



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBAHNERARBEITER.

Redaktion und Administration:  
**Budapest, VII., Rottenbiller-utca 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.**

## ☞ Kollegen, agitirt für Euren Verband! ☜

### Eine Aufgabe der

#### Sozialdemokratie.

Die Zeiten sind schlecht, der geringe Verdienst langt nicht aus zum Leben; so hört man häufig klagen. Es klagt der Arbeiter, der Bauer, der Gewerbetreibende, der kleine Kaufmann ebenso wie der kleine Beamte; denn Alle leiden bei Kummer und Sorgen trotz Mühe und Arbeit Mangel an ausreichenden Subsistenzmitteln, da die Zeiten, oder richtiger die ökonomischen Verhältnisse, unter denen wir leben, immer schwierigere werden. Lebensmittel und Wohnungen, Steuer und Abgaben absorbieren immer größere Summen des Einkommens, während die Arbeit immer schlechter bezahlt wird, das Einkommen des kleinen Mannes daher immer abnimmt.

Woran liegt die Schuld?

Waren vielleicht Mißjahre, wo nichts gewachsen? Oder sind keine Güter für den Konsum anderer Art vorhanden? Weder das Eine, noch das Andere ist die Ursache. Doch angenommen der Fall, in einem Theil des Landes wären Mißjahre gewesen, *gibt es keine Verkehrsmittel, gibt es vielleicht keine Straßen, Bahnen und Schiffe, die ausgiebigsten Kommunikationsmittel, um den Ueberfluß des einen Landes in jene Gegend zu befördern, wo es am Nöthigen mangelt?*

Fehlt es an Arbeitsmitteln, an Rohprodukten, Arbeitswerkzeugen und Maschinen?

Nein! Auch das nicht. Die Menschheit wäre durch die großartigen und mannigfachen Erfindungen auf technischem Gebiete schon heute in der Lage, die Erdenbewohner nicht nur vor aller Noth zu schützen, sondern doppelt mehr über den Bedarf an Gütern zu erzeugen, d. h. die ganze Menschheit wohlhabend und glücklich zu machen.

Die Mutter Erde bringt so viele Schätze hervor, daß alle ihre Kinder sich am Tische der Natur reichlich satt essen und alle ihre Bedürfnisse decken könnten, sie brauchten weder zu hungern noch zu entbehren.

Ja, es muß jedem denkenden Menschen geradezu als widersinnig erscheinen, bei

der heutigen Fülle von aufgestapelten Geußmitteln und Reichthümern die Erzeuger dieser Reichthümer Noth leiden zu sehen an den täglichen Bedürfnissen, am täglichen Brod. Fehlt es etwa an willigen Arbeitern? Ach nein! Wir sehen ja so viele Arbeitslose nach Arbeit suchen und sich für geringen Lohn zur schwersten, lebensgefährlichsten und widerlichsten Arbeit anbieten. Jede neue Maschine macht sogar unzählige Arbeiter überflüssig und für einen Entlassenen bieten sich mindestens zehn Konkurrenten an.

Oder fehlt es vielleicht am Gelde, das den wirtschaftlichen Blutumlauf der Gesellschaft zu besorgen hat? Dies ist in großen Mengen vorhanden, aber freilich gerade dort, wo es seine natürlichste Funktion versehen und einen gleichmäßigeren Verbrauch der Güter ermöglichen sollte, beim kleinen Manne und Arbeiter, fehlt es. Fraget aber bei den zu dem Zwecke der Vermittlung desselben bestehenden Institutionen, den Sparkassen, den Banken, fragt an bei den Millionären, welche flotte Geschäfte gemacht werden; die Aktionäre solcher Geldinstitute haben sich gewiß nicht zu beklagen über kleine Dividenden, ausgenommen, eine ihrer Vertrauenspersonen führt einen Koup zu ihren Ungunsten aus oder verschwindet mit einer größeren Summe Geldes oder Effekten.

Wenn also die Magazine vollgepfropft sind mit Getreide und anderen Lebensmitteln, die Konfektionsgeschäfte mit Kleidern und anderen Waaren, die Lager mit Möbeln und Gebrauchsgegenständen aller Art reichlich gefüllt sind, wenn also Alles in Ueberfluß vorhanden ist, was das Leben des Menschen angenehm und glücklich machen kann, warum gehen die Erzeuger dieser Reichthümer in Lumpen? Warum wohnen sie in elenden Löchern zusammengepfercht wie die Schafe? Warum hungern sie? Das ist die Begleiterscheinung der kapitalistischen Gesellschaft. Dagegen gibt es nur ein Mittel innerhalb dieser Gesellschaft, und zwar die Kaufkraft, beziehungsweise die Konsumfähigkeit des arbeitenden Volkes zu heben und zwar dadurch,

daß es nicht so grenzenlos ausgebeutet und dafür schlecht gezahlt wird, sondern dieser schreienden Ungerechtigkeit Schranken gesetzt werden durch entsprechende Schutzgesetze.

Schließlich muß aber doch die kapitalistische Produktionsweise, das Lohnsystem, das dem heutigen Rechtsbegriff nicht mehr entspricht, durch eine andere Produktionsform ersetzt werden. Die Arbeitsmittel und Rohmaterialien aller Art müssen in Gemeineigentum übergehen, die genossenschaftliche Arbeit wird einem jeden Einzelnen seinen Arbeitsertrag zusichern, sowie die Arbeit Pflicht eines jeden gesunden Menschen sein muß. Der Kapitalismus schuf das Proletariat der Gegenwart und trägt Schuld an der immer fortschreitenden Verarmung der Massen, welche trotz Aufgebotes aller physischen und geistigen Kräfte ihren Lebensunterhalt nicht mehr zu finden vermögen, daher unter das Niveau menschenwürdiger Existenz herabsinken. Aber nicht nur ökonomisch abhängig vom Kapital, sondern auch politisch ist die Arbeiterklasse verkürzt, obzwar sie auch alle bürgerliche Pflichten und Lasten, die die Bourgeoisie als herrschende Klasse von sich abwälzt, zu leisten und zu tragen hat.

Das Volk erwacht nun aus seinem Schlaf tausendjähriger Knechtschaft und fordert von der Gesellschaft sein vorenthaltenes Recht. In vorderster Linie auch das politische Recht, um dadurch seinen Einfluß auf die Gesetzgebung entsprechend zur Geltung zu bringen. Die Beseitigung der politischen Rechtlosigkeit ist unbedingt erforderlich zur Befreiung des Volkes aus den Fesseln der ökonomischen Abhängigkeit und zur Erhebung aus geistiger Verkümmern.

Die Einführung des Lohnsystems bedeutete zu seiner Zeit einen Fortschritt in der Produktionsweise, gegenwärtig hat es sich aber längst überlebt, es ist der Hemmschuh jeder gesunden Kulturentwicklung geworden. Die heutige kapitalistische Produktionsweise ist die Ursache der Knechtschaft der Arbeiterklasse, sie hat unter der

Devise «freie Arbeit» die Lohnsklaverei geschaffen.

Im Laufe der Entwicklung hat die besitzende Klasse nicht nur Grund und Boden, die Bergwerke und Rohprodukte aller Art, sondern auch alle Kommunikationsmittel, Bahnen, Schiffe und hiezu gehörige Maschinen- und Arbeitswerkzeuge jeder Art sukzessive an sich gerissen und sich dadurch zum herrschenden Besitzer über die besitzlose Arbeiterklasse gesetzt.

Die Arbeiter sind in Folge dessen, wie aus unseren Gesellschaftszuständen ersichtlich, mit Haut und Haaren der Gnade oder Ungnade des Kapitals überliefert und werden erst an jenem Tage ihre wirtschaftliche Freiheit erlangen, an welchem sie ihrer Aufgabe bewußt, das Joch der heutigen Lohnsklaverei abzuschütteln einig und stark genug sein werden.

*All Diejenigen, die durch die heutigen gesellschaftlichen Einrichtungen übervorteilt, all Diejenigen, die in dieser Gesellschaft ausgebeutet und unterdrückt werden, um einer kleinen Minderheit den Ueberfluß an allen nur denkbaren Genüssen zu schaffen, während sie selbst zu Noth und Entbehrungen verurtheilt sind — über die Ursachen dieses widerspruchsvollen Zustandes aufzuklären, die Massen für ihren kulturgeschichtlichen Beruf vorzubereiten, sie befähigen, das künftige Erbe der im Untergang begriffenen Gesellschaft anzutreten, das ist eine Hauptaufgabe der Sozialdemokratie.*  
H. K.

### Die Enquete.

Die Unfallversicherungs- und Krankenunterstützungs-Enquete wurde vorige Woche beendet. Von dem, was uns am meisten interessirt, wurde wenig gesprochen. Die Vertreter der organisirten Arbeiter wiesen bei den Besprechungen auf die vielerlei Beschwerden hin, welche den Krankenkassen der Verkehrsunternehmungen, den Eisenbahnangestellten und Arbeitern durch den Gesetzentwurf verursachen. Bekanntlich können die Eisenbahnarbeiter und Angestellten bei Unfällen im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1874, XVIII. G.-Art., auf vollständige Schadloshaltung Anspruch erheben und damit wäre die jetzige 6<sup>0</sup>/<sub>10</sub>-ige Versicherung sehr unvorteilhaft. Es wurde daher der Wunsch ausgesprochen, das Gesetz möge mit den eigenthümlichen Verhältnissen der Eisenbahnangestellten rechnen, es sollen keinerlei Beschwerden vorkommen und die Krankenkasse der Máv. soll denselben Wirkungskreis haben, wie die übrigen Unternehmungskrankenkassen und soll daher die Eisenbahn als Arbeitgeber keinerlei besonderen Rechtskreis haben. Adolf Kiss, Direktor der Allgemeinen Bezirkskrankenkasse, brachte die Interessen der Eisenbahner zur Sprache. Jener Theil der uns interessirenden Besprechung verfloß in folgender Weise:

Adolf Kiss: Nach einigen anderen Bemängelungen spricht er von den Sachen der Krankenkassen der Máv. Im vorigen Jahre — sagte er — sendeten die Arbeiter der Staatseisenbahnen eine Gedenkschrift an den Handelsminister, in welcher sie um das Arrangement ihrer Krankenhilfs- und Unfallversicherungs-Angelegenheiten baten und insbesondere, daß in dem neuen Gesetzentwurf für ihre speziellen Verhältnisse gesorgt werde. Das hat der Minister auch in Aussicht gestellt. Indessen ist es eine fortwährende Beschwerde der Eisenbahnarbeiter, daß sie nach dem G.-Art. XVIII vom Jahre 1874, bei Unfällen auf voll-

ständige Schadloshaltung Anspruch haben, d. h. auf 100<sup>0</sup>/<sub>10</sub>, während dieser Gesetzentwurf die Schadloshaltung auf 60<sup>0</sup>/<sub>10</sub> herabsetzt, so daß der ersehnte Gesetzentwurf für die Arbeiter höchst nachtheilig ist. Durch das bei Unfällen hervorgerufene Siechthum dürfen sie auch auf viel größere Entschädigungen Anspruch erheben, als es der jetzige Entwurf versichert. Die Arbeiter bemängeln auch, daß jeder Beschluß ihrer Krankenkasse nur dann giltig ist, wenn die Direktion der Eisenbahn ihn gut heiße, so daß die Autonomie auch hier ganz illusorisch wird. Er empfiehlt auch folgende Bemerkung der Aufmerksamkeit des Staatssekretärs: Die Krankenkasse der Staatsbahnen hat 80—90.000 Mitglieder und würde, trotzdem sie die zweite Kasse des Landes wäre, nur eine lokale Organisation sein. Im Interesse der Einheit ist dies sehr richtig. Der größte Theil der Eisenbahnangestellten wohnt in Wächterhäusern und in Bahnhöfen, so daß hinsichtlich der Behandlung die Landes-Krankenkasse riesige Lasten hat und somit spezielle Anordnungen sehr nothwendig sind.

Staatssekretär Josef Szterényi bemerkt, daß, wie der Passus in der ministeriellen Zuschrift heißt, der Entwurf in Hinsicht auf die speziellen Verhältnisse der Eisenbahnangestellten noch ergänzt werden muß. Das Ministerium, aber besonders die Fachbesprechung hat nichts dagegen, daß die Sonderstellung der Eisenbahnangestellten gerade in Hinsicht auf ihre spezielle Lage, in Hinsicht auf Krankheit und Unfälle belassen werde, aber jedenfalls muß die Sache gründlich überlegt werden.

Die Erklärung des Herrn Staatssekretärs beweist, daß der jetzt besprochene Entwurf mit Rücksicht auf die spezielle Lage der Eisenbahner noch mancherlei Ergänzungen bedarf, hinsichtlich der Krankenhilfe und Unfallversicherung. Wir sind neugierig, wenn diese gewisse Ergänzung erfolgt und wenn sie noch so gründlich überlegt — endlich beendet wird?

Wenn sie vollendet wird und zur Besprechung kommt, hoffen wir, daß bei dieser Enquete die Vertreter der Eisenbahnarbeiter nicht fehlen werden, damit sie auf den Grund dieser «besonderen Ueberlegung» sehen können.

### Frechheiten.

Der Verband der heiligen Krone kann das mit großen Versprechungen acquirirte Lager kaum zusammenhalten. Von Tag zu Tag ist die Zahl jener Mitglieder größer, die eiligst aus den gefährlichen Umarmungen der Girondisten, Glücksritter flieht. Erst jüngst haben auch sechs agramer Diener ihren Austritt angemeldet, worauf sie folgenden Brief erhielten:

375—905.

Herrn Lukas Vukovics Wechselsteller und seinen Genossen, den Herren A. Jug, J. Kolarics, S. Rendulics, B. Papista und F. Hoffer  
Agram.

Wir erhielten Ihren vom 20. Juli datirten Brief, ohne Umschlag und nehmen Ihren Austritt zur Kenntniß, jedoch müssen die Mitglieder-taxen im Sinne des § 6 bis Ende des Jahres bezahlt werden.

Auch müssen wir Sie aufmerksam machen, daß als ordentliche Mitglieder des «Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter» auf Grund des § 5 nur Eisenbahnarbeiter eintreten können. Sie, meine Herren, können als ernannte Mitglieder höchstens Unterstützungsmitglieder sein, die weder Stimm-, noch Wahlrecht besitzen und daher eine 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub> größere Mitgliedertaxe und noch weitere Gebühren zu zahlen haben.

Daß der genannte Verband in Ihrem Interesse gar nichts thun kann und sich nur nach den Mitgliederbeträgen sehnt, das werden Sie bei einigem Nachdenken sofort einsehen.

Wenn Sie nach dieser Aufklärung, — sich die Sache gut überlegt haben und Sie Ihre Absicht,

auszutreten, aufgeben wollen, so bitte uns dies rechtzeitig mitzuthemen.

Agram, am 3. September 1906.

Seide,  
Bez.-Präsident.

Gruber,  
Bez.-Sekretär.

Dieser Brief entspricht vollkommen der Frechheit und Charakterlosigkeit dieser Girondisten. Die schmutzigen Verleumdungen und Lügen wimmeln nur so darin.

Schon das ist gemein, daß sie die austretenden Mitglieder so zurückzuhalten versuchen, daß sie dieselben von unserem Verband abschrecken möchten. Und mit was für Mittel! Mit einer Kette von Unwahrheiten.

Das ist z. B. auch eine Lüge, daß die Ernannten weder Stimm-, noch Wahlrecht hätten.

Das ist eben der 5. Punkt unserer Statuten, auf den sich Arthur Seide beruft und welcher folgenden Wortlaut hat:

Unterstützungsmitglied kann jeder provisorische oder ernannte Angestellte der Eisenbahn sein, der die Gebühren der ordentlichen Mitglieder zahlt. Die Rechte der Unterstützungsmitglieder sind dieselben, wie die der ordentlichen Mitglieder.

Es sind also die Rechte und Pflichten ganz dieselben, nicht wie bei Ihnen, Herr Seide, wo die großen Herren den Nutzen haben, während die Mitglieder nur zahlen müssen und im Joche seufzen. Sie, Herr Seide und Sie, Herr Gruber, haben also wissentlich gelogen.

Ebenso ist es eine Lüge, daß unser Verband im Interesse der Ernannten nichts thun kann. Das ist der alte Bauernfang der Girondisten. Sie versprechen alles Gute und Schöne, damit sie die armen Arbeiter, die am Leim gehen, betrügen können. Die Bewegung des Stationspersonales und der Bahnwächter ist ein sehr treffendes Dementi für die Lügen der heiligen Krone.

Was aber die elende Verleumdung anbelangt, daß unser Verband nur die Mitgliedergebühren will, da wundern wir uns gar nicht. Ebenso wenig kann man sich wundern über den verfolgten Dieb, wenn er selbst «Haltet den Dieb» schreit. Das ist alte Hallunken-Sitte, nur auffallend ist es, daß gerade in diesem Brief Herr Seide und Konsorten solche Verleumdungen zu schreiben wagt. Denn gerade im ersten Satz dieses Briefes verständigt er unsere sechs Brüder, daß man sie wohl der Mitgliedschaft entbindet, aber die Gebühren auch weiter abzieht.

Das heißt: sie brauchen nicht die Mitglieder, sondern die Gebühren, das ist so viel, wie: das Mitglied kann geh'n, aber die Gebühren werden mit Gewalt abgezogen.

Und die wagen noch zu schreiben, daß wir uns nach den Mitgliedergebühren sehnen!

Noch eines. Jetzt folgt die Pointe! Unsere sechs Agramer Brüder erhielten den Brief in amtlichem Kouvert.

Auf dem Umschlag stand Folgendes: Aufgeber: Kön. ung. Geschäftsleitung der Staatseisenbahnen, Agram.

Darunter: Nr. 375. Und in der linken Ecke: Offiziell, in dienstlicher Sache. Porto-frei.

Also neben dem Lügen und Verleumden jetzt als drittes im Bunde auch noch das Betrügen. Wir eckeln uns wirklich, daß wir uns mit so einer — Gesellschaft abgeben müssen.

### Die Denkschrift der Angestellten der Südbahn.

Die Angestellten der ungarischen Linie der Südbahn hielten am 5. und 6. August einen Landeskongreß und die daselbst verfaßte Denkschrift reichten die Delegirten am 16. d. M. der ungarländischen Geschäftsdirektion der Südbahn ein.

Die aus sechs Mitgliedern bestehende Deputation wurde vom Präsidenten unseres Verbandes, Béla Fellner geführt und vom

Direktor Herrn Dr. Adolf *Frauschitz* empfangen.

Bei Uebergabe des Memorandums forderte Genosse Béla *Fellner* in einer kurzen Rede die Direktion der Südbahngesellschaft auf, den gerechten und den heutigen Verhältnissen entsprechenden Wünschen der Arbeiter, welche diese auf ein Minimum reduzierte, einiges Wohlwollen zu schenken.

Herr Direktor *Frauschitz* übernahm die Gedenkschrift und versprach, daß die Direktion dieselbe aufmerksam durchstudieren und sorgen wird, daß den Wünschen der Arbeiter, insofern es die Verhältnisse erlauben, wie in der Vergangenheit, so auch in der Zukunft Sorge getragen werde. Indessen macht er die Angestellten aufmerksam, da die Gesellschaft auch in Oesterreich sehr viele Bedienstete hat und auch auf diese Rücksicht genommen werden muß — so kann er außer der gründlichen Durchstudirung der Denkschrift vorläufig in keiner Richtung etwas versprechen. Herr *Frauschitz* frug dann der Reihe nach alle Delegirten, die außer *Fellner* sämtlich Angestellte der Südbahn sind, nach ihren Namen und den Dienstorten. Bevor die Deputation sich entfernte, verwies *Fellner* noch einmal auf die *Dringlichkeit* des Memorandums und erklärte, daß sich die Deputation der Hoffnung hingebende, den gerechten Wünschen der Arbeiter werde Genüge gethan werden.

Bei Uebergabe der Denkschrift ereignete sich ein interessanter Fall. Die Landesversammlung wählte unter Anderen Genossen Elias *Stark*, Oberkondukteur und Delegirten aus Sissek, in die Deputation. *Stark* bekam keinen Urlaub und verständigte davon die Zentralleitung, die der Sache bei der Direktion der Südbahn nachging. Mit welchem Resultat, das zeigte sich bei der Aufwartung der Deputation.

Als Direktor *Frauschitz* mit den Mitgliedern der Deputation sprach, frug er auch nach den Delegirten von Sissek. *Fellner* antwortete, daß derselbe ja keinen Urlaub erhielt; darauf antwortete Direktor *Frauschitz* ganz überrascht, das wäre ja nicht möglich, denn sobald er von der Zentralleitung die Verständigung des verweigerten Urlaubes erhielt, so verfügte er sofort telegraphisch, das *Stark* Urlaubserlaubnis und zugleich eine Freikarte für Schnellzug erhalte.

Als sich die Deputation entfernte, bekamen sie erst Nachricht, daß *Stark* tatsächlich Urlaub erhalten, aber infolge des Amtsschimmels erst verspätet hier eintraf. *Fellner* und *Stark* gingen nach dem noch zum Präsidenten, um über das Geschehene zu referieren.

Man kann sich bei diesem Fall nur Eines merken, d. h., das bei manchen Chefämtern genau so viel Anstand gemacht und genau so das Recht der Angestellten mit Füßen getreten wird, wie bei der Máv. Und wie an anderer Stelle in unserem Blatt zu lesen ist, wollen sie auch bei der Südbahn die Angestellten in das Netz des Verbandes der heiligen Krone hereinlocken, daher dieses verhaßte Herumjagen; aber trotz alledem hat dieser abscheuliche Mitgliederfang gar kein Resultat.

*Angestellte der Südbahn!*

*Tretet alle Euerem Verbands, dem Verbands der Eisenbahnarbeiter Ungarns bei! Nur so könnt Ihr den Erfolg der Denkschrift dauernd sichern.*

### Von den Vergessenen.

#### Die Mitglieder der Pensionskasse der St. E. G.

Es werden bald anderthalb Jahrzehnte, daß der ungarische Staat von der österreichischen Staatsbahngesellschaft deren ungarischen Linien ankaufte und damit nicht nur das Eisenbahnnetz, sondern auch die ganze Ausrüstung sammt dem Personal übernahm. Damals hatte die St. E. G. bereits eine Pensionskasse, welche schon im

Jahre 1859 gegründet wurde. Mitglieder dieses Pensionsfondes waren zur Zeit, als der ungarische Staat die St. E. G. Linien übernahm, beinahe sämtliche Angestellten. So wurde dann das Vermögen der Anstalt getheilt, den Theil der ungarländischen Mitglieder übernahm die Máv. und welche bereits früher diesem Fond angehörten, konnten auch weiter seine Vortheile genießen. Inzwischen aber, im Jahre 1889, wurde der Pensionsfond der Máv. gegründet, welcher indessen erst nach Verstaatlichung der Linien der öst. Gesellschaft im Jahre 1892 intensivere Wirksamkeit entfalten konnte. Seitdem existiren zweierlei Pensionsanstalten und hat die ungarische Staatsbahn auf zweierlei Pensionen versicherte Angestellte.

Hier liegt nun das Uebel und die Ungerechtigkeit. Der Pensionsfond der Máv. bietet bei viel kleineren Mitgliedergebühren viel mehr Vortheile als der Pensionsfond der St. E. G.

Wir wollen das mit einigen Beispielen illustriren. Für die ungarischen Mitglieder des Pensionsfondes der St. E. G. sind die im Jahre 1874 am 20. November verbesserten Statuten gültig, die aber seitdem in Oesterreich zeitgemäß umgeändert wurden. Für die ungarländischen Mitglieder ist *aber der vor 32 Jahren zeitgemäße Umstand maßgebend*. Die Mitglieder der St. E. G.-Kasse zahlen 6% ihres Gehaltes als Pensionsgebühren, während die Mitglieder der Máv. nur 3%, das Zugbegleitungspersonal aber 4½% zu zahlen hat.

Die Mitglieder der St. E. G. haben nach 10jähriger Mitgliedschaft Anspruch auf Pension, was 30% ihres Durchschnittsgehalmtes ausmacht, während die Mitglieder des Pensionsfondes der Máv. schon nach 8 Jahren Anspruch darauf haben können, was 35 Prozent ihres Gehaltes ausmacht. Demnach ist die Anfangs-Pension bei der Máv. mit 5% mehr und beginnt mit zwei Jahre früher, wie bei dem Fond der St. E. G.

Aber gehen wir weiter. Bei der St. E. G. wird die Mitgliedschaft nach jede weiteren zehn Jahren mit zwei Prozent theurer, bei der Máv. wird sie bis zum 30. Jahre um 2½% erhöht. Die Statuten des St. E. G. bieten als höchste Pension, die man nach 30jähriger Mitgliedschaft erreichen kann, siebenzig Prozent des Gehaltes, während der Pensionsfond der Máv. — allerdings nach 36jähriger Mitgliedschaft — den ganzen Gehalt als Pension bietet.

Summasummarum: Die Mitglieder der St. E. G. erhalten nach 30 Jahren 70% ihres Gehaltes als höchste Pension. Die Mitglieder des Pensionsfondes der Máv. bekommen ebenfalls nach 30jähriger Mitgliedschaft 90 Prozent ihres Verdienstes als Pension. Während bei der St. E. G. sich die Pension nach dieser Zeit nicht vergrößern kann, erhalten die Mitglieder des Pensionsinstitutes der Máv. nach sechs Jahren, d. h. nach 36jähriger Mitgliedschaft ganze hundert Prozent als Pension.

Hier sind also volle 30% des Gehaltes die Differenz. Wenn also zwei Angestellte nach 36 Jahren in Pension gehen und der eine im St. E. G., der andere beim Pensionsfond der Máv. war, so erhält der gewesene St. E. G.-Angestellte, wenn er auch mehr Gebühren bezahlt hat, um ein Drittel weniger, als sein Kollege von der Máv. Dieser Nachtheil ist bei sämtlichen Statuten der zwei Pensionsanstalten bemerkbar. Wenn wir auch nur ein veraltetes und lächerlich trauriges Beispiel zeigen wollen, so müssen wir auf die Waisenversorgung der St. E. G. hinweisen.

Für die Waisen der verstorbenen Mitglieder bestimmen die Statuten der St. E. G. Pensionskasse — soferne die Mutter lebt, — einen Erziehungsbeitrag. Dieser sogenannte «Erziehungsbeitrag» beträgt monatlich nicht mehr noch weniger als — *einen Gulden*.

Wir glauben, schon diese eine traurige Thatsache illustriert genügend den lebhaften Wunsch der ungarischen Mitglieder der St.-E.-G.-Pensionskasse, endlich *in die Pensionskasse der Máv. mit den gleichen Rechten und Pflichten, welche die Mitglieder dieser Kasse genießen, übernommen zu werden*. Fünfzehn Jahre ist eine lange Zeit, besonders im gefahrvollen und aufreibenden Leben der Eisenbahner. Nur wenige, kaum 400 Eisenbahner müssen bei den vorsintfluthlichen Verhältnissen der St. E. G. ihrer pensionirten Zukunft entgegensehen.

Die Direktion der Máv. würde den elementarsten Menschenpflichten und menschlichen Fühlen Genüge thun, wenn sie ihre Angestellten, die sie von der St. E. G. übernahm bezüglich der Pension, mit den anderen Angestellten gleichstellen würde.

**Diejenigen Máv. Angestellten, die noch immer Mitglieder des St. E. G. Pensionsfonds sind, halten am 7. Oktober, Nachmittags 3 Uhr in Neupest, Rest. Fabian (Árpád-ut 102), eine Konferenz, um über das Memorandum, das sie in obiger Angelegenheit der Máv.-Direktion einreichen wollen, eingehend zu berathen. Es wäre wünschenswerth, dass auf der Konferenz auch Angestellte aus der Provinz vertreten sein würden.**

### KORRESPONDENZ.

**Budapest.** (*Die Klagen der Zugsbegleitungsschlosser.*) Allgemein ist die Klage der Zugsbegleitungsschlosser, daß die Sommermäntel, die man in früheren Jahren stets bekam, nun schon seit vier Jahren ohne jeden Grund zurückbehalten werden. Trotzdem bereits zwei Denkschriften eingereicht wurden, auf die natürlich keine Antwort kam, ist noch keine Spur von den Mänteln. Wir wollen also auf diesem Wege die Aufmerksamkeit der Geschäftsleitung und der Direktion erregen und fordern dieselben auf, dem gerechten Wunsche der Schlosser nachzukommen.

**Győr.** (*Die Lage der Gepäckträger.*) Von der Lage der Raaber Hordáre schreibt man uns Folgendes: Herr Ludwig *Sarkady*, kön. ung. Eisenbahnstationschef, hat wieder einmal Anordnungen getroffen, und zwar bei den armen, ausgebeuteten Gepäckträgern. Bis jetzt waren es nur fünfzehn, da aber manchmal der Verkehr größer ist, so hat Herr *Sarkady* gleich mit sieben mehr angestellt, wodurch unser Verdienst erheblich verringert wurde. Das wäre noch nicht der Hauptfehler! Traurig ist es nur, daß diese menschlichen Parasiten eine Krone Taglohn erhalten. Außerdem wird täglich ein anderer von diesen 22 bei einer anderen Arbeit im Taglohn verwendet, dann erhält so ein unglücklicher Mensch 70 Kreuzer pro Tag. Wie kann man nun bei dieser Theuerung sammt Familie mit 70 Kreuzer auskommen? Könnte vielleicht Herr *Sarkady* davon leben? Und wenn die Zahl der Träger schon vergrößert ist, warum benützt er sie zur Taglohnarbeit? Wenn man Tagelöhner braucht, so nehme man welche mit anständiger Bezahlung, aber keine Träger, die dadurch um jedes Trinkgeld kommen, und um wenige 70 Kreuzer den ganzen Tag den dummen Anordnungen des Herrn *Sarkady* folgen müssen.

**Békéscsaba.** (*Ist das Wahrheit?*) Im vorigen Monat gingen unsere Bahnarbeitergenossen ins dortige Ingenieuramt und baten um Erhöhung der Löhne, indem sie sich auf die bekannte Verordnung der Geschäftsleitung beriefen. Darauf sagte man ihnen, daß der Taglohn bereits erhöht ist, *indem sie länger arbeiten können, und somit mehr verdienen*. Diese Klügelei beweist, wie listig die Schädel dieser Ausbeuter sind, wenn es sich um die gerechten An-

sprüche der Arbeiter handelt. Denn, wenn die Arbeiter länger Dienst haben, so bedeutet dies doch keine Gehaltserhöhung, denn die Bezahlung der Arbeitszeit hat sich doch um kein Jota vergrößert. Das weiß der Herr Klasseningenieur sehr gut, es ist aber viel leichter, so etwas nicht zu wissen.

**Agram.** (*Die Verleumder sind thätig.*) Die Sklaven der Máv. erwachen doch. Die Tyrannei der Chefs und der selbstherrlichen Werkführer ist schon so groß, daß es selbst den Sklaven zuviel ist, und sie, die Anfangs über unsere Bewegung nur lächelten, nun um Hilfe rufen. Tag für Tag erhalten wir über die Brutalitäten der Potentaten neue Klagen. Der Agramer Werkführer scheint zu jenen rohen Patronen zu gehören, die die Menschlichkeit unserer Genossen vergessen haben, und diese in der ordinärsten Weise behandelt. So geschah es; daß er auf Einflüsterungen eines Schlossers, Namens *Krasevec*, einen unserer Genossen so lang sekirte, bis der Genosse den Dienst verlassen mußte. Den Herrn Werkführer ärgert es gewiß, daß man seine Aufpasser verachtet. Es scheint diesen Herrn sammt Kompagnie das Abziehungssystem nicht zu genügen, sondern er will mit seinem rohen Benehmen noch mehr die Erbitterung der Arbeiter hervorrufen. Höchste Zeit, daß die Genossen mit solchen Patronen abrechnen.

**Ein Ukas.** (*Die Lage der Wagenreiniger.*) Wenn wir die Werkstätten der Máv. ansehen, so finden wir, daß die westliche Werkstätte verzweifelte Aehnlichkeit mit Sibirien hat. Es vergeht kein Tag, wo man uns, die am meisten unterdrückten Arbeiter, nicht mit einer neuen Verordnung überraschen würde, die aber stets zu unserer Verkürzung dient.

Wir Wagenreiniger konnten bis jetzt jeden Sonn- und Feiertag um 2 Uhr nach Hause gehen, seit einiger Zeit fehlen aber 20—30 Arbeiter, und deshalb hält man uns schon seit einigen Sonntagen bis 3 Uhr dort. Seit einigen Tagen fehlen täglich 20—25 Arbeiter, dabei ist der Verkehr groß, dazu kommt noch der Alager Rennzug, der uns bis zur Erschöpfung plagt, doch bekommen wir deshalb keinen Heller Lohnerhöhung. Wir wissen nicht, ob die Direktion diese Verordnung herausgab, wir glauben aber keinesfalls, daß so eine Verordnung den Arbeitern lieb sein kann, wo sie ohnehin um die Regelung der Sonntagsruhe eingekommen sind.

Was das Reinigen anbetrifft, so ist dies eine furchtbare Arbeit. Bekanntlich sind bei der westlichen Werkstätte weibliche Arbeiter angestellt, die aber schon so bejahrt sind, daß höchstens beim Ofen ihr Platz wäre. Diese unglücklichen Geschöpfe bekommen eine so anstrengende Arbeit die fast für Männer zu schwer ist, erst noch für Frauen. Wenn man schon wirklich mit den Witwen human umgehen will, so gebe man ihnen der Frauenkraft entsprechende Arbeit, aber kein Wagenreinigen.

Auch jene Klage ist allgemein, daß man im Herbst mehrere verheirathete Arbeiter entlassen oder spazieren schicken wird, was vollkommen unnöthig wäre, wenn man weniger weibliche Arbeiter aufnehmen und damit das Brot mehreren Wagenreinigern nicht entziehen würde. Das ist überhaupt eine Sache, die garnichts mit der Humanität zu thun hat.

**Nyitra.** (*Herr Bóna und Konsorten.*) Am 8. September Nachmittags wurden wir zur Arbeit beordert. Bemerkenswerth ist, daß wir an Sonn- und Feiertag Nachmittags nicht arbeiten. Wir kamen alle zur bestimmten Stunde, da aber der Magazineur Karl Bóna noch nicht draußen war, so konnte mit der Arbeit nicht begonnen werden. Wir warteten, daß der Magazineur kommen wird, da das Magazin zugesperrt war und

er den Schlüssel hatte. Wir warteten bis halb drei Uhr, da aber der Magazineur nicht kam, so gingen wir nachhause.

Am anderen Morgen bei der Arbeit, sprachen wir von dieser Sache mit dem Magazineur Karl Schurda, der uns sagte, wir hätten ganz Recht gethan, aber später piff er schon ganz anders. Da sagte er nämlich, wir hätten wenigstens 6 Stunden warten müssen. Darauf sagte ihm Genosse Mathias Chován folgendes: Der Herr Magazineur sagte Morgens, wir hätten ganz gut gethan, um halb 3 Uhr nachhause zu gehen und jetzt sprechen Sie schon so? Ich sagte ja, eine Krähe sticht der andern kein Auge aus und wird das nie thun. Darauf bekam der Magazineur so eine Wuth, daß er den Arbeiter sofort aus dem Dienst entließ und unser Genosse bekam seitdem keine Arbeit. Magazineur Schurda drohte, sämtliche Arbeiter zu entlassen, die Mitglieder des Landes-Verbandes der Eisenbahnarbeiter sind. Ja, ist denn dieser Herr verrückt geworden?

## VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

Telefon-Nummer 76—01.

**Budapest.** Die Lagerarbeiter des Donauquais halten am 23. d. M. im Restaurant Franke, IX., Soroksári-út 18, behufs Gründung einer Ortsgruppe eine konstituierende Versammlung.

### Mittheilungen der Ortsgruppen.

**Nagykároly.** Die hiesige Ortsgruppe hält am Sonntag, 23. d. M., Nachmittags eine außerordentliche Generalversammlung.

Tagesordnung: Wahl eines Präsidenten, nachdem der bisherige Präsident versetzt wurde.

**Gyoma.** Die hiesige Ortsgruppe hielt vergangenen Sonntag eine sehr gut besuchte Generalversammlung, in welcher an Stelle des abgedankten Präsidenten Genosse Josef Szabó, der gewesene Schriftführer, gewählt wurde. An seiner Stelle aber wurde Emerich Paraics gewählt. Hierauf hörte die Generalversammlung Genossen Heinrich Ujvári (aus Budapest) mit gespannter Aufmerksamkeit zu, der in gehaltvoller Rede von dem Memorandum sprach, in welchem die Verbesserung der Lage der Eisenbahnarbeiter angestrebt wird. Bei der Generalversammlung waren auch der Stationschef und der Bahnaufseher anwesend, als aber Ujvári von verschiedenen Tyranneien der Prinzipale sprach, sah jedes Auge bedeutungsvoll auf die vornehmen Gäste.

**Petrozsény.** Die Petrozsényer Ortsgruppe entwickelt sich in erfreulicher Weise. Es treten immer mehr Mitglieder ein, besonders rumänische Bahnarbeiter. Besonders in Siebenbürgen und in den südlicheren Gegenden melden sich so viele Rumänen, daß es bald nöthig sein wird, Flugschriften in rumänischer Sprache zu verbreiten, die die Zwecke und Ziele des Verbandes bekannt machen. In absehbarer Zeit wird man auch daran denken müssen, ein rumänisches Blatt für die rumänischen Genossen zu drucken. Da aber die Ausgabe und Aufrechterhaltung eines Blattes mit riesigen Kosten verbunden ist, müssen wir so lange warten, bis die Organisation genügend Kräfte und Mitglieder hat. Deshalb mögen es unsere Genossen als Pflicht erachten, mit ganzer Seele für unsere Sache einzutreten und je mehr neue Mitglieder zu acquiriren. In der Petrozsényer Ortsgruppe wirkt in erster Reihe Wechselsteller Genosse Béla Lázár, der als älteres Mitglied und wenn auch als einfacher Rekrut, unentwegt mit reinem Herzen an dem Vorwärtsbringen des Verbandes arbeitet.

Das Wirken des Genossen Béla Lázár sei als Muster hingestellt für alle Genossen. Vorwärts, nur stets vorwärts, ohne Rast und Ruh', und das Ergebnis der Arbeit wird nicht ausbleiben!

## RUNDSCHAU.

**Eisenbahnerschicksal.** Aus Marosvásárhely wird gemeldet: Franz Miklós, Gepäckträger, ging während der Verschiebungen von Wagen über den Bahnkörper. Ein Lastzug überfuhr ihn, was seinen sofortigen Tod zur Folge hatte.

**Lohnerhöhung in Baiern.** Die Süddeutschen sind gut organisiert, und auf klassenbewußter Grundlage. Der Erfolg blieb auch nicht aus. In einer Ministerialentschließung vom 14. August wird sämtlichen Eisenbahnarbeitern sowohl beim Betrieb und bei der Bahnerhaltung, als auch im Werkstätdienst eine Lohnaufbesserung zugebilligt, die sich nicht nur auf die festen und Grundlöhne, sondern auch auf die Akkordsätze erstreckt. Die durchschnittliche Lohnerhöhung beträgt für den einzelnen Arbeiter pro Tag 40 Pfennig (48 Heller).

Seine Exzellenz Handelsminister Franz Kossuth könnte von seinem bairischen Kollegen Sozialpolitik lernen.

**Die Lohnforderungen schwedischer Eisenbahner.** Die Lohnforderungen des Extrapersonals der schwedischen Staatsbahnen sind bei den seit dem 10. August gepflogenen Verhandlungen nur in einem Distrikt so weit bewilligt worden, daß eine Einigung zwischen den Vertretern der Parteien zu Stande kam. In den übrigen vier Distrikten kam es über verschiedene mehr oder minder wichtige Forderungen zu keiner Einigung. Die ganze Angelegenheit wird jetzt der Oberverwaltung der Staatsbahnen überwiesen.

**Petropawlowsk.** In der Nähe der Station ist ein Eisenbahnzug entgleist, wobei die Lokomotive den Eisenbahndamm hinterstürzte. Sieben Personen sind ums Leben gekommen. Die Zahl der Verletzten ist noch nicht bekannt.

**Eine Familiennachricht.** Aus Arad wird gemeldet, daß die Direktion der Arad-Csanáder Eisenbahn, eine der größten ungarischen Lokalbahnunternehmungen, in ihrer jüngsten Sitzung beschlossen habe, die Stelle des verstorbenen Generaldirektors Béla v. Vásárhelyi dem in Italien lebenden Bruder Franz Kossuth's, Ludwig Theodor Kossuth, anzubieten. Die Großaktionäre der Unternehmung hoffen, daß dieser sich hiezu bereit erklären wird, da er vor einiger Zeit die Aeüßerung fallen ließ, daß er geneigt wäre, eine ähnliche Stellung anzunehmen und zu diesem Zwecke in die Heimath zurückzukehren.

**Zinsen und Zinseszinsen.** Die Budapester Straßeneisenbahngesellschaft hat im Monat August 1906 K. 817.132 eingenommen. Die Gesamteinnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August l. J. K. 6,054,179, die der gleichen Periode des Vorjahres K. 5,255.445.

Die Budapester Elektrische Stadtbahn-Aktiengesellschaft hat im Monate August dieses Jahres K. 363.477 eingenommen gegen K. 292.483 in der gleichen Periode des Vorjahres. Vom 1. Jänner d. J. wurden insgesamt K. 3,066.643 vereinnahmt gegen K. 2,549.329 im Vorjahre.

Die Budapester Elektrische König Franz Josef-Untergrundbahn hat im Monat August dieses Jahres nach 224.830 beförderten Personen K. 33.922 eingenommen. Vom 1. Jänner d. J. an wurden nach 2,259.208 beförderten Personen K. 353.583 vereinnahmt.

Verantwortlicher Redakteur: Fürst Dezsö.

Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.