



ORGAN DER UNGARISCHEN EISENBÄHNBEDIENSTETEN.

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)

Arbeitsgenossen!

Mit der ersten Nummer des «Fachblatt der Eisenbahner» erscheint ein neuer Streiter auf dem Kampfplatz im Kampfe für Recht und Leben der ungarischen Eisenbahnarbeiter. Noth und Unterdrückung, Entsamung und Entrechtung schlimmster Art drängten den Wehruf aus der Kehle der Arbeiterschaft und, immer erstarkend und widerhallend ergeht heute dieser Ruf in drei Sprachen: *Arbeiter, Ausgebeutete reich gewordener Aktionäre und des Staates, erwachet!*

Daß dieser Ruf auch in deutscher Sprache an die deutschsprechende Arbeiterschaft der Eisenbahner ergehen konnte, daß den deutschen Arbeitern überhaupt ein deutschsprachiges Organ zur Vertretung ihrer Interessen entstehen konnte, ist der weitgehenden Opferwilligkeit der gesammten Eisenbahnarbeiterschaft zu danken. Am ersten Tage des Erscheinens dieses Organs ist es unsere Pflicht, die Opferwilligkeit der Gesamtarbeiterschaft anzuerkennen und indem wir den Kampf für Recht und Wohl der Eisenbahnarbeiter auch in deutscher Sprache eröffnen, senken wir die Fahne der selbstbewußten Kämpfer des Eisenbahnarbeiterproletariats in Anerkennung und Achtung vor den Schöpfern des «Fachblattes der Eisenbahner».

Das Erscheinen des deutschen Organs erfolgte im engen Zusammenhange mit den Beschlüssen des am 11. d. M. abgehaltenen Vertrauensmänner-Kongresses der Eisenbahnarbeiter. Die unabhängige und selbstständige freie Organisation der Eisenbahnarbeiter bot den weitesten Kreisen Gelegenheit, die Verbesserung ihrer Lage, die Vertheidigung ihrer Interessen mit bester Aussicht auf Erfolg zu versuchen.

Jedoch die Schaaren deutscher Arbeiter waren von jeder Mitarbeit ausgeschlossen, und zwar weil ihnen die Verbindung mit den ungarischen Genossen fehlte, denn sie waren der ungarischen Sprache nicht mächtig, nun also unfähig, das im «Magyar

Vasutas» niedergelegte Organisationsmaterial im eigenen Interesse zu verwerten.

Denn wahrhaftig nur das Unverständnis der Sprache konnte einen Theil der Arbeiterschaft der allgemeinen Bewegung derselben fernhalten. Die Bewegung an sich war nothwendig und ist es geblieben ohne Anbetracht der Mittel ihrer Verbreitung. Die hundertfache Noth ruft stärker, denn jedes Menschenwort, die Protestrufe der Unterdrückten und Ausgebeuteten hallen durch die Werkstätten der Eisenbahnen und an den Linien der Geleise weint tägliches Elend in tagtäglichem Entsamung und Entbehmung. Überall ist der Ruf nach Besserung laut geworden, überall begreift man, erkennt man die Nothwendigkeit der Besserung und wenn diese Erkenntniß heute in drei Sprachen durch das Land hallt: *die Erkenntniß der Noth und die Erkenntniß der Nothwendigkeit der kommenden Besserung ist vollkommen und einstimmig.*

Und diese Erkenntniß offenbarte auch der jüngste Kongreß. Es war nicht die Unzufriedenheit, die hier um Besserung schrie, es war die Noth; es war nicht Empfindlichkeit, die nach Linderung rief, es war die beleidigte Menschenwürde. Jeder einzelne der Anwesenden stand unter dem Eindrucke, daß es so nicht weiter gehen könne und am Abend entfernte sich jeder einzelne der Anwesenden in den Bewußtsein, daß es so nicht weiter gehen dürfe. Ermahnend und begeistert rief es der Kongreß noch in letzter Stunde in das Land hinaus, *daß wir menschliches Dasein und menschliche Behandlung für uns und unsere Brüder fordern und daß wir nicht ruhen und nicht rasten wollen, bis unser Ziel erreicht ist.* Und dieses Ziel zu erkämpfen, die Idee dieses Zieles von Hütte zu Hütte, von Mann zu Mann zu tragen, *den Gedanken endlicher Befreiung im Geiste der deutschsprachigen Eisenbahnarbeiterschaft zu befestigen: das ist das Ziel unseres Organs, des «Fachblatt der Eisenbahner».*

In nicht zu ferner Zeit wird die freie Organisation in eine festere Form der Verbindung übergehen. Die Statuten der Landesorganisation der Eisenbahnarbeiter harren der ministeriellen Bestätigung und werden diese sicherlich bald erhalten. Bis dahin verbindet alle Unterdrückten der Eisenbahnen die gemeinsame Unterdrückung und der gemeinsame Wunsch nach Besserung der elenden Lage der Arbeiterschaft, der in der Presse seinen Ausdruck findet.

Und so senden wir ein neues Produkt dieser Presse, das «Fachblatt der Eisenbahner» zum ersten Mal auf seinen Weg, daß es wirke und kämpfe für Recht und Befreiung der Entrechteten und Geknechteten der Eisenbahner und daß es den Geist der Befreiung einpflanze in das deutschsprachige Element des Eisenbahnarbeiterproletariats.

Der Kongreß der Vertrauensmänner der freien Organisation ungarischer Eisenbahnarbeiter.

Die Vertrauensmänner der freien Organisation ungarischer Eisenbahnarbeiter hielten am vergangenen Sonntag im Sitzungssaale der Hauptstadt ihren Kongreß. Von weit und breit waren die Vertreter der Eisenbahnarbeiterschaft zusammengekommen und der Ruf berechtigter Klage machte sich in kampfmuthiger Stimmung frei. Der Kongreß berieth die Mittel, die sich zur Besserung der Nothlage der Arbeiterschaft geeignet erwiesen.

In erster Reihe verhandelte der Kongreß die Frage der neuen Organisation, deren Statuten bereits der Bestätigung harren. Lebhaftes Interesse erregten aber auch die übrigen Fragen, besonders die Punkte Konsum und Krankenkassen förderten bedeutendes und werthvolles Material zu Tage.

Alles in Allem war die Arbeit des Kongresses eine höchst hervorragende und die Erfolge desselben erstrecken sich auf die weiten Gebiete der Organisation der Fachpresse und nicht zu mindest — der Agitation.

Wir lassen nun den eingehenden Bericht über die Vorgänge des Kongresses folgen.

Vertreten waren: Das Stationspersonal des Ostbahnhofes und des Westbahnhofes, sowie Hatvan und Uj-Zsolna. Materialien-

lager und Zeughaus, Zeughaus Donauufer, westliches Zeughaus, Zentral-Zeughaus, Zeughaus der Nordwerkstätte, Zeughaus Hatvan, Zeughaus Zágráb, Zeughaus Debreczen und Josefstadt. Materialienlager: Westliches, Szolnok, Debreczen, Hatvan, Zágráb, Temesvár, Békés, Streckendienst: Rangierbahnhof Rákos, oberer Bahnhof Kőbánya, Gödöllő, Westbahnhof, Theresienstädter Bahnhof, Tura, Károlyváros, Moravicza, Nagyvárad, Hatvan, Czepléd, Arad, Pozsony, Sásd, Dobroköz, Dombóvár, Fiume, Temesvár, Zágráb, Nagybecskerek, Huszt, Besztercebánya, Debreczen, Érsekújvár, Mitrovicza. Heizhäuser: Westbahnhof, Ostbahnhof, Franzstädter Bahnhof, Orsova, Debreczen, Vinkovce, Temesvár, Hatvan, Brod, Szolnok, Arad. Werkstätten: Zágráb, Arad, Sátoraljauhely, Kaposvár, Temesvár, Szombathely, Érsekújvár, Nagybecskerek, Debreczen, Pécs, Szolnok, Hatvan. Budapest Werkstätten: Istvánfelker, nördliche Hauptwerkstätte, östliche Wagenwerkstätte, östliche mechanische Werkstätte. Zu unserer größten Freude durften wir auch die Vertreter der Werkstättenarbeiter von *Piski, Szeged und Miskolcz* sehen. Außerdem waren auch Vertreter der Kassa-Oderberger, der Arad-Csanáder und der Südbahn-Arbeiter erschienen.

Nach der Begrüßungsrede des Fachgenossen Béla Fellner, wurden drei Vorsitzende in der Person der Fachgenossen Nikolaus Kiss (Budapest), Ludwig Szeitz (Pécs) und Emerich Csutár (Temesvár) gewählt. Die Führung des Protokolls wurde den Fachgenossen Ludwig Berecz, A. Rothmüller (Szolnok) und Ignatz Gereseritsch (Zágráb) übertragen. Die Verifizierungskommission bestand aus den Fachgenossen Eugen Schnabl, Desider Fürst (Budapest), Viktor Pados (Kaposvár) und Peter Helfrich (Hatvan).

Nach einer kurzen Eröffnungsrede und nach Beendigung der administrativen Funktionen, übergab der Vorsitzende Nikolaus Kiss das Präsidium an Fachgenossen Szeitz, konstatierte aber noch vorher, das zwei Zagraber Fachgenossen dem Kongresse fernbleiben mußten — *weil ihnen in letzter Stunde in empörender Art das Reisebillet entzogen wurde. (Rufe: Schande! Schmach!)* Nachdem noch ein Begrüßungstelegramm der Brassóer Fachgenossen verlesen wurde, ergreift das Wort zum Punkte:

Verband

Fachgenosse *Nikolaus Kiss*: Nachdem das Bewußtsein der Nothlage der Eisenbahnarbeiter erwacht war, gingen einige Budapester Fachgenossen an die Arbeit und riefen die Aufmerksamkeit der gesamten Eisenbahnarbeiterschaft wach. Ihr Ziel war eine Bewegung, *an deren Ende ein Eisenbahnarbeiter-Verband als Mittel zur Besserung winkte.*

Nachdem wir lange umsonst auf die Bestätigung unserer Statuten gewartet, sahen wir plötzlich, daß wir hintergangen waren, da eine Gruppe Uneingeweihter unsere Statuten sich angeeignet. *Die Eisenbahnarbeiterschaft jedoch ist sich heute des Umstandes bewußt, daß ihre Interessen weit vom Interesse der Beamtschaft abzweigen.* Auch haben uns die Girondisten nie nach unseren Wünschen befragt.

Wir wollen also auch in Zukunft ihre Worte nicht für baare Münze nehmen, sondern unentwegt mit den uns zu Gebote stehenden Mitteln am Baue unserer Festung, am Baue unserer Organisation wirken. (Beifall und Hochrufe).

Nachdem Fachgenosse Kiss einen im Sinne seiner Rede gehaltenen und den Verband betreffenden Beschluß eingebracht hatte, ergriff das Wort

Andreas Schneider (Istvánfelker Werkstätte): Die Bestätigung der Statuten verzögerte sich bis heute, weil viele Fachgenossen in entgegengesetzter Richtung

wirkten. Die Feinde unserer Organisation begründen dieses Vorgehen mit unserem Verhältniß zu der Arbeiterschaft der übrigen Fabriken. Demgegenüber müssen wir feststellen, daß gleichwie die Arbeiterschaft der ganzen Welt bestrebt ist sich auf eigene Füße zu stellen, gleich so wollen auch wir solidarisch mit der außenstehenden Arbeiterschaft unseren Kampf führen.

Moritz Halbrohr (östliche Waggonwerkstätte) begrüßt die freiwillig erschienenen Fachgenossen und dankt für die bezeugte Opferwilligkeit.

Julius Csomor (Debreczen) beantragt den Minister zu ersuchen, daß er die Wirksamkeit des Verbandes bis zur Genehmigung der Statuten nicht störe.

Johann Varga (Hatvan) schildert die traurige Lage der Hilfsbremser.

Julius Kabetter (Miskolcz) erzählt die Vorgänge, welche zur Girondistenorganisation führten.

Johann Piffko (Budapest) bespricht die Klagen der Gasfüller.

Adolf Rothmüller (Szolnok) und

Béla Fellner schließen die Debatte.

Disziplinargericht, Urlaub- und Pensionsgehalt.

Karl Pászthy: Der heutige Tag beweist, daß auch der Eisenbahner — gleich der allerwärts erwachenden Arbeiterschaft — frei denken und urtheilen kann. Wer die Vergangenheit kennt, wird es bezeugen, daß sich eine große Wandlung vollzogen hat. Die Disziplinargerichtsbarkeit sichert den Arbeiter doch einigermaßen gegen die willkürliche Entlassung, wir haben einen 8tägigen Urlaub errungen, von welchen sich durch 50 Jahre niemand etwas auch nur träumen lassen konnte, wir haben endlich auch die Pensionsfrage einer Entscheidung zugeführt. Unsere Vorgänger haben zwar zu weite Zeitfristen angenommen, wir haben keine Hoffnung, so lange zu leben, denn unsere Zeit macht größere Ansprüche, ist theurer und schwieriger, als die unserer Vorgänger gewesen ist. Die Staatseisenbahn fordert zur Pensionierung trotz gleicher Arbeit *ungleiche* Zeitfristen, nämlich theils 30, theils 40 Jahre. Wir forderten die Herabsetzung dieser Frist auf 25 Jahre, denn wir wollen unsere Pensionierung nicht nur *erleben*, sondern auch *genießen*. Wir brauchen keine äußere Auszeichnung, ein anständiger Pensionsgehalt bedeutet uns weit mehr, als die schönste Medaille.

Nachdem der bezügliche Beschlußantrag einstimmig angenommen wurde und nachdem die Verifizierungskommission ihren Bericht erstattete, wurde die Sitzung bis Nachmittag halb 2 Uhr vertagt.

Nachmittag.

Nachdem Fachgenosse *Kiss* die Sitzung wieder eröffnete, sprach

Ludwig Nagy (Hatvan) gegen die Sitte der Stationsvorstände, die achttägigen Urlaubsangelegenheiten nach Willkür zu entscheiden.

Stefan Kovács (Budapest) klagt die Leiden von 250 Fachgenossen vom Ostbahnhofe.

Paul Tóth (Istvánfelker) fordert zur Agitation gegen die Zweitheilung der Pensionsgebühren.

Josef Farkas (Kiskunfélegyháza) führt auch in Angelegenheit des 8-tägigen Urlaub Klage.

August Stift (Szolnok) ersucht die Zentralkommission dahin zu wirken, daß die achttägigen Urlaube bereits nach 3 Jahren in Kraft treten.

Josef Dénes (Debreczen) klagt, daß der Arbeitslohn der Streckenarbeiter (pályafentartási munkás) von 80 Kr. auf 70 Kr. herabgedrückt wurde.

Viktor Pados (Kaposvár) beantragt, daß der Kongreß seine Mißbilligung gegen das

System ausspreche, welches den Werkstättenchef zum Vorsitzenden des Disziplinargerichtes macht.

Moritz Halbrohr (Budapest) erklärt, daß der Wauwau der Entlassung nicht mehr lange wirken wird. Die Stationsvorstände verkürzen die Urlaube der Arbeiter.

Franz Horváth (Szolnok),

Stefan Vörös (Pécs),

Karl Popp (Kolozsvar),

Karl Androsavits (Zágráb) und

Georg Fehér (Hatvan) bringen die Beschwerden ihrer Fachgenossen vor.

Béla Fellner konstatiert im Namen der Kommission bezüglich des Pensionsvorschlages, daß dieser nur eine 25jährige Dienstzeit zur Ruhestandsberechtigung fordert.

Karl Pászthy erklärt, daß sein und seiner Fachgenossen Wunsch dahin geht, daß die 25jährige Dienstzeit *für alle Beschäftigten der Eisenbahnen gleich bindend sei.*

Zeughaus-, Lager- und Strecken-Arbeiter.

Ármin Garai (Budapest): Die kämpfenden Eisenbahner, die noch vor 2 Jahren die Eisenbahnarbeiter von sich wiesen, trachten sich heute der seitdem erstarkten Organisation derselben zu nahen. Wir müssen uns heute im Bewußtsein unserer Stärke der nothleidenden Zeughaus-, Lager- und Strecken-Arbeiter annehmen, denn die großen Herren kümmern sich ja nur sehr wenig darum, ob dem elenden Arbeiter, ob seinen schwächtigen Kindern hie und da ein Stückchen Fleisch zukommt und ob dem Arbeiter überhaupt Zeit zum Essen bleibt. Bei den Durchgangszügen dauert der Dienst oft bis in die späte Nacht hinein — *und der Lohn schwebt zwischen 60 Kreuzer und einen Gulden.* Die Zeughausarbeiter müssen für gleichen Lohn in glühender Hitze und eisigen Frost arbeiten und wenn sie erkranken, erhalten sie *25 Kreuzer Krankenunterstützung.* Heizer und Lokomotivführer leiden unter der niedrigsten Ausbeutung und wenn sie sich vertheidigen, ruft man ihnen das Wort *«Sozialist»* entgegen — und damit ist's gethan. Und doch reizt sie niemand nur — die Noth.

Die Lokomotivheizer erhalten bei einer täglich 5stündigen Überarbeit einen Lohn von 1.10—1.30 fl. und für diesen Lohn sind sie dauernd mit einem Fuß im Zuchthaus, mit dem anderen im Grab. Es muß daher eine stärkere Agitation im Interesse eines siegreichen Kampfes entfaltet werden.

N. Klágl beantragt eine Anfangsgehaltforderung von 2 Kronen 40 Heller für die Streckenarbeiter, welche in drei Jahren die Höhe von 3 Kronen erreichen soll. Nachdem noch

Johann Dömötör (Budapest Theresienstadt),

Johann Varga (Hatvan),

Turkovics (Zágráb)

und noch andere zur Tagesordnung sprachen, wurde folgender Beschlußantrag angenommen.

In Anbetracht dessen, daß der Handelsminister bereits im September v. J. die Organisierung der Disziplinargerichte beschloß, diesen Beschluß jedoch bis heute nicht ausführte, in Anbetracht dessen, daß diese Verfügung eine hervorragende Forderung der Arbeiter bildete, beauftragt der Kongreß das Organisationskomité auf schleunigen Vollzug des Ministerialbeschlusses zu drängen.

Der Kongreß verständigt hiemit den Minister von dem Umstande, daß *viele Stationsvorstände bei Ertheilung des jährlichen Urlaubes nach Willkür verfahren* und ersucht um eine einheitliche Vollziehung des bezüglichen Ministerialerlasses.

Nachdem es unmöglich erscheint die aufreibende Arbeit des Lagerdienstes, des Streckendienstes, des Kohlentransport oder Heizdienstes oder anderwärtigen bezüg-

lichen Beschäftigung durch 40 Jahre zu versehen und nachdem es selbst im Ausnahmefalle nicht möglich ist, mit einer Jahresrente von 400 Kronen die Nothdurft des Lebens zu bestreiten, beauftragt der Kongreß das Organisationskomité, insoweit die Pensionsfrage nicht im Sinne des Memorandums vom vorigen Jahre geregelt ist, für eine nach 30 Jahren eintretende Pensionsfähigkeit vorstellig zu werden.

Nachdem viele Stellen der gewählten Zentral- und Bezirkskommissionsmitglieder durch deren Versetzung, Austritt etc. unbesetzt blieben und nachdem der handelsministerielle Erlaß betreffend der Wahl der Ersatzmitglieder bis heute nicht vollzogen wurde, ist es Pflicht der Eisenbahnarbeiterschaft mit Hilfe der Organisation dahin zu wirken, daß diese Beschwerdegründe beseitigt werden und daß die Statuten der Pensionskasse im Sinne unseres Memorandums vom vorigem Jahre reformiert werden.

In Anbetracht des Umstandes, daß die Lage der Strecken-, Lager- und Zeughausarbeiter bezüglich des Arbeitslohnes und der Arbeitszeit die schlechteste, ja an vielen Stellen unerträglich ist, beauftragt der Kongreß das Organisationskomité, die diesbezüglichen Daten zu sammeln und diese dann unverzüglich der Direktion der Staatsbahnen und dem Handelsminister zu unterbreiten.

Presse.

Nikolaus Cservenka: Nachdem eine kleine, muthige Gruppe unser erstes Kampforgan, den «Magyar Vasutas» geschaffen, können wir heute schon auf die reichen Erfolge unseres Kampfes zurückblicken. In Zukunft müssen wir nun dazu trachten, daß unsere Presse nicht nur unsere Klagen wiederhole, sondern daß sie uns auch weiterbilde, zu selbstbewußten Arbeitern erziehe, die befreit vom täglichen Elend, den Kampf um ihre volle Freiheit im Rahmen eines menschlichen Daseins führen. Wir sind uns der Vorwürfe wohl bewußt, die über kurz oder lang über uns hereinbrechen werden, weil wir die Idee der selbstbewußten Organisation nun in deutschen und kroatischen Fachblättern verbreiten wollen. Wir haben auf alle Vorwürfe nur eine Antwort:

Die Gemeinsamkeit der Menschen besteht nicht in der Gemeinsamkeit der Sprache, sondern in der Gemeinsamkeit der Interessen und im Bewußtsein dieser Interessengemeinsamkeit.

Nach dem Referate des Fachgenossen Cservenka wurde folgende Resolution angenommen:

«Nachdem im Kampfe der Eisenbahnarbeiter heute die einzige Waffe in der Presse zu suchen ist, macht es der Kongreß allen selbstbewußten Eisenbahnarbeitern zur Pflicht, die im Eigenthume der Organisation erscheinenden «Magyar Vasutas» und «Hrvatski Zeljezničar» im Kreise der Eisenbahnarbeiterschaft zu verbreiten. Gleichzeitig macht der Kongreß auf das am 16. März erscheinende deutsche Organ, auf das «Fachblatt der Eisenbahner» aufmerksam. Der Kongreß erklärt, daß insoweit die Statuten des Landesverbandes nicht genehmigt sind, nur den als organisierten Eisenbahnarbeiter zu betrachten, der eines unserer Blätter abonniert.»

Nachdem die Fachgenossen

Julius Csomor,

Julius Steffer (Ruttka),

Vendel Kaloczkay (Piski),

Ludwig Szeitz (Pécs),

Heinrich Ujváry (Budapest),

Johann Szabó (Uj-Zsolna)

zur Sache gesprochen, erklärt Fachgenosse Izor Farkas, daß der «Magyar Vasutas» im Nothfalle auch im Umfange von zehn Seiten erscheinen wird, daß aber für die Herausgabe eines rumänischen oder slovakischen Organes heute noch jede Möglichkeit fehlt. Das Komité wird jedoch mit-

telst Flugschriften an die Arbeiterschaft der Nationalitäten herantreten.

Konsum.

Béla Fellner erklärt, daß Dank dem Siege der Organisation die Mitglieder die Rückerstattungsprämien erhalten werden, wodurch die Einnahmen für Januar und Februar verdoppelt werden. Es ist wünschenswerth, daß der Konsumhandel sich außer den Lebensmitteln auch auf Kleidung und Haushaltsartikel erstreckt.

Nachdem der Redner noch auf die kommenden Wahlen aufmerksam machte, wurde folgender Beschlußantrag angenommen:

«Nachdem es sich zeigte, daß viele Reformen im Konsum nur deshalb unmöglich wurden, weil die Vertreter der Arbeiterschaft im Direktionsrathe sich in Minderheit befinden, macht es der Kongreß jedem Konsummitgliede zur Pflicht, gelegentlich der Generalversammlung die Wahl der Kandidaten der Organisation für die Direktion herbeizuführen. Der Kongreß fordert die Direktion des Konsums auf, diesen zur Wohlstandsinstitution zu machen.»

Krankenkasse.

Izor Farkas klagt über die leichtsinnige Behandlung der Kranken und bringt Beispiele ungeheurer ärztlicher Nachlässigkeiten vor. Die Ungeheuerlichkeiten sind auf die elende Bezahlung der Eisenbahnärzte zurückzuführen. Die Krankenkasse bietet ihren Mitgliedern nicht die Wohlthat einer modernen Krankenbehandlung und betrachtet jeden Kranken nach 20wöchentlicher Krankheitsdauer als entlassen. Auch das System der Krankenkosten führt zu vielen Unannehmlichkeiten. *Trotzdem die Krankenkasse 90.000 Mitglieder zählt, trotz der unentgeltlichen Administration, trotz des Umstandes, daß 20.000 Beamte finanziell nicht unterstützt werden brauchen, da sie ein Jahr lang im Krankheitsfalle ihre Bezüge weiter erhalten, trotz dieser weitgehenden Begünstigungen antwortet die Krankenkassa auf jede Forderung mit der Ausflucht, daß sie kein Geld habe.* An uns liegt es nun, alle Uebel zu beseitigen. Das höchste Forum verwies uns an die Generalversammlung der Krankenkasse, trachten wir also, daß wir den Sieg unserer Vertreter vorbereiten. Aber es ist auch unsere Pflicht dafür zu sorgen, daß auch im Parlament die Vertreter unserer Interessen, *Männer aus unserer Schichte gelangen*, denn nur sie kennen unsere Leiden. Bis dahin jedoch wollen wir uns um unsere Fachpresseschaaren und so für die Zukunft, aber auch für die Gegenwart sorgen.

Darauf wurde folgender Beschlußantrag angenommen:

«Nachdem die Generalversammlung der Krankenkassa in kürzester Zeit zusammentritt und nachdem die organisierte Arbeiterschaft bei dieser Gelegenheit ihre die Reform der Krankenkassa betreffende Vorschläge erneuern wird, fordert der Kongreß alle Eisenbahnarbeiter, besonders aber die Streckenarbeiter und das Zugsbegleitungspersonal auf, *nur solche Delegirte zu wählen, die die Interessen der Mitglieder vertreten können und wollen.*»

Andor Fülöp (Nagy-Becskerek) fordert die Ergänzung der Krankengelder auf 70 von Hundert.

Ludwig Szeitz (Pécs),

Julius Csomor,

Ludwig Király (Sátorajauhely),

Viktor Szapka (Temesvár),

Stefan Vörös,

Andrekovits (Zágráb) sprechen zur Sache, auf deren Fragen und Beschwerden.

Izor Farkas antwortet. Redner verliest ein Schreiben aus Szolnok, in welchem die Arbeiterschaft gegen ihre Unterdrückung und gegen das Spionieren protestirt. Gleichzeitig meldet der Redner, daß am 18-ten

März in Piski und am 25-ten März in Miskolcz Versammlungen stattfinden werden.

Nikolaus Kiss verabschiedet darauf in begeisterten Worten den Kongreß und besonders Fachgenossen Izor Farkas, der in nächster Zeit eine 3 Monate währende Gefängnißstrafe antreten muß. Nachdem die Tagesordnung erschöpft ist, schließt der Vorsitzende um 6 Uhr Abends den Kongreß.

Ein Memorandum der Bahnwächter.

Fachgenossen! Bahnwächter!

Eine Kommission der Bahnwächter aus der Umgebung Budapests verfaßte ein Memorandum, welches die Forderungen der Bahnwächter enthält. Bevor dieses Memorandum an seine Adresse, d. h. an die Direktion gelangt, wird noch der für Ostern einberufene Bahnwächter-Kongreß darüber zu beschließen haben. Um jedoch ein kurzes Bild der Forderungen zu geben, werden wir heute einen Theil derselben mittheilen und diese Mittheilungen in der nächsten Nummer fortsetzen. *Wir ersuchen alle Leser dieses Blattes, dieses Memorandum im Kreise der Interessenten zu verbreiten.*

Unsere Forderungen sind:

1. Alle Verfügungen des Gesetzes vom 1904, welche die Bediensteten der Staatseisenbahn in zwei verschiedene Kategorien theilte, sind zu beseitigen. Die Stellung der Bahnwächter soll eine gleiche sein mit allen anderen Eisenbahnarbeitern.

2. Die Bezüge der Bahnwächter sind denen der übrigen Bahnbediensteten gleichzustellen. Minimaltaglohn für ordentlich angestellte Bahnwächter 2 Kronen 40 Heller.

3. Jene Bahnwächter, welche den zur Wirthschaft nothwendigen Boden nicht erhalten, werden mit 10 Kronen monatlich entschädigt.

4. Gleiche Ruhe mit der Arbeitszeit. Z. B. 24 Stunden Arbeitszeit und 24 Stunden Ruhe. Jeder achte Tag ist unbedingt freizugeben. Jedes Jahr ist ein Urlaub von 14 Tagen zu gewähren.

5. Die Nutzdauer der Uniform ist um ein Jahr zu verkürzen, jährlich sind zu gewähren ein Paar Schuhe und eine Leinenhose, jedes zweite Jahr ein Paar Stiefel.

(Fortsetzung folgt.)

Der neue Zolltarif.

Mit 1. März traten der neue Zolltarif und die auf Grund desselben mit Deutschland, Italien, Rußland und Belgien abgeschlossenen Handelsverträge in Kraft; während die Neuregelungen mit Serbien, Rumänien und Bulgarien unmittelbar vor dem Abschlusse stehen. Tausende und Tausende von Haushaltungen müssen mit Bangen in die nächste Zukunft blicken. Ob der Ernährer in der Werkstätte steht, ob er Angestellter, Lehrer oder ein kleiner Geschäftsmann ist, an alle tritt die Frage heran, wie sie die gegenwärtig ohnehin schon so furchtbar theueren Lebensmittel in der Zukunft werden erschwingen können. Der neue Zolltarif belegt gerade die unentbehrlichsten und nothwendigsten aller Lebens- und Genußmittel mit einem wahren Wucherzoll. Vor Allem ist Getreide und Vieh mit geradezu enormen Zöllen belegt worden. Weizen wird künftighin mit einem Zoll von 6 Kronen 30 Heller belegt (bisher 3.57), Roggen 5 Kronen 80 Heller (bisher 3.57), Mais 2 Kronen 80 Heller (bisher 1.19). Ochsen kosteten bisher 30 Kronen 35 Heller, künftighin 60 Kronen Zoll. Außerdem wird der niedrige Zollansatz mit Serbien, welcher unter dem Titel «Grenzbegünstigung» bisher einen billigeren Einfluß von Fleisch- und Getreide ermöglichte, in der Zukunft eine starke Beschränkung erfahren.

Wortbruch an den holländischen Eisenbahnern.

Als im Jahre 1903 das niederländische Eisenbahnpersonal 24 Stunden lang die Arbeit einstellte, schritt die Regierung des christlichen Herrn Dr. Kuiper ein und beantragte nichts mehr und nichts weniger als die Abschaffung des Streikrechtes für diese Kategorien von Arbeitern! Das war umso gemeiner, als die Regierungen sich bis dahin immer auf den Standpunkt gestellt hatten, daß sie mit den Verhältnissen zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihrem Personal nichts zu schaffen hätten. So lange ihr Einschreiten zu Gunsten der Arbeiter gefordert worden war, blieb dies der Standpunkt der Regierung, als aber die Unternehmer ins Gedränge kamen, wurde sofort eingeschritten, um die Arbeiter wehrlos zu machen.

Nachdem damals die Gesetzesvorlagen, welche in Arbeiterkreisen noch jetzt als die «Zwangsgesetze» bekannt sind, veröffentlicht worden waren, offenbarte sich auch in liberalen Kreisen eine gewisse Opposition, und ein Antrag Troelstra's: erst die vorgeschlagene Enquete zu veranstalten und dann jene Zwangsgesetze zu behandeln, erhielt in der Kammer außer den sozialdemokratischen auch alle liberalen Stimmen.

Lange dauerte diese Oppositionsstimme aber nicht. In Unternehmer- und Handelskreisen war man für die Zwangsgesetze, und gegen solche Elemente haben Liberale in der Regel wenig Rückgrat.

Die Regierung, welche gegenüber den Arbeitern gerne die Hilfe der Liberalen gehabt hätte, gab Versprechungen über die Rechtsposition und die Lage der Eisenbahner: Nach Annahme der Gesetze werde eine Enquete veranstaltet und dann eventuell konstatierte Mißbräuche behoben werden. Aber zuerst müßte die «Ordnung» wieder hergestellt sein! Mit dieser Leimruthe fing die Regierung die Stimmen aller Liberalen, die sich gern fangen ließen.

Das ist jetzt drei Jahre her und die Liberalen haben die Stelle der christlichen Herren am Regierungstische eingenommen, nicht zum Mindesten dadurch, daß die organisierten Arbeiter, aus Wuth über die Zwangsgesetze, bei den Wahlen wie Ein Mann gegen die «Christlichen» gestimmt hatten, ohne viel danach zu fragen, wer diesen «Christlichen» gegenüberstand.

Und was geschieht jetzt? Von den Versprechungen der vorigen Regierung ist nichts erfüllt. Die Enquete hat stattgefunden, fürchterliche Mißstände sind aufgedeckt, aber nun ist die Regierung plötzlich wieder machtlos.

Die Vertreter der arbeitenden Klasse haben bei der Etatsberathung jüngst diesen Wortbruch der Regierenden behandelt, und in einer mehr als zweitägigen Debatte haben die bürgerlichen Herren von rechts und links ihr wahres Angesicht zeigen müssen.

Der liberale Führer Goemann Borgesius sagte wörtlich: «Niemand kann sagen, daß die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner jetzt gut geregelt sind. Die Frage, ob die Versprechungen von 1903 eingelöst sind, ist überall verneint, nicht bloß von den Sozialisten, sondern auch von den Rednern der rechten Seite.» — Darauf forderte der Sozialist Troelstra die Regierung und die Liberalen auf, die Zwangsgesetze wieder abzuschaffen. Natürlich sagte der Minister nicht ja, aber nicht etwa weil er die gesetzlichen Bestimmungen guthieß, sondern weil «in der Landesregierung Kontinuität sein müsse und die eine Regierung die Gesetze, welche eine andere gemacht habe, nicht abschaffen dürfe, wenn die Umstände noch die gleichen seien!» Also mit der Erfüllung der Versprechungen von 1903 ist's nichts.

Wir stehen hier vor einem plumpen

Wortbruch, den die Regierenden von 1903 an den Arbeitern begangen haben und den die jetzt Regierenden nicht wieder gutmachen wollen. Auch hier demnach werden die Arbeiter sich selbst helfen müssen. Die Eisenbahnerorganisation fängt durch die kräftige Agitation, welche auf diese That-sachen hin unternommen wird, an, wieder groß und stark zu werden, während die christlichen Organisationen, in welche man nach dem Generalstreik von 1903 die eingeschüchterten Leute hineintrief, nicht einmal im Stande sind, ein halbes Dutzend Vorstandsmitglieder zu finden, die es länger als ein paar Monate aushalten. Die Organe, die sie gründeten, sind alle wieder eingegangen.

KORRESPONDENZ.

Kaposvár. (Aus der Werkstätte.) Ein Herr Weltmann fungirt in Kaposvár als Ingenieur, dessen Hauptvergnügen die niedrige Behandlung seiner Untergebenen bildet. Es ist jedem Menschen möglich, kleine Fehler an den Wagenbestandtheilen zu entdecken, es ist aber nur der Gemeinheit dieses Herrn Weltmann gegeben, mit ähnlichen Kleinigkeiten seine Untergebenen zu quälen.

Wir erwarten schleunige Besserung, Herr Weltmann. Oder sollen wir es hier erzählen, wie man in Preßburg Ingenieur wird?! Sollen wir?

Ujzsolna. (Die Lage der Arbeiter im Heizhause.) Der Stationschef benützt die Heilbäder der Krankenkasse und fühlt sich also verpflichtet, die Krankenkasse mit den Strafgeldern seiner Untergebenen zu entschädigen. Kleine Nichtigkeiten bestraft der allgewaltige Herr mit Fünfkronenstrafen, und da die Appellation durch seine Hände geht, erwächst kein Heil daraus. Weiß dieser Herr denn nicht, wie bittere Qual an jedem Arbeitergroschen klebt? Gewiß nicht. Jedenfalls aber bahnt er der immer dringender werdenden Organisation den Weg.

Nagyvárad. (Die Lage der Streckenarbeiter.) Die hiesigen Streckenaufseher glauben über Heil und Leben der Streckenarbeiter verfügen zu können. Der etwas alkoholisch angelegte Streckenaufseher Horváth jagte unsern Fachgenossen eigenmächtig und augenblicklich aus dem Dienst, als dieser einen Auftrag nicht mit gewünschter Blitzschnelle vollführte. Mit welchem Recht? Was fragt ein Nagyváradler Streckenaufseher nach Recht?

AUS ALLER WELT.

Das Schlachtfeld im preußischen-hessischen Eisenbahnbetrieb. Der «Weckruf der Eisenbahner» meldet:

Die Unfälle während der letzten zehn Jahre werden in dem Bericht, den Minister Budde dem Landtag überreicht hat, aufgezählt. Die Zahl der Entgleisungen betrug 1895: 250, 1904 dagegen 315. Bemerkenswerth sei dabei, daß die Zahl der Entgleisungen auf den Stationen gleich geblieben ist, nämlich 171, daß sich dagegen die Entgleisungen, die auf freier Bahn erfolgten, nahezu verdoppelt haben, nämlich von 79 auf 144. Zusammenstöße erfolgten 1895: 44, 1904: 190. Die Gesamtzahl der Entgleisungen und Zusammenstöße auf freier Bahn und den Stationen stieg von 394 (1895) auf 505 (1904).

Im Eisenbahnbetriebe getödtet und verletzt wurden 1895: 1244 Personen; in dem 10jährigen Zeitraum stieg die Zahl auf 1879 im Jahre 1904 als Höchstziffer. Bei Zug- und sonstigen Betriebsunfällen verunglückten 1904 unverschuldet 182 Personen, durch eigene Schuld 90 Personen. Auf eine Million beförderte Reisende betrug die Quote der tödlichen Unglücksfälle 0,08, die Verhältnißzahl der Verletzten

0,38. Allerdings ist diese Zahl gegen das Vorjahr 1903 um ein geringes gestiegen. Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienste wurden 1904 insgesamt 401 Personen getödtet, verletzt 870. Bei diesen Fällen stellt sich die Verhältnißzahl bei einer Million Zugkilometer auf 1,04 bzw. 2,25. Durch falsche Handhabung der Wegübergangsschranken und in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Überschreiten der Bahnstrecke verunglückten 1904 tödlich 207, wurden verletzt 141 Personen. Durch Selbstmord fanden ihren Tod auf den Schienen 1904: 163, 1903: 199 Personen.

Auf Grund des Haftpflichtgesetzes hat der Eisenbahnfiskus im Jahre 1904 an einmaligen Abfindungen insgesamt 1,650.000 Mark; zum allergrößten Theile an verunglückte Fahrgäste gezahlt, 1903: 1,285.000 Mark. Erheblich höher stellen sich die fortlaufenden Zahlungen an verunglückte Beamte und Fahrgäste, nämlich 2,978.000 Mk. für 1903, 2.883.060 Mk. für 1904.

Ungarn in Schwaben. Die Mannheimer «Volksstimme» spottet in folgenden Versen über die Bornirtheit der schwäbischen Beamteneinfalt. Die Verse sind sehr gut auf unsere Verhältnisse anwendbar.

Die glücklichen Eisenbahner.

Als sie nach Gehaltserhöhung schrien
Und als der Minister mal gnädig schien,
Bekamen sie... goldene Achselstücke.
Da schwelgten sie jahrelang im Glücke.

Doch hat der Magen noch immer geknurrt
Sie haben wieder leise gemurrt —
Nun dürften sie gar an Wintertagen
Die Achselstücke auf dem Paletot tragen.

Dies wurde soeben dekretirt,
Die Eisenbahner sind wieder gerührt,
Und nichts, rein gar nichts fehlt zum Glücke:
Ihr Mantel sogar hat Achselstücke!

Ist nächstes Jahr der Haushalt knapp
(Der Fleischpreis sinkt nicht wieder herab),
Dann dürfen zu Haus sie an dienstfreien Tagen
Die Achselstücke auf Schlafröcken tragen.

Eisenbahnerstreik in Argentinien. Dem Sekretariat der Internationalen Transportarbeiterföderation ging von Buenos Aires die telegraphische Mittheilung zu, daß auf der Südbahn ein Eisenbahnerstreik ausgebrochen ist. Die Gesellschaft der Südbahn versucht in Europa Streikbrecher zu werben. Man weise die Werbungen der Agenten entschieden zurück. — Alle Arbeiterblätter des In- und Auslandes werden um Nachdruck dieser Zeilen ersucht.

An die Zeughaus-, Lager- und Stationsarbeiterschaft!

An obgenannte Arbeiter ergeht ein Ruf im «Magyar Vasutas», die Pfade der Organisation, der selbstbewußten Organisation zu betreten. Heute erscheint gleichzeitig das Memorandum der Zeughaus-, Lager- und Stationsarbeiter, welches die Beschwerden derselben aufzählt und begründet. Wir werden in unserer nächsten Nummer dieses Memorandum näher betrachten und kommentiren. Bis dahin verweisen wir auf das Memorandum selbst, welches die Administration unseres Blattes gegen einfache Aufforderung allen Interessenten unentgeltlich zugehen läßt.

Versammlungen.

Sonntag, am 18-ten März findet in Piski, Sonntag, am 25-ten März in Miskolcz eine Versammlung der Eisenbahnarbeiterschaft statt.

Verantwortlicher Redakteur: Izor Farkas.
Blatteigenthümer: Die freie Organisation der ungarischen Eisenbahner.

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