



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBÄHNERARBEITER.

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.

**Achtung, Streckenwächter!**

Die Streckenwächter der Máv. rüsten sich schon seit Langem, um ein Memorandum an das Handelsministerium und die Direktion zu richten, in welchem sie die Verbesserung ihrer wahrhaft menschenunwürdigen Lage fordern.

Um dieses Memorandum fertigzustellen und die Forderungen zu präzisieren, halten die Streckenwächter der Staatsbahnen *Sonntag, den 23. September in Budapest* eine

**Landeskonzferenz**

ab, die jedoch nur dann die zum Sieg notwendige Kraft besitzen wird, wenn sämtliche Streckenwächter des Landes an ihr vertreten sind.

Wir fordern also sämtliche Genossen zur eifrigen Agitation auf.

Mit Gruß  
 die Zentraleitung.

Die **Lackierer, Anstreicher u. Schriftmaler** sämtlicher Werkstätten der Máv. halten *Samstag, den 8. September, Vormittags 9 Uhr*, in der Zentrale des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter Ungarns eine

**Landeskonzferenz**

ab, mit folgender Tagesordnung:

**Berathung über einen einheitlichen Akkord-Lohntarif.**

Wir ersuchen die Kollegen Anstreicher, Lackierer und Schriftmaler, unverzüglich an die Wahl von Delegirten zu schreiten, damit bei der Landeskonzferenz sämtliche Werkstätten vertreten sind.

Mit Gruß  
 die Einberufer.

**Die Landeskonzferenz der Südbahner.**

Die Landeskonzferenz der auf den ungarischen Linien der Südbahn angestellten Kollegen verlief noch imposanter, als wir hoffen durften. Schon die Anzahl der Theilnehmer übertraf unsere Erwartungen.

Aus zwölf Orten, größtentheils Verkehrszentrale, erschienen ungefähr 250 Delegirte und zwar nicht nur Arbeiter aller Dienstzweige, sondern auch mehrere Unterbeamte und sehr viele Diener.

Diese gemeinsame Berathung sämt-

licher Kategorien, die proletarisches Klassenbewußtsein besitzen, ist das eine hervorstechende Merkmal der Landeskonzferenz.

Die Berathungen nahmen einen ernsten, würdigen Verlauf, der völlig dem großen Zwecke der Konferenz entsprach. Die Beschwerden sämtlicher Dienstzweige wurden in durchaus sachlicher Weise besprochen, die Berathung über die Wünsche und Forderungen aller Kategorien war eine eingehende und vollständig objektive und die Beschlußfassung über das der Direktion der Südbahn vorzulegende Memorandum eine einstimmige.

In dieser Denkschrift — und auch das ist bezeichnend für dieser hochwichtigen Konferenz — sind die Wünsche und Forderungen derjenigen Kategorien der Bediensteten niedergelegt, die dazu berufen sind, das stramm organisierte Heer der ungarländischen Eisenbahner zu bilden. Arbeiter, Diener und Unterbeamte arbeiteten zwei Tage hindurch mit zielbewußter Klarheit, um den Südbahnern in Ungarn ein besseres und würdigeres Los zu erkämpfen. Diese Berathung ist vorbildlich für die Entwicklung der klassenbewußten Eisenbahnerorganisation des Landes.

Die Berathung und die Beschlüsse der Landeskonzferenz finden ein getreues Bild in der weiter unten wortgetreu veröffentlichten Denkschrift. Es erübrigt sich für uns schon aus diesem Grunde, abgesehen von dem Raumangel unseres Blattes, einen ausführlichen Bericht über die Konferenz zu bringen. Wir müssen uns darauf beschränken, über den Verlauf der Landeskonzferenz auszugsweise zu berichten.

**Die Landeskonzferenz.**

Am 26. und 27. August fand in Budapest die Landeskonzferenz der ungarischen Angestellten der Südbahn statt. Vertreten waren durch ungefähr 250 Delegirte folgende Orte: *Székesfehérvár, Nagykanizsa, Sopron, Szombathely, Csáktornya, Szigetvár, Barcs, Páztély, Lelle, Siófok, Záhony und Budapest.*

In Vertretung der österreichischen Eisenbahnerorganisation, die 50.000 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mitglieder zählt, erschien zu der Konferenz Kollege Rudolf *Weigl*, Oberkondukteur der Südbahn.

Zu Vorsitzenden wurden gewählt: Franz *Barsch* (Székesfehérvár), Georg *Humboldt* (Nagykanizsa) und Illés *Stark* (Szigetvár). Als Schriftführer fungirten die Genossen Stefan *Hartmann* (Budapest), Ernst *Novák* (Csáktornya) und Paul *Somogyi* (Lelle).

Genosse *Weigl* begrüßt die Konferenz in warmen Worten im Namen der österreichischen organisierten Eisenbahner. Hierauf erstattete Genosse Nikolaus *Cservenka* das Referat über Zweck und Nutzen der Organisation. Nach dem gediegenen Vortrage des Gen. *Cservenka* beschloß die Konferenz, Alles daran zu setzen, daß sämtliche Arbeiter, Diener und Unterbeamte der ungarischen Linien der Südbahn dem *Landesverband der Eisenbahnarbeiter Ungarns* beitreten und unsere Fachorgane unterstützen.

Den Vormittag des ersten Tages füllten die Berichte der Delegirten aus, die über die Arbeits- und Dienstzweige referirten und ihre Beschwerden vorbrachten. So viele Redner waren vorgemerkt, daß wenn alle zu Worte gekommen wären, die Konferenz mindestens eine Woche gedauert hätte. Es zeugt von rühmenswerther Disziplin und Gemeinsinn der Delegirten, daß sie die Berichterstattung Vormittags beendigten, damit schon Nachmittag an die Berathung der Denkschrift herangetreten werden kann.

Die Nachmittag-Sitzung eröffnete ein glänzender Vortrag des Koll. *Weigl*, der unter starkem Beifall den Werdegang der österreichischen Organisation schilderte und zeigte, welche Erfolge unsere österreichischen Kollegen mit Hilfe ihrer Organisation errungen haben. Dann schritt man an die Berathung des Memorandums, dessen Referent Genosse Izor *Farkas* war. Bei jedem einzelnen Punkte der Denkschrift entwickelte sich eine gründliche Debatte, die mit einstimmiger Beschlußfassung endigte. Mit der Einreichung der Denkschrift wurden unser Verband und die hiezu gewählten Vertrauensmänner betraut.

Die Landeskonzferenz wurde von den Kollegen in *Szigetvár* und *Arad* telegrafisch begrüßt.



### Die Denkschrift.

**Definitive Anstellungen.** Diejenigen Arbeiter und Angestellten, die seit einem Jahre im Dienste der Südbahn stehen, mögen für definitiv Angestellte gelten.

**Vertrauensmänner.** Zwecks Aufrechterhaltung und Entwicklung der Einigkeit zwischen der Südbahn als Arbeitgeber und der Angestellten, ersuchen wir die Einführung des Vertrauensmännersystems auf folgender Basis: Ueberall, wo die Zahl der Angestellten über 100 beträgt, möge aus den Reihen der Angestellten, nach je 50 Angestellte für die Dauer eines Jahres ein Vertrauensmann gewählt werden. Wo die Zahl der Angestellten unter 100 ist, sei der Vertrauensmann nach je 25 Angestellte zu wählen. Sollten Bruchtheile außer der geraden Zahl noch übrig bleiben, so berechtigt dies stets für die Wahl noch eines Vertrauensmannes. Die Vertrauensmänner müssen, sofern von Interessen der Arbeiter oder Angestellten die Rede ist, bei der Direktion stets Gehör finden. Die Vertrauensmänner sind berechtigt, bei wichtigen Angelegenheiten die Angestellten zu einer Konferenz einzuberufen.

**Disziplinargericht.** Wenn ein ständiger Arbeiter oder Angestellter sich etwas zu Schulden kommen läßt, so ist er vor das Disziplinargericht zu zitiren. Dieses Gericht sei so zusammengestellt, wie dies auf den österreichischen Linien der Fall ist, jedoch mit dem Unterschied, daß die Wirksamkeit des Disziplinargerichtes auch über die Angelegenheiten der Arbeiter ausgedehnt ist.

**Fälle der Entlassung aus Strafe.** Arbeiter oder Angestellte, die seit einem Jahre im Dienste der Südbahn stehen, können nur dann entlassen werden, wenn das Disziplinargericht aus folgenden Gründen urtheilt: Wenn der Betreffende ein gemeines, unehrenhaftes Vergehen beging, oder wenn derselbe wegen gemeingefährlicher Handlung oder Versäumniß oder in einer gemeingefährlichen, aus Eigennutz begangenen Sache rechtskräftig verurtheilt wurde. Wenn der Arbeiter im Dienste unverbesserlich, trotz Bestrafung denselben Fehler begeht. Wenn er absichtlich die Sicherheit des Betriebes, sowie sich und Andere körperlich gefährdet oder durch ein derartiges Vorgehen die materiellen Interessen der Gesellschaft schädigt.

**Ohne Urtheil des Disziplinargerichtes ist zu entlassen:** Derjenige Angestellte oder Arbeiter, der, trotzdem er schon verwahrt wurde, dennoch über 14 Tage unmotivirt vom Dienste fernbleibt.

**Appellation wegen Ordnungsstrafe.** Ein ständiger Arbeiter oder Angestellter, der von Seite der Betriebsleitung mit einer Ordnungsstrafe belegt wurde und die Strafe für ungerecht hält, ist berechtigt, an das Disziplinargericht zu appelliren.

**Pensionskasse.** Die Südbahn als Arbeitgeber möge für die Angestellten, respektive für deren Waisen und Wittwen eine Pensionskasse gründen. Es möge Vorsorge getroffen werden, daß Angestellte oder Arbeiter, die im Dienste der Südbahn alt wurden, eine solche Abfertigung oder Pension bekommen, von welcher man leben kann.

**Behandlung.** Die Vorgesetzten dürfen die Angestellten weder beschimpfen, noch grob behandeln. Auch ist es verboten, von Arbeitern Geld auszuleihen oder Geschenke anzunehmen.

**Dienstfreie Tage.** Die Sonntage, sowie alle im Kalender roth gezeichneten Tage, mögen als Ruhetage gelten. Sollte der Betrieb es unbedingt erfordern, daß an den genannten Tagen gearbeitet wird, so ist hierfür 50% Zulage, resp. Extra-Bezahlung zu gewähren. Wo es der Dienst unbedingt erfordert, ist der Ruhetag sowohl für Männer als für Frauen an Wochentagen zu gewähren, doch muß jede zweite Woche der Ruhetag auf einen Sonntag fallen.

**Urlaub.** Jeder ständige Arbeiter und Angestellte bekomme jährlich acht Tage, nach 15jährigem Dienst zwei Wochen, nach 20jährigem Dienst drei Wochen Urlaub, bei vollständiger Bezahlung des Gehaltes. Der Urlaub ist auch getheilt zu gewähren und nur dann nicht zu bewilligen, wenn der Betreffende vom Disziplinargericht bestraft wird.

**Gesundheitliche Bestimmungen.** Die Südbahn als Arbeitgeber schaffe in sämtlichen Werkstätten, Heizhäusern, Wohnlagern, am Territorium größerer Stationen, Reinigungsbäder, die sowohl vom Stations- als auch vom Verkehrspersonal mindestens wöchentlich einmal taxfrei benützt werden können. Vom Standpunkt der Hygiene sind in allen Orten, wo die Arbeiter massenhaft arbeiten, Wasch- und Speiseräume zu schaffen. Wo Wohnräume sind, möge gesorgt werden, das diese mit Wasch- und Speiseräume versehen werden. Jede Gruppe bekomme besondere Zimme. Auf die Reinhaltung der Wohnräume möge besser gesorgt werden.

Ein Raum mit möglichst schließbaren Kästen sei für die Kleider der Angestellten zu überlassen.

**Persönliche Freiheit.** Der Vorgesetzte, der die Arbeiter in ihrem gesetzlichen Rechte, in der Ausübung des Vereins- und Versammlungsrechtes, behindert, beschränkt oder beeinflußt, begeht ein Disziplinarvergehen. Die Theilnahme eines Arbeiters oder Angestellten an einer Versammlung — ob als Zuhörer oder Referent — ist nicht strafbar.

**Arbeitszeit.** Die Arbeitszeit beträgt täglich 9 Stunden. Wo der Dienst ununterbrochene Arbeit erfordert, das Maximum der Arbeitszeit höchstens 14 Stunden. — Nach 14stündigem Dienst möge die Ruhezeit stets 24 Stunden und einmal wöchentlich 36 Stunden betragen.

Wenn der Betrieb es unbedingt erfordert, daß außer der festgesetzten Arbeitszeit noch Ueberstunden gemacht werden, dann ist außer der Bezahlung dieser Zeit noch 50% Zulage zu gewähren. Für Nachtarbeit sowie bei Ueberarbeit bei Betriebs Hindernissen, welche auf freier Bahn geleistet werden, ist eine 100%ige Zulage zu bezahlen.

**Arbeitslöhne.** Wir ersuchen um Abschaffung des auf Grund gegenseitiger Vereinbarung beruhenden Lohnsystems. Im Allgemeinen 20% Lohnerhöhung. Jedes zweite Jahr soll eine Erhöhung des Tag-, respektive des Grundlohnes um 20 Heller erfolgen. Sollten sich trotz der 20%igen Lohnerhöhung gewerbliche Arbeiter finden, deren Taglohn weniger als 5 Kronen, bei den Angestellten oder Arbeitern weniger als 3 Kronen ausmacht, so mögen die Bezüge der Genannten auf 5, respektive 3 Kronen erhöht werden, damit es bei der Südbahn keine Angestellten gibt, die weniger als 5, respektive 3 Kronen Lohn haben.

**Gruppenleiter.** Die Gruppenleiter sowie jene, die provisorisch Gruppenleiter vertreten, mögen um 20% höheren Grund-, respektive Taglohn erhalten, als der in der Gruppe bezahlte höchste Taglohn beträgt.

**Aussetzen.** Wenn sich die Arbeit verringert, so sind — bei Aufrechterhaltung sämtlicher erworbenen Rechte und Begünstigungen — in erster Linie die Arbeiter zu beurlauben, auszusetzen, welche die kürzeste Dienstzeit hinter sich haben. Werden wieder Arbeitskräfte gebraucht, so mögen hiezu die ältesten Arbeiter wieder eingestellt werden.

**Auszahlung.** Bei der Auszahlung der Löhne bekomme jeder Arbeiter und Angestellte einen Ausweis über den Lohn sowie darüber, unter welchem Titel Abzüge gemacht wurden. Die Auszahlung geschieht zweimal monatlich, u. zw. am 1. und 15. des Monats.

**Waffenübung.** Bei Einberufung zur Waffenübung erhalte der ständige Arbeiter oder Angestellte mindestens 60% seines Verdienstes.

**Freikarten.** Die Freikarten, beziehungsweise die ständigen Freikarten sollen sämtliche ständige Arbeiter und Angestellte in gleicher Begünstigung mit den Ernannten sowohl auf den eigenen Linien der Südbahn als auch auf fremden Bahnen erhalten. Die Freikarten-Markengebühren mögen sistirt werden.

**Feuerungsmaterial.** Die zum privaten Gebrauch benötigten Kohlen seien auch in besserer Qualität zu haben. Der Preis der gelieferten Kohlen möge in vier Raten abgezogen werden.

**Krankenkasse.** Die Einberufung zur Generalversammlung der Krankenkasse sei in einer den Statuten entsprechenden Art den Angestellten mitzutheilen, damit diese Delegirte wählen können, die auf der Generalversammlung die im Interesse der Kasse sowie der Mitglieder nothwendigen Reformanträge einreichen.

**Aufnahme.** Bei sämtlichen frei werdenden Stellen mögen in erster Linie die Kinder der Angestellten und der Arbeiter in Betracht genommen werden. In den Werkstätten mögen in erster Linie die Kinder der Werkstättenarbeiter, die sechs Elementarschulen absolvirten, als Lehrlinge aufgenommen werden.

Über die besonderen Wünsche der in den einzelnen Dienstzweigen thätigen Arbeitern berichten wir wegen Raummangel im nächsten Eisenbahner Fachblatt.

### Die Lage der Angestellten der internationalen Waggon-Lits Gesellschaft.

Wir hatten bereits einmal Gelegenheit auf die unendlich gewissenlose Ausbeutung hinzuweisen, welche die internationale Waggon-Lits Gesellschaft ihren Angestellten gegenüber bekundet. Die Budapester Filiale der Gesellschaft erniedrigt Diejenigen, die genöthigt sind, ihre Almosen zu empfangen, geradezu zu Sklaven.

Einmal gaben wir bereits ein Bild der elenden erniedrigenden Stellung der Kondukteure der Gesellschaft und dem Benehmen des Obermufti, des Herrn Inspektors Gerenday, das dahin zielt, der Budapester Filiale je mehr Gewinn zu sichern, selbstverständlich durch das fortgesetzte Schinden der Angestellten.

Die bei der Gesellschaft wüthende Protektionsherrschaft hat bereits soviel gerechte und erbitterte Klagen bei dem Personal ausgelöst, daß sich die Direktion der Gesellschaft in Paris veranlaßt sah, einen höheren Beamten zwecks Prüfung der hiesigen Verhältnisse hierher zu delegiren, was den hiesigen Kleingöttern natürlich viel Verdruß bereitet.

In Folgendem wollen wir der Reihe nach sämtliche Misären der Schlafwagen-gesellschaft näher beleuchten.

**Der Speisewagen.** Die Köche sind bei sofortiger Entlassung verpflichtet, der Gesellschaft hohen Gewinn zu sichern, widrigenfalls sie der Verordnung zufolge, unbarmherzig entlassen werden. Die Gesellschaft hat daher kaum einen Koch, der beweisen könnte, daß die Kochkunst seine eigentliche Beschäftigung sei. Ein besserer Koch wird schon deshalb nicht aufgenommen, weil er zu theuer ist. Wenn ein Küchengehilfe mit einen gelernten Koch, dessen Gehalt 120 fl. per Monat beträgt einige Jahre reist, wird aus dem Gehilfen ein Koch gemacht, und bekommt derselbe 65.70 Gulden, während der Koch mit dem Bemerken entlassen wird, er sei zu theuer. Von einem Menschen sacken sie daher 50 Gulden per Monat ein. Wenn von dem Speisewagen-Personal Jemand unter welchem Titel immer, um Urlaub nachsucht, wird der Gehalt während dieser Zeit



reduziert. Ebenso ist es mit den Arbeitern. Es ist unerhört, wie grob man mit dem Personal umgeht, wer dagegen protestiert, bekommt die rohe Antwort: *Wem es nicht gefällt, der kann gehen.* Besonders mit dem älteren Personal verfährt man so, weil dieselben größere Gehälter haben, um dann diese Stellen mit billigeren Arbeitern zu besetzen.

**Der Schlafwagen.** Die Schlafwagen haben Reiniger, die aber Alles thun, *nur nicht Wagen reinigen.* Die Reiniger rekrutieren sich hauptsächlich aus den Familien Nagy, Kiss und Tóth. Stefan Nagy, die rechte Hand des gnädigen Herrn Gerenday, beschämt als Bureaudiener in der Uniform der Schlafwagen-Kondukteure die viele Sprachen kennenden Schaffner. Deßhalb begleitet doch er die Extrazüge und nicht diese. Die Wagenreiniger werden von den Kondukteuren bezahlt. Der Hauptgewinn fließt jedoch in die Taschen der Mitglieder der bereits genannten Familien. Stefan Nagy bekommt außer diesem nicht berechtigten Gewinn, größeren Gehalt, auch die Kleidung ist gratis. Sein Bruder Georg wäre Wagenreiniger, aber er reinigt nicht Wagen, sondern erneuert die schmutzigen Kleider, *anstatt dem Magazineur.* Johann, der dritte Bruder, ist den Wagen für Venedig zugetheilt. Diesen drei Brüdern geht es wie man sieht sehr gut. Ihre Schwäger, die Brüder Tóth und Kiss machen auch Alles eher, nur Wagen wollen sie nicht putzen. Die übrigen Reiniger haben daher *oft sieben Wagen* zu putzen und wenn ein Waggon Mineralien ankommt, müssen es eben die Wagenreiniger abladen, wofür sie aber keine besondere Bezahlung erhalten. Die Schwäger arbeiten Nichts und so kommt es, daß die Wagen *ungereinigt und schmutzig* zur Reise benützt werden.

Wo sind die Gelder, welche die Kondukteure für irrhümlich ausgestellte Fahrkarten bezahlen müssen?

Wenn wir gut unterrichtet sind, *so wandern sie unter dem Titel: Neujahrs-Dividende in die Taschen der Budapester Geschäftsleitung.*

Die angeführten Fälle und Erpressungen scheinen der Pariser Direktion denn doch zuviel gewesen zu sein und sie entsendeten einen Beamten, der, wenn er die Sache gut macht, die Neujahrs-Dividenden dieser Herren jedenfalls verringern wird.

Der entsendete Herr hat — allerdings mit behandschuhten Händen — bereits begonnen, den vielerlei Klagen abzuwehren, indem er Reserve-Speisewagen aufstellen läßt und das Personal der Kondukteure und Reiniger vermehrt.

Wie nothwendig die Reformirung der Arbeitsverhältnisse ist, das ersehen wir daraus, daß ein Kondukteur der ersten Klasse 65 Gulden per Monat erhält, davon zieht die Gesellschaft unter dem Titel Wagenreinigung 17 fl. ab, zwei Uniformen muß er sich jährlich machen lassen, die kosten 71 fl., Schuhe braucht er auch. In Wien wohnen die Schaffner im Hotel, das auch bezahlt werden muß. Daraus haben sie sich schon ergeben, daß in Poprad, Versecz, Breslau und Venedig, wo keine Wagenputzer sind —, *die Kondukteure verpflichtet sind selbst die Wagen zu reinigen*, aber daß in Fiume, wo täglich ein Speise- und Schlafwagen stehen, außerdem aus Wien ein Schlafwagen, keine Wagenreiniger existieren, das ist denn doch elende Habsucht seitens der Gesellschaft.

Diese Misären tragen dazu bei, daß die Reisenden in den Kurs-Abtheilungen fortwährend von Wanzen geplagt werden.

Die Angestellten wagen gegen diese Ausbeutung nichts zu thun, denn man unterdrückt ihre Worte. Ja in den meisten Fällen werden sie sofort entlassen. Dies geht ja so leicht. Dort sitzen nebeneinander die wohlwollenden Herren der Arbeit. Graf Paul Szapáry, Direktionsrath, Präsi-

dent des Hauptnestes der Aristokraten, des Parkklubs und seine Excellenz «Herr» Ludwig, Inhaber sämtlicher Freikarten der Gesellschaft. Von diesen Herren können die Angestellten der Waggon-Lits kein menschliches Einsehen erwarten.

So kommt es, daß die Gesellschaft mit Hilfe der Budapester Geschäftsleitung große Summen zusammenscharren kann, *während aus dem alten Personal Bettler werden*, weil sie eben auf ihr Alter entlassen werden. Die Angestellten aber, die dort bleiben, werden so sehr ausgesaugt und ausgebeutet, daß vom Sparen keine Rede sein kann. Diese unglücklichen Menschen enden entweder im Armenhaus, oder sie fristen ihr Leben als Bettler der Gemeinde und des Staates.

Umsonst gelangen die Schändlichkeiten, welche die *internationale* Gesellschaft den *ungarischen* Arbeitern gegenüber bekundet, in die Oeffentlichkeit, Handelsminister Franz Kossuth, — Sohn unseres Vaters Kossuth — und der Landesverband der heiligen ungarischen Krone, rühren keinen Finger zur Vertheidigung unserer *lieben Brüder.*

Es wird auch nicht nothwendig sein, denn *die bis aufs Blut ausgesaugte Arbeiterschaft der Eisenbahn weiß, daß ihre Interessen nur vom Landesverband der selbstbewußten Eisenbahner gewahrt werden.*

## KORRESPONDENZ.

**Szabadka. (Heizhaus).** Ludwig Szabó Lokomotivführer, behandelt die zu ihm ein getheilten Heizer so roh, daß diese in ihrer Erbitterung *um eine Untersuchung gegen ihn ansuchten.* Außer seines rohen Benehmens verfolgt er die Heizer derartig, daß Mehrere bereits ihr Brot wegen ihm verloren. Noch größer ist die Zahl Jener, die man strafweise vom Heizerdienst entfernte, und zum Kohlendienst eintheilte, wodurch ihr Gehalt sich monatlich mit 20—40 Kronen verringert.

Die Anzeige unterschrieben 58 Heizer. Am 19. d. M. kam Oberingenieur Beniczky von der rechtsufrigen Geschäftsleitung und leitete eine Untersuchung ein. Beiläufig dreißig Angestellte wurden ins Bureau gerufen, damit sie Zeugniß gegen den Lokomotivführer ablegen; wenn einer aber wirklich die Wahrheit sagen wollte, schrie ihn Herr Beniczky an: *«Jetzt sind wir nicht in der Kneipe. Entweder sprechen Sie, wie man muß, oder kuschen Sie.»* Sonderbare Art der Rechtsübung. Auf diese Art wollte er sie erschrecken. Die Arbeiter bleiben aber bei der Wahrheit, trotzdem der Herr Ober-Ingenieur die ganze Sache vertuscht hat.

**Oestliches Heizhaus. (Heizer mit Taglohn).** Diese Heizer bekommen 80—90 kr. per Tag, während schon in den kleineren Heizhäusern der Taglohn 2—2.40 Kronen ist. Wir beneiden sie nicht, sondern freuen uns, daß sich die Lage der Heizhausarbeiter ein wenig gebessert hat. Wir fragen aber, wäre es nicht ebenso gerecht, wenn wir für die unsere Seele und Körper tödtende Arbeit entsprechende Bezahlung erhielten? Zum Chefamt wenden wir uns umsonst behufs Verbesserung unserer Lage. Wir hoffen aber, daß sich die Direktion der Máv. unserem Wunsch nicht verschließen wird und bis dahin, bis das Memorandum, welches im Interesse der Heizer der Eisenbahnarbeiter-Verband dem Ministerium einreichen wird, bis dieses erledigt ist, die Direktion Gehalterhöhung bewilligen wird. Schon deshalb, damit das Elend, welches in Folge der allgemeinen Theuerung uns bedrückt, einigermaßen gelindert wird.

*Die im Taglohn arbeitenden Heizer des östlichen Heizhauses.*

**Hatvan. (Die Lage der Magazinarbeiter.)** Die ist auch nicht die rosigste. Jetzt wurde ihnen versprochen, daß im Januar Gehalts-

erhöhung kommt. Im Magazin werden 38 Mann «verrechnet», aber es arbeiten dort täglich kaum 21—22 Mann, die übrigen werden in folgender Weise verwendet: vier Magazinaufseher-Praktikanten, vier Eilgut-Manipulanten auf 24stündigen Dienst, einer beim Herausgeben, ein Bolleteur, einer bei der Kasse, *einer bei dem einen Chef als Diener, einer bei dem anderen Chef*, einer bei dem sogenannten Vorablader, einer beim Getreidespeicher, zwei beim Wagenreinigen.

Diese 21 Mann verrichten die Arbeit im Magazin und beim Umladen, so daß ein Mann täglich mit 11—12 und wenn der Verkehr groß ist, mit 15 Tonnen manipuliert.

Von diesen 21 Mann werden aber oft 2 Mann als Wagenschieber und 2 als Hilfsbremser verwendet. Umsomehr Arbeit haben die Dortgebliebenen und dürfen selbe Abends nicht nach Hause, bis nicht sämtliche Arbeit fertig ist.

Kein Wunder daher, wenn diese armen Leute die Geduld verlieren.

Ein Speiseraum existirt nicht, Sommer und Winter liegt der Proviant im Freien, Im Sommer vertrocknet, im Winter ganz gefroren.

**(Heizhaus).** Nicht viel besser ist die Lage der Heizhausarbeiter. Dieselben haben 24stündigen Dienst, währenddem zum Essen keine Zeit ist. Kürzlich wurde auch ein Kollege entlassen, weil er sich Abends erlaubte ein Stückchen Brot zu essen und nicht sofort eilte. Kohlen auf eine Lokomotive zu geben, sondern sein Brot erst aufaß und nachher erst die Arbeit that. Deshalb hatte der Zug *nicht einen Moment Verspätung* und dennoch wurde ein Mensch, *der elf Jahre beim Heizhaus beschäftigt war*, einfach entlassen. Diese Arbeiter haben auch keinen Platz für Proviant und müssen denselben im Freien lassen, *wo oft auch die Ratten die Speisen verschleppen.*

**Temesvár. (Willkürherrschaft bei der Elektrischen.)** Wir hatten bereits des öfteren Gelegenheit auf die Mißstände in Betreff Ueberbürdung der Angestellten der Elektrischen hinzuweisen. Zu alldem gesellt sich auch noch die Willkürherrschaft des Oberkontrollors Bereng hinzu. Der gute Mann glaubt im Gefühle seiner unbeschränkten Macht mit seinen *«Untergebenen»* umspringen zu können, wie ihm beliebt. Wer angestellt wird, ohne daß es ihm gefällt, resp. seine Protektion nicht hat, wird von ihm solange chikanirt, bis er entweder selbst geht oder beim geringsten Anlasse, das bei seinen Lieblingen nur eine Rüge oder im ärgsten Falle eine Geldstrafe nach sich zieht, von ihm entlassen wird. So verfuhr er erst unlängst wieder mit einem Kondukteur, der ihm nicht genehm war; nicht genug, daß er denselben durch anderthalb Jahre immer zurücksetzte und andere ihm genehme Persönlichkeiten vorzog, hatte er diesen fortwährend zu tadeln, ohne aber nach Dienstvorschrift vorzugehen und nach Art seines Vergehens der Direktion anzuzeigen. Am 15. d. erklärte er demselben in der Wagenremise einfach, er sei gekündigt und habe mit 1. September auszutreten, damit natürlich für seinen Protegé Platz werde.

Dessen Vorgehen war, laut Aussage seiner Kollegen, welche aber aus Furcht vor dem Allgewaltigen sich jeder Intervention enthielten, kein derartiges, welches eine Dienstentlassung nach sich ziehen würde. Wie wäre es, wenn Herr Direktor Baader ein wenig in den Dienst der Göttin Themis treten (aber nicht mit verbundenen Augen) und bei solchen unter Irrwegen erstatteten Anzeigen des Oberkontrollors auch selbst beide Theile verhören würde. Vielleicht könnte sich da herausstellen, daß denn doch nicht Alles so ist, wie dies der gute Mann berichtet, natürlich nur über solche Angestellte, deren Nase oder sonst etwas ihm nicht gefällt. — Den Angestellten aber rathen wir, sich je eher zu organisiren, um



solchen Willkürakten einheitlich gegenüberstehen zu können, denn: *Heute mir, morgen dir!*

**Zur Südbahner-Konferenz** ging uns folgendes interessante Schreiben zu:

*Sehr geehrte Versammlung!*

Nachdem unsere kroatischen Genossen, welche mit mir hieher kamen, der ungarischen Sprache nicht mächtig sind, erlaube ich mir die geehrte Versammlung zu bitten, mir zu gestatten, daß ich die Lage der Bediensteten in Kroatien in deutscher Sprache kurz schildern darf.

*Sehr geehrte Versammlung!*

Seit dem Jahre 1880 stehe ich im Dienste der Südbahn-Gesellschaft, mein Beginn war in Ofen, dann in Nagykanizsa, habe alle Südbahnstationen in Ungarn und einen sehr großen Theil der österreichischen Linien unzähligmals durchkreuzt. Seit 22 Jahren bin in Kroatien, in einem Land, welches von Budapest zirka 600 Kilometer entfernt ist und wo unsere höheren Herren Vorgesetzten aus Budapest nur bei Prüfungen erscheinen und sichtbar sind. Unsern höchsten Herrn Vorgesetzten Hofrath von Bram kennen wir persönlich gar nicht. Solche Herren sind in der Meinung, daß in Kroatien der Honig auf der Straße fließt, leider ist dieser Honig aber bitter und sauer. Infolge dessen sind wir nicht in der Lage, je unsere Bitten oder Beschwerden vorzubringen, sondern sind gezwungen, dem Schalten und Walten unserer hierortigen, resp. dortigen zwei-drei Allmächtigen zuzusehen und uns darnach beugen, und wenn wir gleich körperlich und moralisch zugrunde gehen müssen.

Unsere Wohnungen sind höchst sanitätswidrig, sind aber ebenso theuer, wie in Budapest. Das Zugbegleitungs-Personal hat oft seine Schlafstelle in Steinbrück am Fußboden aufzusuchen. Die Preise der Lebensmittel und Brennmaterialien übersteigen alle Grenzen. Das Fleisch, welches wir in Sissek um 20—30 Heller billiger als hier bezahlen, besteht nicht von gesetzlichem Schlachtvieh, sondern sogenanntem Katzenvieh, weil das «bessere Vieh» ins Ausland wandert.

Die Behandlung der Bediensteten seitens einiger Vorgesetzten übertrifft jeden menschlichen Umgang. Die Arbeiter müssen unentgeltlich Tag für Tag über ihre vorgeschriebene Zeit arbeiten, — der Taglohn besteht von K 1.60 bis K 2.40, von diesem Lohn werden ihm 4 Prozent für Krankenkasse abgezogen. Versäumt er nur einige Minuten beim Verlesen oder hat er eine halbe Stunde dringend irgendwo zu thun für seine Person, so wird ihm ein halber Taglohn gestrichen resp. abgezogen. Nachtdienst muß er ablöswise umsonst leisten, hat höchstens um anderthalb weniger Stunden Tagdienst zu machen, dies ist eine Vergütung seiner nächtlichen Qual.

Dieses System herrschte auf sämtlichen Stationen, hauptsächlich aber in Agram. Die dortigen Vorgesetzten besitzen kein Menschengefühl für einen hungrigen, ausgemergelten armen Arbeiter. Ohne Essen, ohne Kleidung, halb nackt wird er oft als Bremser zu einem Sammelzug bestimmt und zwar größtentheils zu einem Nachtzug, welcher 7—8 Stunden von Agram bis Steinbrück und von dort oft in anderthalb bis zwei Stunden Ruhezeit am Fußboden, wieder mit Sammelzug 9 Stunden zurückfahren muß. Gegen diees unmenschliche Vorgehen muß sofort Abhilfe getroffen werden.

Damit der Arbeiter nach seinen oft 25—30 auch 40jährigen Dienstleistungen bei einer Bahn nicht mit einigen Bettelkronen auf die Straße geworfen wird, schließlich vielleicht als Krüppel vor seine Gemeindeamtstür kommen und dem Bürgermeister sich zur Verfügung stellen muß. Ein solches Vorgehen von einer Bahn ist die schmutzigste, ja gemeinste Ausbeutung.

In Sissek befindet sich ein 80jähriger Mann, der kaum seinen Körper fortschleppt

noch im Dienste, er ist gezwungen, Dienst zu machen, weil ihm sammt seinem Weib K 1.20 zum Lebensunterhalt angetragen wurden. *Er dient blos 44 Jahre.*

Spengler, welche gleichzeitig Lampistendienst versehen, mögen in einer höheren Gehaltsklasse versetzt und mehr Montur gewährt werden.

## RUNDSCHAU.

**Transporteinnahmen der heimischen Lokaleisenbahnen.** Auf dem heimischen Lokaleisenbahnnetz, welches insgesamt eine Betriebslänge von 9004.9 Kilometern besitzt (gegenüber 8696.0 Kilometern im gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres), betrug die Brutto-Transporteinnahme im Monate Juni d. J. 3,947.034 Kronen (gegenüber 3,637.314 Kronen im gleichen Monat des Vorjahres); die kilometrische Einnahme bezifferte sich mit 435 Kronen, und zwar um 17 Kronen = + 4.1 Prozent größer als jene im Juni des Vorjahres. In dem abgelaufenen Zeitraume vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. betrugen die Gesamteinnahmen 23,409.414 Kronen oder per Kilometer 2600 Kronen = + 6.7 Prozent und zeigt sich gegenüber den Einnahmen in der gleichen Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von 2,228.579 Kronen oder per Kilometer von 146 Kronen, welche theilweise in der Erweiterung des Lokaleisenbahnnetzes durch Ausbau neuer Linien in der beiläufigen Länge von 310 Kilometern, andererseits jedoch in der Steigerung des Verkehrs auf den bereits ausgebauten älteren Lokalbahnlinien ihre Begründung findet. Von den oben ausgewiesenen Einnahmen entfallen 8,649.267 Kronen auf den Personen- und Gepäcksverkehr bei einer Anzahl von 17,191.178 beförderten Personen und 14,760.147 Kronen auf den Frachtenverkehr bei einer Anzahl von 5,854.893 beförderten Gütertonnen. Die Anzahl der Lokalbahnen betrug 136, von denen 105 mit einer Betriebslänge von 7187.3 Kilometern von den königlich ungarischen Staatsbahnen betrieben werden. Die günstigsten kilometrischen Einnahmen hat die Petrozsény-Lupényer Lokalbahn mit 21.497 Kronen aufzuweisen, an zweiter Stelle steht die Budapest-Szentlőrincer Lokalbahn mit 18.351 Kronen, hierauf folgen die Budapest-Budafoker Lokalbahn mit 15.056 Kronen, die Budapester Lokalbahnen mit 10.110 Kronen und die Budapest-Esztergom-Füzitőer Lokalbahn mit 8651 Kronen. Von der ausgewiesenen Mehreinnahme entfielen 771.778 Kronen auf den Personen- und Gepäcksverkehr und 1,456.801 Kronen auf den Frachtenverkehr.

**Tramwaystreik in Riga.** Der Tramwaystreik dauert an. Das neuangestellte Personal wagt wegen Bedrohungen nicht zu fahren. In den Fabriken streiken 4000 Arbeiter. Es ist jedenfalls ein erfreuliches Zeichen in der tiefen sozialen Gährung, der Rußland unterworfen ist, daß auch unsere Brüder, die Tramwaybediensteten von der Allgewalt der Bewegung erfaßt, den Streik proklamirten.

**Die Straßenbahner sind erwacht!** Endlich haben sie sich aufgerafft, die Sklaven, die da um einen elenden Lohn den schweren Dienst des elektrischen Verkehrs vom frühen Morgen bis in die späte Nacht bewältigen müssen. Sie sind der Provokationen ihrer allgewaltigen Vorgesetzten müde geworden und haben durch eine gewaltige Aktion Protest eingelegt gegen die Chikanen, denen sie seit Jahr und Tag ausgesetzt sind. Ein erhabenes Beispiel haben sie gegeben, was Einigkeit und strammes Vorgehen vermögen. Der Trambahnverkehr ist gänzlich eingestellt. Wie ein Mann haben die Straßenbahner den Dienst eingestellt zum großen Aerger der Bürgerlichen, die sich ihres beliebtesten Verkehrsmittels beraubt sehen. Die arbeitende Bevölkerung, die selbstverständlich

mit den Streikenden sympathisirt, wird sich zu helfen wissen. Wir können den wackeren Männern nur unsere Bewunderung zollen und ihre Thatkraft anerkennen. Um Irrthümern vorzubeugen, muß es gesagt werden, daß sich dies alles nicht bei uns, sondern in der Hauptstadt des Landes, wo die Zitronen blühen, in Rom zugetragen hat.

**Erhöhung der Fahrpreise im Eisenbahnverkehr mit Deutschland.** Die Fahrkartensteuer in Deutschland, die bekanntlich mit 1. d. M. in Wirksamkeit getreten ist, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlaßt, die Fahrpreise im Verkehr mit Deutschland um die Fahrkartensteuerbeiträge zu erhöhen. Wie jetzt die Staatsbahn-Direktion verlautbart, bezieht sich diese Erhöhung vorläufig nur auf Rundreisebillets, denn für direkte Fahrkarten, sowie für Retourbillets tritt die Preiserhöhung erst mit 1. Oktober l. J. in Kraft.

**Zugsentgleisung.** Der Tender des von Nagyvárad nach Budapest rollenden Schnellzuges ist in der Nähe von *Mezőkeresztes* entgleist, doch wurde zum Glück jeder weitere Unfall verhütet. Vormittags stockte auf der bezeichneten Strecke der Verkehr, da der Bahnkörper ruiniert war.

**Zwischen den Puffern.** In der Südbahn-Station Budapest gerieth der Kondukteur Géza Féczán zwischen zwei Puffern. In schwerverletztem Zustande wurde er von den freiwilligen Rettern ins Szt. János-Spital überführt.

**Unfall.** Auf der Station Palota-Ujpest gerieth der Bahnarbeiter Andreas *Haisinger* beim Verschieben eines Zuges zwischen die Puffer zweier Güterwaggons. Dem Unglücklichen ist der Brustkorb eingedrückt worden, so daß er noch während des Transportes ins Károlyi-Spital den Geist aufgab.

**Streik.** Sämtliche Bediensteten der Tramwaygesellschaft in *Sophia* haben die Arbeit eingestellt, weil die Direktion ihre auf Abkürzung der Dienstzeit und Erhöhung der Löhne abzielenden Wünsche nicht erfüllt hat. Der Verkehr stockt nun auf sämtlichen Linien.

## VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahner.

Telefon-Nummer 76—01.

**Neue Ortsgruppen.** Sonntag, den 26. August, fand die gründende Versammlung der Ortsgruppe *Ujvidék* statt, unter Mitwirkung des Koll. Armin *Garai* von der Centrale und der Koll. Ludwig *Butor* und Josef *Kiss* von der Ortsgruppe in Szabadka. Die Agrarorganisirten Eisenbahner gründeten Sonntag eine Ortsgruppe in *India* (Slavonien).

Nächsten Sonntag werden Ortsgruppen gegründet in *Székelyhid*, *Csap*, *Battyu*, *Szerencs* und *Zombor*, am 8. September in *Füzesabony* und *Nagybánya*, am 9. September in *Báránd*.

Es geht mit Riesenschritten vorwärts!

## Mittheilungen der Ortsgruppen.

**Temesvár.** Die Ortsgruppe Temesvár hält Montag, den 3. September, Abends halb 7 Uhr, im Gasthause Zöld pázsit-utca Nr. 2, eine *Mitgliederversammlung* ab.

**Die Redaktion und Administration des „Fachblatt der Eisenbahner“ befindet sich vom 1. August 1906 ab VII., Rottenbiller-utca 1, I. 10.**

Verantwortlicher Redakteur: Fürst Dezső.

Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.