabend**, zu welchem alle Eisenbahner sammt w. Familie eingeladen sind. Entrée ist frei. Das Programm wird erst am Abend ausgegeben. *Das Festkomité.*

Budapest. Die Ortsgruppe *Ferencváros und Dunapart* veranstaltet am 31. Dezember im Gasthause Suler (Soroksári-ut 18) einen mit Gesang, Tanz, Weltpost und bürgerlicher Ehe verbundenen **großen Sylvesterabend**. Personenkarte im Vorverkauf 60 H., bei der Kasse 80 Heller. Karten sind bei den Mitgliedern der Gruppenleitung erhältlich. Der Reingewinn wird zu Gunsten der Bibliothek verwendet.

AUS ALLER WELT.

Streik der Trambahner in Rom. Der Streik der Trambahner hat zunächst gezeigt, daß auch in Rom Arbeiterkämpfe in moderner Weise ausgefochten werden können — ohne Ausschreitungen und ohne Kleinmuth —, sobald es sich nur um Arbeiter handelt, die im modernen Sinn Lohnarbeiter sind. Es ist gerade der Mangel an einer eigentlichen Lohnarbeiterschaft — die sich in Rom fast allein auf die Maurer und Trambahner beschränkt —, der den politischen und wirtschaftlichen Kämpfen des hiesigen Proletariats den Charakter der Unbeständigkeit und Maßlosigkeit verleiht. Wo sich aber eine einigermaßen gleichartige Arbeitermasse findet, da — wie dies eben bei dem Personal der Trambahngesellschaft der Fall ist — kann man auch in Rom trefflich geleitete und tapfer durchgekämpfte Lohnkämpfe sehen.

Diesmal hat zunächst die Streikleitung — Streikkomiteé und Arbeitskammer — Alles gethan, um das «Verkrümmeln» der Streikenden zu verhindern. Täglich wurden mindestens zwei Versammlungen abgehalten — in den 16 Streiktagen gegen 40. Bei diesen Versammlungen ging es — trotz aller Erröngung — stets so zu, daß die Polizei keinen Vorwand fand, sie zu verbieten. Auch haben sich die Trambahner zu keinerlei Ausschreitungen und Materialbeschädigungen hinreißen lassen, sondern sogar durch ihr Eingreifen mehrfach Unfälle verhütet, die durch die Ungeübtheit der Streikbrecher drohten. Schließlich haben sie eine nicht hoch genug einzuschätzende Besonnenheit an den Tag gelegt, indem sie den wiederholt gemachten Vorschlag, den Generalstreik aus Solidarität zu proklamieren, ablehnten. Und das, obwohl von interessirter Seite, die der römischen Trambahngesellschaft nicht eben fern stand, in der letzten Streikwoche beständig zum Generalstreik gehetzt wurde.

Was die materiellen Errungenschaften des Streiks betrifft, so sind sie nicht gering anzuschlagen, obwohl die Forderung des Minimallohnes von 3 Lire nicht durchgesetzt wurde. Die Angestellten aller Kategorien, sowie die Hilfsarbeiter erhalten Aufbesserungen von 20 bis 25 Centesimi täglich; außerdem erfolgt künftighin das Aufrücken von einer Lohnkategorie in die andere schneller als bisher. Die finanzielle Mehrbelastung der Gesellschaft beläuft sich auf 98.000 Lire im Jahre, nachdem die Direktion als äußerstes Zugeständniß erklärt hatte, 60.000 Lire jährlich in der Form von Prämien zu vertheilen. Schließlich, gegen Ende des Streiks, ließ die Trambahngesellschaft durch die Zeitungen bekannt machen, sie könne jetzt noch weniger Lohnerhöhungen gewähren, als vor dem

Streik, da sie durch diesen um Hunderttausende geschädigt worden sei. Leider war es ihr aber vor dem Streik gar nicht in den Sinn gekommen, irgend etwas zu gewähren!

Daß die Streikenden die Wiedereinstellung Aller, auch der Tagelöhner und Hilfsarbeiter durchgesetzt haben, war natürlich eine Ehrensache für alle organisirten Arbeiter. Hätte die Gesellschaft in diesem Punkte nicht nachgegeben, so hätte der Streik noch lange dauern und zu ernststen Komplikationen führen können.

Wenn die Tramgesellschaft ähnliche Profitausfälle, wie die, die sie durch den Streik erlitten hat, verhüten will, wird sie gut thun, die Löhne des Personals weiter zu erhöhen, damit diesem eine menschenwürdige Lebenshaltung gesichert wird. So lange se dies nicht erreicht haben — und sie haben es noch nicht erreicht — wird das Damoklesschwert des Trambahnstreiks stets über der Bevölkerung Roms schweben.

VERSCHIEDENES.

Danksagung. Ich sage hiemit meinen Kollegen innigsten Dank für die materielle Hilfe, 43 Kronen 90 Heller, welche sie mir während meiner langwierigen Krankheit angedeihen ließen. Budapest, im Dezember. Georg Schödl, technische Wagenwerkstätte.

Danksagung. Unterzeichnete sage allen Genossen Dank, welche mir nach dem Tode meines Gatten materiell halfen. Die Summe betrug 31 Kronen. Budapest, Westbahnhof, am 20. Dezember 1906.

Witwe Paul Kiss.

Das Neujahrsgeschenk der Eisenbahner.

Was drängt sich die Menge im bunten Kleid?
Was hebt man die Fäuste drohend empör?
Und lauter erklinget ein Murmeln
Rings im bunten erzürnten Chor.

«Zwischen Unfallsrente und Pension
Die Differenz» — wahrhaftig, das ist nicht
[schlecht,
Das bringt für uns das neue Gesetz —
Das neue paragraphirte «Recht».

Das ist fürwahr ein wackerer Plan,
Der uns und unsere Kinder bedroht
Und aus der Zukunft trüben Zeiten
Uns kündigt neues Elend und Noth.

Drum schütze Dich selber, Du Arbeitsmann,
Im großen Bunde der Deinen
Und Sorge und schaffe mit starker Hand,
Daß Alle zum Kampfe sich einen!

Kollegen!

Agitirt für Euren Verband!

Der ungarische Eisenbahner-Kalender liegt in einer prächtigen, künstlerischen Ausstattung und gediegenem Inhalt, von hohem fachlichen Interesse, nun vor. Wir empfehlen nochmals allen Kollegen deutscher Zunge, wenn sie auch nur halbwegs ungarisch verstehen oder radebrechen, sich den Kalender unbedingt anzuschaffen, zumal die Daten, Statistik, ja zumeist nur Ziffern sind. Also auch für Deutsche leicht verstehbar. Jeder kaufe!

Verantwortlicher Redakteur: Desider Fürst.

Eigentümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.