



ORGAN DER UNGARISCHEN EISENBÄHNBEDIENSTETEN.

Redaktion und Administration:
 Budapest, VII., Rottenbiller-utca Nr. 5/a, I. Stock
 wohin alle Briefe und Sendungen zu adressieren 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)

Zum Mailänder Kongreß.

Am Ende dieses Monats findet in Mailand der Kongreß der *Internationalen Transportarbeiter Föderation* statt. Die Transportarbeiter aller Länder, *also auch die Eisenbahner*, entsenden ihre Vertreter zu diesem Kongreß, um die Besserung ihrer Lage zu berathen. Ohne Unterschied der Nationalität reichen sich die Unterdrückten aller Länder die Hand, vereinigt in der glühenden Sehnsucht nach einem menschenwürdigen Dasein, *nach Befreiung*. Die Eisenbahnarbeiterschaft Ungarns entbietet dem in Mailand tagenden Kongreß hiemit den treuesten Brudergruß und den Wunsch auf gedeihliche Arbeit.

Der Bericht der Internationalen Transportarbeiter Föderation (I. T. F.) schildert die Lage der Transportarbeiter in Europa und Amerika wie folgt:

Amerika (Nord-).

Der I. T. F. angeschlossen ist nur die International Longshoremen, Marine and Transportworkers Association of America mit 47.800 Mitgliedern, die sich in über 600 lokale Gruppen an der Pacific-, Atlantic-Küste und den großen Seen vertheilen. Außerdem existiren noch folgende Verbände: Fuhrleute mit 78.300, Straßenbahnangestellte mit 30.000, Seeleute mit 22.600, Eisenbahn-Telegraphisten mit 15.000, Frachtverlader und Lagerhauspersonen mit 4000 Mitgliedern, sowie eine Organisation der Bahnunterhaltungs-Arbeiter (trackmen or maintenance of way employees), deren Mitgliederzahl uns unbekannt ist. Alle diese genannten Organisationen gehören der American Federation of Labor an. Ein Verein der Eisenbahn-Bureauangestellten und Eisenbahn-Expresboten löste sich im Jahre 1905 auf. Neben diesen Organisationen gibt es noch selbstständige Eisenbahn-Bruderschaften (Railway Brotherhoods), von denen die Lokomotivführer zirka 36.000, die Lokomotivheizer 55.000, die Weichensteller 23.000 und die Zugbegleiter 75.000 Mitglieder haben. Selbstverständlich haben wir mit allen Organisationen Verbindung gesucht und auch bei der Mehrzahl derselben gefunden.

Amerika (Süd-).

Die Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter in den südamerikanischen Staaten beschränken sich auf die Hauptorte des Landes, besonders Hafenstädte,

wo sie in sich abgeschlossene Gruppen bilden. Die fortwährenden politischen Putsche schädigen die Organisationen sehr, denn auf einen solchen folgt gewöhnlich die Verhängung des Belagerungszustandes, die Gefangennahme der Arbeiterführer usw., so daß der Aufbau der Organisationen immer von Neuem begonnen werden muß. Im Jahre 1905 war zweimal, insgesamt neun Monate, der Belagerungszustand über Argentinien verhängt.

Die Confederacion de Ferrocarrileros in Argentinien ist bis jetzt die einzige Organisation, die sich der I. T. F. angeschlossen hat. Nach schriftlicher Mittheilung zählt die Confederacion 12.000 Mitglieder.

Australien.

Von den Organisationen dieses Landes ist noch keine der I. T. F. angeschlossen, aber es hat sich ein reger Austausch von Drucksachen und Korrespondenzen zwischen Zentraleitung der I. T. F. und einigen Zentraleitungen australischer Organisationen entwickelt. Die Organisationen der Hafentarbeiter, Eisenbahner, Seeleute, Fuhrleute und Straßenbahner, die Filialen in allen Provinzen des Landes haben, umfassen ungefähr 30.000 Mitglieder. Die «Waterside Workers Gazette» schreibt, daß gegenwärtig Fusionsbestrebungen unter den Vereinigten Organisationen der Eisenbahner und Straßenbahner, der Hafentarbeiter und Fuhrleute bemerkbar sind, die jedenfalls zu einer Federation der Transport- und Verkehrsarbeiter Australiens führen werden. Nur von den Seeleuten wisse man noch nicht, wie diese sich zu dieser Fusion stellen, jedenfalls würden sich diese nicht anschließen. Erst wenn dieses Einigungswerk vollbracht sei, dann sei auch der Zeitpunkt gekommen, wo sich die Federation in ihrer Gesamtheit der I. T. F. anschließt.

Belgien.

Die Organisation der Hafentarbeiter und Seeleute dieses Landes ist noch schwach. In Gent, Antwerpen und Brüssel kehrt das Vertrauen der Hafentarbeiter und Seeleute zur Organisation wieder. Es bestehen eine Anzahl Gegenorganisationen, die von den Arbeitgebern unterstützt werden. Dadurch haben die auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Organisationen einen schweren Stand. Die Straßenbahner und Eisenbahner sind gut organisiert, haben aber Einrichtungen, die eher ein Hemmschuh als ein Nutzen für dieselben sind. Ihre oberen Vorgesetzten sind Ehrenmitglieder und Präsidenten ihrer Organisation. Ob sie diese freiwillig wählen oder auf Befehl erhalten, vermögen wir nicht zu behaupten, doch ist uns bekannt, daß ihnen die Koalitionsfreiheit verweigert wird.

Bulgarien.

In diesem Lande haben sich erst kürzlich die Eisenbahner in eine Zentralorganisation zusammengeschlossen, die, wenn sie sich etwas entwickelt haben wird, sich sicher der I. T. F. anschließt. Wir stehen mit den dortigen Kameraden in reger Verbindung. Andere Transport- und Verkehrsarbeiter-Organisationen bestehen nicht.

Dänemark.

Die Hafentarbeiter, Kohlenarbeiter, Kutscher, Speicherarbeiter und die Zollarbeiter sind Unterabteilungen des Dänischen Arbeitsmännerverbandes, dagegen haben die Straßenbahn- und Omnibus-Angestellten, die Seeleute, die Schiffsheizer und Eisenbahner selbstständige Organisationen, die mit Ausnahme der Straßenbahner und Eisenbahner dem Dänischen Fachverband (gewerkschaftliche Landeszentrale) angeschlossen sind.

Die Eisenbahner wollen den Anschluß an den Fachverband vollziehen; ist dieses geschehen, dann werden sie sich auch der I. T. F. anschließen.

Deutschland.

Alle Organisationen der Verkehrs- und Transportarbeiter, als da sind, der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, der Verband der Hafentarbeiter, der Seemannsverband, die freien Organisationen der Eisenbahner und der Verband der Heizer und Maschinisten gehören der I. T. F. an. Die genannten Verbände sind durch einen Kartellvertrag verbunden, dessen Ziel der Zusammenschluß aller Transport- und Verkehrsarbeiter in einer einheitlichen Organisation ist. Dem Transportarbeiter-Verband gehören neben Fuhrleuten, Straßenbahnern usw. auch Handelsangestellte an. Von dem Verbands der Heizer und Maschinisten, der 11.383 Mitglieder zählt, sind nur die Flußmaschinisten und Heizer, etwa 1000, der I. T. F. angeschlossen. Die übrigen 10.000 Mitglieder vertheilen sich auf die Maschinisten und Heizer der Fabrik-, Bergwerks- und anderen gewerblichen Industriebetrieben.

Neben den freien unabhängigen Organisationen der Eisenbahner, von denen sich die eine über Bayern, Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen und der Pfalz, die andere über Preußen, Oldenburg, Mecklenburg und Sachsen erstreckt, gibt es noch eine ganze Anzahl Vereinigungen von Eisenbahnern, sowohl in Nord- wie in Süddeutschland, etwa 30, die alle unter dem Protektorate der staatlichen Eisenbahn-Verwaltungen stehen, von diesen geleitet und gehätschelt werden. Vor einigen Jahren ist in Preußen außerdem ein mit staatsseitiger Unterstützung von drei Millionen Mark

ins Leben gerufener Allgemeiner Eisenbahnerverband entstanden, dem alle Rangstufen, vom Direktions-Präsidenten herab bis zum Klosettwärter, sozusagen «freiwillig» angehören müssen. Die Zersplitterung unter den Eisenbahnern in Deutschland ist ungeheuer, der Druck von oben unerträglich, wer sich in Preußen und Sachsen der freien Organisation anschließt, wird entlassen, dagegen wird in Süddeutschland der Organisation nichts in den Weg gelegt.

England.

Das Executive Comitee der «Society of Railway Servants» (Eisenbahner) hält die Zeit noch nicht für gekommen, sich der I. T. F. anzuschließen, steht aber der I. T. F. sehr sympathisch gegenüber.

Das Executive Comitee der «Association of Tramway and Vehicle Workers» (Straßenbahner und Kutscher) kann den Mitgliedern ihrer Organisation gegenwärtig den Anschluß noch nicht empfehlen, da es nicht ganz einverstanden ist mit dem in Amsterdam getroffenen Beschluß, den Sitz des Zentralraths von London nach Hamburg verlegt zu haben.

Frankreich.

Das «Syndicat National des Travailleurs des chemins de fer» (Eisenbahnarbeiter) gehörte schon einmal der I. T. F. an, schied aber im Jahre 1903 noch unter englischer Leitung aus. Unsere Aufforderung, sich wieder anzuschließen, wurde dahin beantwortet, wenn die Konferenz der Eisenbahner, die vor dem Internationalen Kongreß in Mailand stattfindet, beschließen wird, daß das Internationale Studienkomitee der Eisenbahner nicht weiterbestehen soll, dann schließen sie sich sofort der I. T. F. wieder an. Der Kassenbestand des Studienkomitees würde dann an die I. T. F. übergehen.

Die «Federation der Lokomotivführer und Heizer der P.-L.-M.-Eisenbahn» befaßte sich auf ihrem 6. Kongreß (10. bis 12. Mai 1906) in Besancon mit dem Anschluß. Die Entscheidung ist bis nach der Bildung von Landesgruppen verschoben worden.

Von der Zentraleitung der Federation der Seeleute und von den übrigen Transportarbeiter-Organisationen erhielten wir noch keine Antwort.

Italien.

Es existiren drei Eisenbahner-Organisationen, nämlich Riskatto, Sindicato Operai und Sindicato Machinisti, die sich verschmelzen wollen. Eine andere Eisenbahner-Organisation, die Federazione, löste sich nach dem Streik 1905 auf. Ferner besteht eine Seemanns-Organisation (Federazione) und in einigen Häfen Organisationen der Hafentarbeiter. Ob die Straßenbahner, Fuhrleute usw. auch Organisationen haben, ist uns nicht bekannt. Der I. T. F. angeschlossen ist nur der Riscatto. Die beiden Sindicato werden sich durch die Verschmelzung anschließen, oder sollte diese nicht zustande kommen, dann wollen beide Organisationen die Sache in ihrem Wirkungsbereich behandeln und zur Entscheidung bringen.

Niederlande.

Die Hafentarbeiter und Eisenbahner sind der I. T. F. angeschlossen. Außerdem besteht noch eine Organisation der Seeleute, Maschinisten und Heizer, und einige lokale Vereinigungen von Fuhrleuten und Straßenbahnern, die der I. T. F. noch nicht angehören. Die Hafentarbeiter, Seeleute, Fuhrleute, Maschinisten und Heizer haben kürzlich eine lose Vereinigung gebildet, die den Namen «Nationale Federation von Transportarbeiter» führt. Die Seeleute beschlossen sich der I. T. F. anzugliedern.

Norwegen.

Der Transportarbeiterverband, vorläufig nur erst aus Hafentarbeitern bestehend, ist der I. T. F. angeschlossen. Ferner besteht

in Kristiania eine Vereinigung von Straßenbahnern, ungefähr 360 Mitglieder stark. Diese Organisation befindet sich im Anfangsstadium. Eine Organisation der Eisenbahner existirt auch, leider haben wir mit der noch keine Verbindung herstellen können, obgleich wir mehrfach den Versuch dazu gemacht haben.

Österreich.

Die Eisenbahner und Transportarbeiter (Handelsarbeiter, Schiffsarbeiter, Fuhrleute, Kutscher, Strassenbahner usw.) sind der I. T. F. angeschlossen. Es existiren noch einige Eisenbahner-Organisationen in dem Lande, dieselben stehen aber nicht auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung und kommen deshalb nicht in Betracht. In Triest und Prag besteht eine lokale Vereinigung der Hafentarbeiter. Ob in Triest eine solche der Seeleute existirt, ist uns leider nicht bekannt.

Russland.

Wir hatten Verbindung mit den Schiffsarbeitern der baltischen Provinzen (Riga usw.) und den Eisenbahn-Werkstättenarbeitern in Odessa und Rostow a. Don (Südwest-Rußland), leider gingen diese Verbindungen durch die letzte große Bewegung verloren.

Schweden.

Der Transportarbeiterverband (Hafentarbeiter, Seeleute, Kutscher, Fuhrleute, Heizer und Maschinisten) ist der I. T. F. angeschlossen. Der Verband der Eisenbahner will sich der I. T. F. anschließen. Ob der Verband der Straßenbahner (846 Mitglieder) es ebenfalls will, ist uns noch nicht mitgeteilt worden. Außerdem besteht noch eine Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer.

Schweiz.

Von den Organisationen dieses Landes gehört noch keine der I. T. F. an. Es kommen die Eisenbahnverbände in Betracht und zwar der Verband des Personals Schweiz, Transportanstalten, der Schweizer Zugpersonalverein, die Arbeiter-Union Schweiz, Transportanstalten, sowie der Straßenbahnerverband und der Verband des Schweiz. Dampfboot-Personals.

Spanien.

Der Verband der Hafentarbeiter und Seeleute ist der I. T. F. angeschlossen. Neben dieser Nationalen Federation existiren noch lokale Vereinigungen von Hafentarbeitern und Seeleuten in einzelnen Häfen des Landes, die wir aber nicht als aufnahmeberechtigt anerkennen können, da sie mit Absicht der Nationalen Federation fern bleiben. Die Organisation der Eisenbahner steckt in den Anfängen, auch gibt es einige lokale Vereinigungen der Fuhrleute in einzelnen Städten des Landes.

Ungarn.

Die Fuhrwerker in Budapest sind der I. T. F. angeschlossen. Die Bemühungen dieser Vereinigung, eine Landesorganisation der Transportarbeiter zu schaffen, waren bisher vergeblich, weil die Regierung ihre Genehmigung dazu durch Ignorirung der schon seit Jahren eingereichten Statuten versagt. Den Eisenbahnern ist die Gründung einer Landesorganisation gestattet worden. Sobald die Letzteren es erst ermöglichen können, dann werden sie sich auch der I. T. F. anschließen.

Streiks, Boykotts und Aussperrungen.

Die wichtigsten Streiks in der Berichtsperiode waren die umfangreichen Bewegungen der Eisenbahner in Italien, Österreich und Rußland. Während der Eisenbahner in Rußland den gesamten Verkehr durch gewaltsame Mittel lahmlegten, gelang dieses den Eisenbahnern in Italien und Oesterreich theilweise im Personenverkehr und vollständig im Güterverkehr durch die passive Resistenz. Ebenfalls hatten die

Hafen- und Seearbeiter in Spanien einen scharfen Kampf mit den Schiffsherren auszufechten. Einen schnellen Sieg errangen die Schiffsmannschaften der Navigazione Generale in Italien, die Schiffsmannschaften in Fiume und Triest, die Hafentarbeiter an den großen Seen in Nordamerika, die Eisenbahner in Bulgarien, die Eisenbahner in Schweden und die Straßenbahner in Basel (Schweiz) und Winnepeg (Nordamerika). Einen schweren Stand dagegen hatten die Hafentarbeiter in Rotterdam, die Hafentarbeiter in Kragerö (Norwegen), die Hafentarbeiter in Emden und Svinemünde (Deutschland), die Seeleute in Hamburg und Bremen, die Hafentarbeiter und Fuhrleute in einzelnen Orten Schwedens, die Eisenbahner in Argentinien und die Hafentarbeiter in Rosario, Buenos Aires und Montevideo. Einige dieser zuletzt genannten Kämpfe endigten nach längerer Dauer mit einem Siege der Arbeiter, oder mußten nach einiger Zeit als aussichtslos abgebrochen werden. Eine ganze Reihe von erfolgreichen Streiks und Lohnbewegungen kleineren Umfanges haben die Transportarbeiter in Deutschland, Schweden und Österreich, die Eisenbahner der Schweiz und in Schweden, und die Hafentarbeiter in Frankreich und Deutschland zu verzeichnen.

Eine große Auspeirung hatten die Hafentarbeiter in Hamburg wegen der Feier des 1. Mai zu bestehen, die 11 Tage dauerte und 8000 Hafentarbeiter umfaßte.

Die internationale Hülfe mußte zweimal angerufen werden und zwar bei dem Kampf der Hafentarbeiter in Rotterdam und Kragerö. Über die Höhe der aufgebrachten Summen siehe Kassenbericht.

Den Boykott zu verhängen wurden wir zweimal aufgefordert, nämlich von den Hafentarbeitern in Norwegen wegen des Kampfes in Kragerö und von der sozialistischen Partei in Argentinien, um einer nochmaligen Verhängung des Belagerungszustandes über Argentinien zu begegnen. Beide Aufforderungen wurden von der Zentraleitung abgelehnt.

Dieser Abschnitt unseres Berichts läßt, wenn auch nur andeutungsweise, ahnen, wie groß die Zahl der Kämpfe in der Berichtsperiode war, durch die die Verkehrs- und Transportarbeiter ihre soziale Lage zu verbessern suchten. Leider lassen sich die Erfolge dieser Kämpfe nicht ziffermäßig feststellen, da wir den Versuch einer statistischen Aufnahme hierüber noch nicht gemacht haben. Soviel steht aber fest, waren auch einige Kämpfe vergeblich und erforderten auch schwere Opfer, die Mehrzahl der Kämpfe waren erfolgreich. Diese Thatsache sollte uns ermutigen und vertrauensvoll in die Zukunft blicken lassen, freilich nicht ohne daran zu denken, wie wir unsere Macht stärken können. Stark und schlagfertig sind wir nur dann, wenn wir starke nationale Verbände der Transport- und Verkehrsarbeiter mit gefüllten Widerstandskassen schaffen, das heißt die Mitglieder zur Opferwilligkeit erziehen, damit nicht die Kämpfe wegen Mangel an Mittel zum Schaden der Gesamtheit beendet werden müssen. Wenn sich diese nationalen Transportarbeiter-Federation anschließen, dann bilden wir eine Macht, die allen Stürmen erfolgreich trotzen kann.

Nur vereint sind wir stark!

Die Dienstpragmatik.

Der Eisenbahn- und Schifffahrtsklub fertigte auf Grund einer Initiative seines Präsidenten Ludvig den Plan einer Dienstpragmatik für das Personal der Máv an. Die Vergangenheit des obgenannten Klubs mußte den Entwurf von vornherein verächtlich machen. Vom Klub der Girondisten stand nichts Gutes zu erwarten.

Unsere Befürchtungen bewahrheiten sich denn auch sofort, wenn wir den bisher

nur theilweise bekannten Entwurf näher betrachten. Fragen wir, was dieser Entwurf der Arbeiterschaft der Máv. bietet, so erhalten wir eine kurze Antwort: *Nichts*. Der Entwurf handelt *nur von den Ernennungen der Máv.* Die Wünsche der Arbeiterschaft auf eine Dienstpragmatik läßt der Entwurf vollkommen *unberücksichtigt*.

Obzwar es sich im gegebenen Augenblicke nur um eine provisorische Kritik handeln kann, müssen wir dennoch feststellen, daß selbst die Erzeuger der Pragmatik, die Angestellten, ihre Lage mittelst derselben *kaum verbesserten*. Die Pragmatik verpflichtet zum Beispiel die Angestellten, *auch in ihrem Privatleben* die Interessen des Arbeitgebers, der Máv., zu unterstützen. Und diese Knechtseligkeit, dieses erbärmliche Winseln und Betteln, welches kaum die Interessen der Angestellten, *jedoch immer die Interessen des Arbeitgebers* vor Augen hat, soll das Werk von Angestellten sein! Traurig, aber glaublich.

Die Sicherung der guten oder zumindest menschlichen Behandlung verfügt ein Paragraph, der den Angestellten «gegenseitige Liebe und Achtung» anbefiehlt. Ob sich die obenbezeichnete Liebe erzwingen läßt, ist sehr fraglich; *ein klarer Befehl auf guten Umgang wäre bedeutend zweckmäßiger gewesen*. Auch ist die Ehre laut der Zukunftspragmatik an den Dienstrang gebunden. Ein Paragraph des Entwurfes fordert nämlich von den Angestellten ein *«ihrer amtlichen Stellung entsprechendes Betragen»*. Warum nicht gleich das offiziersehnenrätliche Verfahren einführen, selbstverständlich mit allgemeiner *Duellpflicht!*? Die Angestellten haben ja eine bessere Ehre, als die Arbeiterschaft. Der Arbeiterschaft kann weiterhin mit roher Gemeinheit begegnet werden. Der Plan der Dienstpragmatik hat nichts dagegen.

Die Freiheit der Presse und die Benützung derselben wird in der neuen Pragmatik nicht zugesichert. Zwar handelt es sich um das Interesse von 80.000 Bediensteten der Máv., ja um die Interessen der Máv.: umsonst, die Preßfreiheit aus Gemeininteresse wurde den Angestellten nicht zugesagt.

Umso lächerlicher erscheinen die folgenden Paragraphen, die die Direktion zur Fürsorge für das materielle Wohlergehen der Angestellten verpflichten. Materielles Wohlergehen wird von der Direktion erwartet, die ihre Arbeiter am Hungertuche nagen läßt!!!

Im Weiteren behandelt die Dienstpragmatik die Titel- und Uniformfragen der Angestellten und Kleinigkeiten und Nichtigkeiten aller Art. *Vom jährlichen Urlaub der Arbeiter ist selbstverständlich nirgends die Rede*.

Versammlungsrecht und das Recht auf die eigene politische Meinung steht den Angestellten nur insofern zu, sofern diese Rechte *«die Interessen des Dienstes»* (besser der Máv.) nicht schädigen. Es ist also gestattet, patriotische Aufzüge, Kirchweihfeste zu halten, Lohnverbesserungskämpfe und selbstbewußte proletarische Ueberzeugung aber *sind strengstens untersagt*.

Daß die Herren Angestellten ein Freibillet erbettelten, dieses aber der Arbeiterschaft versagen, folgt aus dem Geiste, der den ganzen Entwurf durchweht.

Wie gesagt, wir wollten und konnten im gegebenen Augenblick nur provisorische Kritik üben. Aber auch diese Kritik zeigt leuchtend, wie bettelwenig die Arbeiterschaft von ihren «Freunden» zu erwarten hat, wie sehr ausschließlich sie auf sich selbst angewiesen ist.

Der Entwurf der Girondisten muß ein Mahnruf sein, ein Mahnruf, der zur verstärkten Organisation ermuthigt und das System der Beamtenwillkür verdammt.

Gratis.

Die Herren bei der Girondistenvereinigung lassen sich ihre Mühe sehr gut bezahlen, so gut, daß der Girondistenverband sehr oft der Miethe entbeirt. Nun denn, der obdachlose Verband suchte Hilfe und fand sie — *bei den Betriebsleitungen der Máv.* Verweigerte eine Betriebsleitung der Máv. diese Gefälligkeit und bot sie dem Girondistenverbände kein gastliches Heim, da brach die helle Empörung los. Und doch war es nicht gut von den Girondisten, zu lärmern.

Denn, was kann von der Autonomie eines Verbandes erwartet werden, der seine Wohnung vom Arbeitgeber pumpt?

Arbeiterloos.

Der alte *Sifkovics* diente 40 Jahre ehrlich und fleißig dem Betriebe der Südbahn in Nagykanizsa. Im Anfang war er Kohlenlader, später Hilfsheizer mit 80 Kreuzer Taglohn. Dann vergingen 15 Jahre, bis dieses Gehalt auf 85 Kreuzer stieg. Nach weiteren 5 Jahren erhielt er 90 Kreuzer. So blieb es bis 1904; in diesem Jahre trat eine Lohnverbesserung in der Höhe von 20 Hellern ein. Heute ist aber der alte *Sifkovics* Lokomotivputzer. Sein Gehalt wurde im Mai wieder mit 20 Hellern gebessert....

Bald aber dürfte es dem alten *Sifkovics* übel ergehen, denn die Südbahndirektion fertigt ihre alten Arbeiter kurz und unerbittlich ab. Der alte *Bajj* arbeitete auch 20 Jahre lang, und jetzt, da er ausgemergelt und arbeitsunfähig wurde, wurde er mit 13 Kronen Monatspension auf die Straße gesetzt. Nun soll er seine 5 Kinder von diesem Einkommen erhalten. Weiß vielleicht die gnädige Direktion der Südbahn, *wie man das macht?* Oder spekulieren die Herren auf das Almosen guter Menschen? Es scheint so.

KORRESPONDENZ.

Josefstädter Bahnhof. (*Zur Lage der Eilgutarbeiter.*) Unsere Lage charakterisiert das Raubsystem der Máv. 24 Stunden haben wir ununterbrochen Dienst zu leisten und kaum bleibt uns die nöthige Zeit zum essen. Jeder Arbeiter muß hier täglich zwei Stunden Ueberarbeit leisten. Akkord erhalten wir seit Kurzem und zwar 80—2.60 Heller. Die Nichtsthuer der Máv. erhalten demgegenüber 80—100 Kronen. Gelegentlich des Inkrafttretens des Pensionsreglements, wurden wir mit einer Gehaltsbefähigung von 3 K. 60 H. für die II. Klasse angemeldet. Leider ist von einem 3.60 Hellerlohn keine Rede. Aber die erhöhten Beiträge sind nicht ausgeblieben.

Zum Lumpensystem dieser Art gehört auch die gute Sitte, nach Bezahlung der Ablöser die Ablösung erfolgen zu lassen.

Hier gibt es nur eine Hilfe: Organisieren!

Nagykanizsa. (*Herr Fejes und Genosse.*) Herr *Fejes* denunziert für eine Zigarette seine Arbeitsgenossen. Wir werden diesem Kumpan das Handwerk legen und auch seinem Kollegen das Denunzieren abgewöhnen. Der Herr Kollege, nämlich *Ignaz Klein*, *protegirt und denunziert*. Ersteres für ein Huhn, das zweite für eine Zigarette. Auch ihm kann und wird *geholfen* werden.

Wir wollen dieser Herren noch gedanken.

Budapest-Südbahn. (*Der Narr der Girondisten.*) Wer ist das? Ei nun, Herr *Danisics*. Wie der Hahn auf seinem Misthaufen, so stolziert Herr *Danisics* «im Kreise seiner Anhänger». Und seitdem er einen Anhänger besitzt, seit diesem Augenblick ist er auch Apostel und Wüstenprediger.

Es ist unserer eifrigen Nachsuche gelungen, Herrn *Danisics* ein neues Wirkungsfeld zu sichern. Beim Schwarzer am Lipótmező. Also *«Vorwärts»!*

Vinkovce. (*Der Spion.*) Im hiesigen Heizhause wurde eine edle Sitte eingebürgert: *das Spioniren und Denunziren*. Das Wort Heine's rührt die Herren nicht, sie kennen es doch gewiß: *«Der größte Lump im ganzen Land, das ist und bleibt der Denunziant.»*

Herr *Ruzicska* betreibt hier dieses edle Handwerk. Vor Kurzem denunzierte er die Arbeiter *Riezl* und *Gajlik* wegen elender Nichtigkeiten und erwirkte so deren Bestrafung. Natürlich ist es nun auch mit dem Urlaub dieser Armen zu Ende.

Gleichzeitig berichten wir dem Werkstättenvorstand in Pécs, daß in Vinkovce die gewerblichen Arbeiter Kesselstein hauen. Ist es vielleicht schon Sitte, die Gewerbearbeiter zum Tagwerkerdienst zu verwenden?

Sátoraljauhely. (*Zur Lage der Waggonreiniger und der Lagerarbeiter.*) Die Lage der Arbeiter dieser Kategorie ist speziell in Sátoraljauhely eine verzweifelte zu nennen. Die Lage der Lagerarbeiter kennzeichnet sich durch eine tägliche Dienstzeit, die sich bis in die Nacht bis 10—11 Uhr sich erstreckt. Und für die geleistete Ueberarbeit wurde den Arbeitern seit November *kein Heller Akkord bezahlt*. Proteste, die an den Herrn Stationschef gerichtet wurden, blieben ohne Erfolg, ja sogar ohne jede Berücksichtigung. Das ist eben echte, unverfälschte *«Girondisten-Solidarität»*.

Die Lage der Waggonreiniger ist kaum eine bessere zu nennen. Die Arbeitszeit währt von Morgens drei Uhr bis neun Uhr Nachts und müssen 80—90 Waggons vom Staube gereinigt werden... Es ist die allerhöchste Zeit, daß die Arbeiterschaft energischen Protest gegen diese Ausbeuterei erhebt. Der Herr Stationschef, der gütige *«Arbeiterfreund»*, wäre wohl nie geneigt, seinen Dienst mit den unsrigen zu vertauschen. Vielleicht ist er zu bewegen, diesem Dienste seine gnädige Aufmerksamkeit zuzuwenden. Er könnte seine Erfahrungen vermehren und vieles sehen, was er bis heute noch nicht wahrgenommen. Oder braucht er Lärm, um den Herrn Stationschef aufzuwecken. Kann auch geschehen.

Miskolcz. (*Verband der hl. Krake.*) Der Girondistenverband hielt hier am 10. Juni eine Bezirksversammlung ab. Diese verlief in gewohnter Weise und wollen wir nur ein Memorandum erwähnen, dessen Vorlage als Symptom zu betrachten ist. Die Arbeitermitglieder brachten nämlich ein Memorandum ein, welches die Forderungen *unseres Verbandes erhebt*.

Wenn also die Einsicht der Miskolczer Arbeiterschaft so weit gestiegen ist, steht ihre Abkehr vom Girondisten-Verband gewiß bald zu erwarten. Das eingebrachte Memorandum weist ihnen ihren neuen Platz an *und dieser Platz ist an unserer Seite*.

VERSAMMLUNGEN.

Nyiregyháza. Die Nyiregyházaer Bahnarbeiter hielten am 10. Juni eine Versammlung ab, welche sich mit dem Gedanken der Gründung einer Ortsgruppe befaßte. Genosse Franz *Kiss* begrüßt die Anwesenden und fordert diese zur Wahl des Vorsitzenden und Schriftführers auf. Zum ersten wurde Stefan *Varga*, zum zweiten Michael *Lakatos* gewählt.

Julius *Csomor* (Debreczen) weist auf den Streik der Depotarbeiter hin, welchen er verurtheilt. Wären sie Mitglieder des Verbandes gewesen, hätte man auch mit anderen Mitteln kämpfen und siegen können, obzwar sie *auch so* eine Lohnerhöhung erreicht haben. Nachher macht er die Statuten des Verbandes bekannt und fordert die Anwesenden zur Gründung der Ortsgruppe auf.

Nach den Ansprachen der Genossen

Peter *Gortva* und Franz *Klein* wurde der Tag der Ortsgruppengründung für nächsten Sonntag festgestellt.

Mitrovicza. Die Mitroviczaer Arbeitsgenossen hielten am 4. Juni eine Versammlung ab; Karl *Loncaric* Delegirter beweist in anderthalbstündiger Rede die Nothwendigkeit der Organisation, indem er auf die elende Lage der Bahnarbeiter hinweist. Zum Vorsitzenden wurde Emerich *Takáts*, zum Schriftführer Andreas *Bognár* gewählt.

Nach der Rede des Delegirten *Zurics*, in welcher er die Vortheile und Ziele der Organisation erklärt und die dringende Abschaffung der Akkordarbeit fordert, beschließt die Versammlung die Gründung der Ortsgruppe, als deren Obmann und Kassier sie Andreas *D. Ohaki*, zum Kontrolleur aber Andreas *Bodnár* wählt.

Nagybecskerek. Die hiesigen Arbeitsgenossen hielten am 10. d. ihre Gründungsversammlung.

Genosse Karl *Köhler* begrüßt die Anwesenden und dankt im Namen der provisorischen Leitung für das Vertrauen, worauf die Versammlung zum Vorsitzenden Genossen Árpád *Végh*, zum Schriftführer aber Ludwig *Szántó* wählt.

Szántó beweist die Vortheile der Organisation. Desider *Fürst* (Budapest) aber erklärt die Statuten. Hierauf beschließt die Versammlung einstimmig den Beitritt zum Landesverband.

Die Leitung der Ortsgruppe wurde wie folgt gewählt:

Obmann: Karl *Köhler*; Schriftführer: Franz *Feketics*; Kassier: Franz *Machalek*; Kontrollore: Eduard *Ágoston*, Johann *Dummeldung*; Vertrauensmänner: Johann *Bartha*, Árpád *Végh*, Stefan *Chvatlina*, Karl *Krach*, Moritz *Herzog*, Andreas *Fülöp*, Stefan *Farkas*, Jakob *Folk*, Alexander *Korpádi*, Martin *Tóth*, Bogdan *Ardélyán*, Josef *Nagy*.

Eszék. Die Bahnarbeiter Eszéks hielten am 14. Juni ihre erste öffentliche Versammlung ab. Bisher standen zwar die Eszéker Bahnarbeiter der Bewegung fern, doch nach dieser Versammlung können wir sie mit Recht zu den treuen Anhängern der Arbeiterschaft zählen. Auf Antrag des Gen. *Szauer* wählt die Versammlung G. *Mihelics* (Delegirter aus Zággráb) zum Vorsitzenden, worauf Genosse Desider *Fürst* (Budapest) das Wort ergreift. In einer anderthalbstündigen Rede weist er auf die Nothwendigkeit der Organisation hin und macht die Geschichte der Bewegung bekannt. Die Statuten erklärt Genosse *Andrasovits* aus Zággráb, worauf man eine provisorische Leitung wählt.

Nach den Schlußworten des Vorsitzenden endete die Versammlung.

Szeged. In Anwesenheit der Stations-

Rangier- und Heizhaus-Arbeiter hielten die Bahnarbeiter aus Szeged am 13. Juni eine Versammlung.

Der Delegirte der Zentrale, Desider *Fürst*, deutet darauf hin, daß aus dem Elend und der unterdrückten Lage der Arbeiterschaft nur ein Weg führt, und zwar eine zielbewußte, starke Bewegung. Mit Bitten und Kniebeugen werden die innigsten Wünsche der Bahnarbeiterschaft nicht verwirklicht werden. Deshalb fordert er die Versammlung auf, sich dem Verbands anzuschließen.

Dieser Antrag wurde mit großer Begeisterung angenommen und die Gründung der Ortsgruppe beschlossen.

Zum Obmann wurde Ludwig *Kartona* gewählt; zum Schriftführer: Franz *Katona*; Kassier Johann *Csonka*; Kontrollore: Emerich *Dobó*, Friedrich *Eichhoff*; Ausschußmitglieder wurden: Michael *Révész* und Vinzenz *Szélpál*.

Der Ortsgruppe traten sofort 200 Mitglieder bei.

VERBANDSNACHRICHTEN.

Die Czepléder Ortsgruppe hält jeden Samstag Abends 7—9 Uhr Zusammenkünfte zum Zwecke der Aufnahme neuer Mitglieder u. s. w. ab. (Vereinslokal: Gasthaus «*Kaszás*», Vasutgasse.)

Vereinslokal der Temesvárer Ortsgruppe befindet sich im Restaurant «*Három nyul*», Eötvösgasse (Józsefváros). Amtsstunden: Samstag Abends von 7 Uhr.

Debreczen und Umgebung. Sämtliche Bahnarbeiter werden verständigt, daß das Vereinslokal den Mitgliedern von 24. an zur Verfügung steht. Hier werden auch die nöthigen Aufklärungen gegeben. Das Vereinslokal befindet sich *Dégenfeldplatz* (Brodplatz) Nr. 2, I. St.

Sziszek. Die Bahnarbeiter halten am 24., Nachmittag 3 Uhr im Hotel «*Zrinyi*» eine öffentliche Versammlung. Bahnarbeiter erscheint Alle!

Die Abonnenten, an deren Wohnort die Ortsgruppe noch nicht gegründet wäre, ersuchen wir, wenn sie dem Verbands beitreten wollten, untenstehende Erklärung auszustellen und mittelst einer 5 Heller Marke uns einzusenden.

Außerdem sind 60 Heller Einschreib- und 20 Heller Mitgliedsgebühr einzusenden. Monatsbeitrag für Arbeiter, Beamten und Unterbeamten 1 Krone, für die zum Diener ernannten Arbeitsgenossen 60 Heller.

Im Monatsbeitrag ist das Abonnement des Blattes bereits eingerechnet.

Die Brassóer Ortsgruppe hält jeden Montag Abends 8—9 Uhr im städtischen Bräuhaus Zusammenkunft.

Arader Ortsgruppe. Die Ortsgruppe Arad hält jeden Dienstag im Restaurant «*Korona*» (Pécskaystraße 6), Abends von 7—9 Uhr Amstunde. Am 18. jedes Monats ihre ordentliche Montagsversammlung.

Die Leitung.

Neue Kämpfer. Die Ortsgruppen *Munkács* und *Mezőtur* wurden im Laufe der vergangenen Woche gegründet. Wir begrüßen die neuen Kämpfer mit Freude und Genugthuung. Gründungsversammlungen finden nächstens statt in *Csáktornya*, *Orosháza*, *Csaba*, *Nyiregyháza*, *Nagykároly* und *Sziszek*.

Wir fordern alle Arbeitsgenossen auf, soweit keine Ortsgruppe an ihrem Aufenthaltsort besteht, die Gründung derselben vorzubereiten.

Wahl der Vertrauensmänner.

Um die Organisationsarbeit des Verbandes zu erleichtern, fordert die Zentral-Organisationskommission die Arbeitergenossen der Provinz auf, überall, wo sie weniger als 30 sind, einen oder zwei Vertrauensmänner zu wählen, welche die Verbindung zwischen der Zentrale und den einzelnen Genossen aufrechterhalten. Die genaue Adresse und die die Wahl konstatirenden Dokumente sind der Zentrale einzusenden.

Dort, wo die Zahl der Genossen mehr als 30 ist und diese die Gründung der Ortsgruppe wünschen, ist dieser Wunsch der Zentrale *wenigstens acht Tage früher zur Kenntniß zu bringen*, damit die nöthigen Vorbereitungen getroffen werden können. Wenn die Genossen ihre Pflicht thun, wird die Bahnarbeiterschaft Ungarns bald in einer einzigen mächtigen Organisation vereint sein.

Der Landesverband der Eisenbahnarbeiter.

KLEINE NACHRICHTEN.

Der Girondistenverband. Der Girondistenverband hielt in die vergangene Woche in Preßburg (Pozsony) einen Verbandstag ab. Nachdem die Herren vor allen Ministerien auf den Bauch lagen und drei Tage lang Begrüßungstelegramme aufgesetzt wurden, wurde endlich beschlossen, ein Wochenblatt zu gründen.

Der Agent des «*Független Magyarország*», der berühmte Zoltán Lengyel war auch beim Kongreß erschienen. Wir müssen mit Genugthuung konstatiren, daß dieses Individuum selbst den Girondisten zu schlecht war. Erfolge, Resultate hat der Kongreß keine zu vermerken.

Tausch.

Welcher Schlosser wäre geneigt von Szombathely nach Hatvan zu tauschen? Adresse in der Administration.

Welcher Maschinenschlosser wäre geneigt vom Úszöger oder Baranyaszentlőrinczer Heitzhause nach Vinkovce zu tauschen? Adresse in der Administration.

Welcher Tischler wäre geneigt von Kolozsvár nach Szolnok zu tauschen, womöglich noch im Laufe dieses Monats? Adresse in der Administration.

Welcher Eisen- und Messingdrechsler wäre geneigt von der Gegend Budapest nach Nagyvárad zu tauschen? Adresse in der Administration.

Welcher Szombathelyer oder Budapester Polirer (fényező) wäre geneigt nach Kolozsvár zu tauschen? Adresse in der Administration.

Verantwortlicher Redakteur: **Desider Fürst.**

Blatteigentümer: **Die freie Organisation der ungarischen Eisenbahner.**

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

Dieses Blatt ist auszufüllen und an die Adresse unserer Organisation zu senden.

Alulírott a Vasuti Munkások Országos Szövetségébe belépek.

Unterfertiger trete dem Landesverband der Eisenbahnarbeiter bei.

Név: — Name:	
Születési helye és éve: Geburtsort und Jahr:	
Foglalkozása és beosztási helye: Beschäftigung und Ort der Eintheilung:	
Szolgálatba lépés ideje (év, hó, nap): Diensteintritt (Jahr, Monat, Tag):	
Pontos lakcím: — Genaue Adresse:	
Melyik vasutas-szaklapot kívánja olvasni? (magyar, német, horvát) Welches Eisenbahner-Fachblatt wünschen Sie zu lesen? (ungarisch, deutsch, kroatisch)	

Kelt 190 hó n.
Datum

(Aláírás. — Unterschrift.)

MEGJEGYZÉS. A beiratási díj 60 fill., tagsági könyv 20 fill.; e járulékok előre fizetendők.

ANMERKUNG. Einschreibgebühr 60 Heller, Mitgliedsbuch 20 Heller; diese Beiträge sind im Vorhinein zu entrichten.