



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.

Aufruf

an die Angestellten der Südbahn
in Ungarn.

Brüder! Die Angestellten der Südbahn halten am 27. August in Budapest eine

Landes-Vertrauensmännerkonferenz,

deren einzige Tagesordnung die Verbesserung der Lage der Südbahnangestellten bildet. Es ist daher von großer Bedeutung, daß von allen Linien der Südbahn, in jeder einzelnen Station die Angestellten *dringend* die zur Konferenz zu delegirenden Vertrauensmänner wählen, denn *es ist wichtig, daß je mehr Vertrauensmänner anwesend seien.*

Die Leser unseres Blattes aber bitten wir, im Kreise der Südbahnangestellten diesen Aufruf in je größerem Maße zu verbreiten.

Mit Brudergruß

Die Zentralleitung
des Eisenbahnerverbandes.

Zur Beachtung!

Die Redaktion und Administration des
«Fachblatt der Eisenbahner»

befindet sich seit 1. August

VII., Rottenbiller-utca 1, I. St. 10.

Alle auf den Inhalt oder auf die Versendung unseres Blattes bezüglichen Zuschriften oder Sendungen sind hierher zu adressiren.

Unter derselben Adresse befindet sich auch das *Landeskomité der Eisenbahner Ungarns*. Sämtliche Sendungen an das Landeskomité sind daher ebenfalls an die angeführte Adresse zu senden.

Der *Landesverband der Eisenbahnarbeiter* bleibt nach wie vor unter VII., Rottenbiller-utca 5/a, I. Stock 11. Hieher sind jedoch nur die für den Verband bestimmten Sendungen zu adressiren.

Wir bitten sämtliche Kollegen, sich nach dieser Bekanntmachung zu halten, denn widrigenfalls müssen sie es sich selbst zuschreiben, wenn die Erledigung ihrer Zuschriften Aufschub erleidet.

Das Organisationskomité.

Ein Tag des Gerichtes.

Noch nie sah Budapest eine so gewaltige Eisenbahnerversammlung, wie unsere Protestversammlung am letzten Sonntag. Nicht einmal in den bewegten Zeiten des Eisenbahnstreiks im April 1904 strömten so viel Eisenbahner in eine Versammlung, wie zuletzt in jene, die gegen die Angriffe und Verleumdungen gegen unseren Verband Protest einlegte.

Mehr als dreitausend Eisenbahner aus Budapest und Umgebung eilten auf unseren Ruf, den Verband zu vertheidigen, herbei. Und dabei wurden in verschiedenen Werkstätten trotz des Sonntags die Arbeiter heimtückisch zur Arbeit befohlen, um dieselben von der Versammlung ferne zu halten. Außer den Budapester Kollegen erschienen Delegirte von fünfzig Provinzstädten, um die Solidarität der Eisenbahnerschaft des ganzen Landes in der Abwehr gegen unsere Feinde zu bekunden. Aus dem fernen Brassó, aus Agram und Sátorajauhely, von den Grenzen des Landes eilten unsere tapferen und zielbewußten Kollegen herbei, um zu dokumentiren, daß die Solidarität der Eisenbahner zu Fleisch und Blut geworden ist. Und nicht nur die Angestellten der Máv., sondern auch Delegirte der Privatbahnen nahmen Theil an der gewaltigen Demonstration, die einen prächtigen Beweis lieferte für den gewaltigen Fortschritt in der Organisation der Eisenbahner Ungarns.

Mächtig und imposant war die sonntägige Versammlung, nicht nur was die Zahl der Theilnehmer anbelangt. Der Verlauf der Versammlung, die Stimmung der Versammelten machte die Demonstration zu einer unvergeßlichen. Herr Lengyel Zoltán, der zur Versammlung eingeladen war, ist aus leicht verständlichen Gründen nicht erschienen. Er hätte dort sein sollen, um zu sehen, welche Gegner er gegen sich aufbeschworen. Ein brennender, flammender Sturm der Entrüstung brauste durch die Tausende Eisenbahner, so oft der Name Lengyel

erwähnt wurde. Erbitterung über den meuchlerischen Feldzug, dessen äußerer Exponent nur der geistlose Schreier Lengyel ist, Verachtung gegen unsere kurzsichtigen und herzlosen Feinde und feste Entschlossenheit, nicht zurück zu weichen im Kampfe für das Brot und das Recht der Eisenbahner, das alles flammte und loderte in erregten Zwischenrufen aus der Versammlung.

Auch die übrigen Gegner der klassenbewußten Organisation der Eisenbahner hätten erscheinen mögen, um sich zu überzeugen, daß die Zeiten schon vorüber sind, in denen man die Solidarität der Eisenbahner durch Hinterlist und Gewalt vernichten konnte. Wahrhaft rührend war es, die Zeichen der Anhänglichkeit an die Organisation zu verfolgen. Das ist das lebendige, in Fleisch und Blut übergangene Gefühl der Zusammengehörigkeit. Man kann wohl die Formen der Organisation zerschmettern, das Wesen der Organisation selbst, das Gefühl der Solidarität kann aus den Gehirnen und Herzen der Eisenbahner nicht herausgerissen werden.

Die Protestversammlung am Sonntag hat die Lügen unserer Gegner energisch widerlegt und hat das Gewebe der Verleumdungen mit starker Hand zerissen. Mögen aus dieser mächtigen Kundgebung auch unsere Feinde die richtige Lehre ziehen und sich endlich einmal mit dem Gedanken abfinden, daß die Eisenbahner-Organisation nicht mehr umzubringen ist.

Unsere Protestversammlung.

Schon früh Morgens strömten die Eisenbahnangestellten von Budapest und Umgebung am Sonntag in die weiten Hallen des Tattersall. Viele Tausende wurden durch den, auch am Sonntag nicht ruhenden Dienst von der Versammlung ferngehalten, dennoch waren über dreitausend Eisenbahner versammelt, eine Anzahl, wie nie zuvor in irgend einer Eisenbahnerversammlung. Die Mehrzahl der Versammelten rekrutirte sich aus den Reihen der klassenbewußten Eisenbahnarbeiter, doch auch

eine große Anzahl von definitiv Angestellten, Streckenwächtern, Dienern, Bremsern u. s. w. war erschienen, um zu beweisen, daß das proletarische Klassenbewußtsein auch unter ihnen reißende Fortschritte gemacht hat.

Außerdem entsendeten ungefähr fünfzig Ortsgruppen unseres Verbandes ihre Delegierten zur Versammlung, die beinahe alle das Wort ergriffen, um sich den Beschlüssen der Versammlung anzuschließen. Diejenigen Kollegen in der Provinz, die selbst durch Delegation an der Versammlung theilnehmen konnten, bekundeten durch Zustimmungstelegramme ihre Solidarität mit der Versammlung.

Bericht über die Eisenbahner-Massenversammlung im Tattersall zu Budapest.

An anderer Stelle unseres Blattes befassen wir uns ausführlicher über die wahrhaft imposante und erhebende Massenversammlung. Nur der beschränkte Raum unseres Blattes hindert uns, die schwungvollen Reden der einzelnen Delegierten in ihrer Gänze wiederzugeben und die flammende Begeisterung sämtlicher Theilnehmer näher zu würdigen.

Vormittags 10 Uhr eröffnete Namens des Landesorganisationskomitès des Eisenbahnarbeiter-Verbandes Kollege Izor Farkas die Versammlung. Er begrüßt die Anwesenden aufs herzlichste und wirft einen kleinen Rückblick auf die Thätigkeit des Verbandes seit der vor zwei Jahren erfolgten Gründung. (Éljen Vörös!) Zum Präsidenten der Versammlung empfiehlt er Nikolaus Kiss, zum Schriftführer Karl Pászty. Kiss dankt der Versammlung für das Vertrauen und übergibt nach einigen aneifernden Worten dem Referenten zum Punkt I. der Tagesordnung, Kollegen Nikolaus Cservenka das Wort.

Der Angriff des Abgeordneten Zoltán Lengyel gegen unseren Verband.

Cservenka schildert ausführlich den Kampf der Eisenbahnarbeiter gegen die verschiedenen Regierungen, die gewaltige Arbeit vor der Gründung des Verbandes und wie nach langer, zielbewußter und aufopfernder Arbeit die «Sklaven des beflügelten Rades» endlich die langersehnten Verbandsstatuten genehmigt zurückbekamen. Er stellt ausdrücklich fest, daß bei Organisation des Verbandes unser erstes Prinzip war, daß nicht das Knurren unseres Magens uns führen soll, sondern unser Selbstbewußtsein. (So ist's!) Und eben deshalb wurden unsere Organisationsbestrebungen von gewissen Leuten mit scheelen Augen angesehen. Er nennt den Feind der Eisenbahner Zoltán Lengyel, bei dessen Nennung die ganze Versammlung in stürmische Pfui-Rufe ausbricht und bittet um die Annahme des Beschlusses.

Zoltán Lengyel wurde zur heutigen Versammlung eingeladen, damit er sich rechtfertigen könne, allein es scheint, er wagte es nicht, seine Haut zum Markte zu tragen.

Hierauf sprachen sämtliche Delegierten der Ortsgruppen. Die Reden der Delegierten können wir wegen Raumangel nicht wiedergeben und müssen uns nur mit Nennung ihres Namens begnügen. Es sprachen: Julius Csomor (Debreczen), Ludwig Szeitz (Pécs), Leopold Oesterreicher (Temesvár), Stefan Mohai (Arad), Josef Szabó (Gyoma), Ludwig Kiss (Szolnok), Ludwig Albrecht (Miskolcz), Peter Helfrich (Hatvan), Vendelin Kalotzkai (Piski), Johann Módy (Szombathely), Ludwig Stern (Nagyvárad), Stefan Szabó (Szeged), Stefan Dobróc (Székesfehérvár), Franz Feketics (Nagybecskerek), Josef Ludwig (Pécel), Gabriel Eötvös (Czegléd), Paul Thury (Fél-

egyháza), Johann Mohovács (Lugos), Ludwig Butor (Szabadka), Josef Simon (Brassó), Stefan Zsilke (Kecskemét), Ferdinand Antal (Érsekújvár), Johann Kellner (Noszcszovke), Emerich Nagy (Camerai-Moravicza), Paul Zsebik (Békés-Csaba), Johann Hollósi (Kolozsvar), Kaspar Magyari (Munkács), Samuel Holzstein (Deés), Georg Tóth (Nagykanizsa), Christian Ebick (Kaposvár), Josef Galambosi (Bruck-Királyhida), Karl Loncsovics (Zágráb), Stefan Varga (Nyiregyháza), Ludwig Király (Sátorajauhely), Ludwig Mező (Jászberény), Alexander Molnár (Mezőtúr).

Sämtliche Delegierte wurden von der Versammlung mit stürmischen Freuderufen empfangen und lebhaft akklamirt. Genannte Redner meldeten im Namen der betreffenden Ortsgruppen ihre volle Zustimmung zu dem eingereichten Beschlußantrag.

Noch sprachen Dr. Marcell Kadosa, der in gehaltvoller, oft humoristisch gefärbter Rede über die Individualität Zoltán Lengyel's so manches treffende Wort sprach. Nach seiner mit großem Beifall aufgenommenen Rede wünschte die Versammlung unter wahrhaft frenetischen Beifallskundgebungen Alexander Pfeifer zu hören.

Obzwar sämtliche Redner über Lengyel sprachen und loszogen und ihm in contumaciam hinrichteten, so wußte Pfeifer dennoch in geradezu meisterhafter Rede den Leichnam Lengyel's wie mit galvanischem Strome wieder zu beleben und an den Gliederverrenkungen und Zuckungen des Leichnams das Tragikomische im Leben des Bajazzo Lengyel zu rekonstruieren. Wie im Fluge berührte Pfeifer im Verlauf seiner weiteren Rede fast sämtliche wichtige Angelegenheiten des Verbandes und bewies ihren organischen Zusammenhang. Er brandmarkte die niedrigen Verdächtigungen, mit denen man von gewisser Stelle gegen die «Aufreizer» minirte und wies deren Haltlosigkeit treffend nach. In lichtvoller, überaus gelungener Weise bewies er endlich den Versammelten, inwiefern der Eisenbahnerverband sich mit den großen Ideen des Sozialismus identifizire und wie in gewisser Beziehung die Eisenbahner stolz darauf sein, dürfen, als Sozialisten ausgeschrien zu werden. Dieser Theil seiner Rede wurde oft und oft von stürmischer Zustimmung und Applaus unterbrochen. Hierauf nahm die Versammlung einstimmig folgenden Beschlußantrag an:

»Die am 5. August 1906 von vielen Tausenden hauptstädtischen Eisenbahnern und unter Theilnahme von 50 Eisenbahnknotenpunkten aus der Provinz entsendeten Eisenbahnern besuchten Eisenbahner-Massenversammlung beschließt:

1. Die Massenversammlung verwarft sich flammend vor Entrüstung gegen die von Zoltán Lengyel unter dem Schutze der Immunität gegen den Eisenbahnerverband im Abgeordnetenhaus erhobenen perfiden, niederträchtigen und gemeinen Angriffe.«

Die weiteren Punkte des Beschlußantrages beweisen, das Lengyel ein Lügner und Verleumder ist und die öffentliche Meinung fälschen möchte. Da der Beschlußantrag in vielen Tausenden von Exemplaren unter die Kollegen vertheilt wurde, ist es wohl unnöthig, den Antrag von Wort zu Wort wiederzugeben.

Auch der II. Beschlußantrag, laut welchem die Massenversammlung die Zentraleitung damit betraut, bezüglich der Arbeits- und Rechtsschutzverhältnisse der Eisenbahnen eine Denkschrift an die Direktion der Máv. sowie an das Handelsministerium einzureichen, fand einstimmige Annahme, worauf die Massenversammlung vom Präsidenten Kiss in würdiger Weise geschlossen wurde. Alle Anwesenden gingen mit dem gehobenen Bewußtsein auseinander, an einem großen Werk mitzuarbeiten und mit der bestimmten Hoffnung, daß ihr Protest nicht ungehört verhallen wird.

Bewegung unter den Südbahn-Angestellten.

Ein scheinbar geringfügiger Fall hat die Angestellten der ungarischen Linien der Südbahn in Aufregung versetzt und nun wurde die eigentliche Ursache durch das Hervorberechen größerer Klagen in den Hintergrund gedrängt.

Die Angestellten der Südbahn leiteten eine dahingehende Aktion ein, damit ihre Amtsstunden ebenso wie bei der Staatsbahn und der «Kassa—Oderberger» von 8 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags dauern mögen. Dadurch wäre den kleineren Beamten die Möglichkeit geboten, an der Peripherie oder in der Umgebung der Hauptstadt billige Wohnungen zu miethen. Otto Fehér war ein Verfechter dieser Reformen und wurde deshalb nach Székesfehérvár versetzt. In Folge der energischen Aktion und der Erregung der Angestellten gab die Direktion das Versprechen, Fehér am 1. September wieder nach Budapest zurückzuberufen.

Nun aber ist die Fehér-Affaire bereits zur Nebensache geworden. Das Personal hält unerschütterlich an der Zusammenziehung der Amtsstunden fest. Weiters tauchen schwere Klagen gegen die Chefs der Verkehrssektion, der Refaktiensektion und der allgemeinen Sektion auf. Viel Grund zur Unzufriedenheit bieten die schlechten und ungerechten Avangementsverhältnisse. Die Bewegung unter den Angestellten nimmt sonach immer größere Dimensionen an.

RUNDSCHAU.

Verleumdung und Ehrenbeleidigung.

Am 16. Februar l. J. hielt die Konsumgenossenschaft der Staatsbahn-Angestellten ihre Direktionssitzung, in welcher über die Frage entschieden wurde, aus welcher Fabrik die Genossenschaft ihren Zuckerbedarf beziehen soll. Staatsbahnkontrolor Koloman Margulit fungirte als Referent. Kaum hatte er sein Referat beendet, als ein zweites Direktionsmitglied, Leopold Szemere, sich erhob und die Behauptungen Margulits für Unwahrheiten erklärte. Margulit nannte hierauf die Bemerkungen Szemeres unverschämt. Szemere replizirte, indem er die Erklärung abgab, daß er mit Margulit, der ein Manuskript gestohlen hatte, an einem Tische nicht sitzen wolle. Margulit belangte Szemere wegen Verleumdung und Ehrenbeleidigung, während Letzterer wegen Ehrenbeleidigung die Widerklage erhob. Das Strafbezirksgericht erkannte Margulit und Szemere der gegenseitigen Ehrenbeleidigung wohl schuldig, sprach jedoch Beide von der Strafe frei. Dagegen wurde Leopold Szemere wegen Verleumdung zu 200 K. Haupt- und zu 40 K. Nebenstrafe verurtheilt. Szemere appellirte gegen dieses Urtheil. Der Appellationssenat des Strafgerichtshofes ermäßigte nun die Strafe Szemeres auf 50 Kronen Geldstrafe.

Zur Lohnbewegung der schwedischen Eisenbahner, über die wir bereits berichteten, wird dem «Vorwärts» geschrieben: Die feste Haltung, die der Schwedische Eisenbahnerverband in der Frage der Lohnaufbesserung für das Extrapersonal der Staatsbahnen einnimmt, ist offenbar bei den maßgebenden Stellen nicht ohne Wirkung geblieben. Die Distriktsverwaltung in Göteborg hat am Montag den Abtheilungen des Eisenbahnerverbandes ein umfangreiches Antwortschreiben übersandt, in dem auf den 20. August Verhandlungen mit den Delegierten der verschiedenen Kategorien des Extrapersonals in Aussicht gestellt werden. Inzwischen sollen Erhebungen über die Theuerungsverhältnisse an den verschiedenen Orten sowie über die Art und den Umfang der Arbeiten, die das Extrapersonal zu leisten hat, angestellt werden.

— Vielleicht wird durch solches Entgegenkommen der Distriktsverwaltungen der Streik, der sonst unausbleiblich schien, vermieden werden.

Kassenüberschüsse der kön. ung. Staatseisenbahnen. Die Direktion der kön. ung. Staatseisenbahnen hat jüngst zwei Millionen Kronen an Kassenüberschüssen an die Zentralstaatskasse abgeliefert. Mit dieser Summe beläuft sich die in diesem Jahre abgelieferte Gesamtsumme auf 34 Millionen Kronen, die natürlich ohne der ungeheuren Arbeit der Kollegen nicht in den Staatssäckel, respektive in den Säckel Derjenigen fließen würden, die den Staat in Pacht nahmen. Fordern aber unsere armen Brüder auch ihren Theil, so steht ein Zoltán Lengyel, ein notorischer — Abgeordneter auf und brüllt und schimpft und verdächtigt uns mit einer schamlosen Brutalität, die ihresgleichen sucht. Nur zu! Nur zu! «Alle Räder stehen still, wenn Dein starker Arm es will!» Auch Eisenbahnräder!

Der VI. Verbandstag der Eisenbahner Deutschlands fand dieser Tage statt. Eine stattliche Anzahl von Delegirten aus Nord und Süd war erschienen; von Niedergeschlagenheit wegen der vielen Maßregelungen konnte man weder bei den Gemaßregelten selbst, noch auch bei den anwesenden aktiven Eisenbahnern das Geringste merken. Im Gegentheil herrschte eine siegesfrohe Stimmung unter den Delegirten, die nach allem Gehörten auch durchaus berechtigt erscheint.

Der wichtigste Punkt der Tagesordnung war: Ausbau der Organisation, eventuell Reorganisation und Kartellvertrag. In anderthalbtägiger Redeschlacht wurde dieser Punkt erledigt und behandelt. Lebhaft beklagt wurde das Verhalten der Verbände der Holz- und Metallarbeiter, die dem Eisenbahnerverband das Organisationsgebiet einschränken wollen. Hierbei fielen kräftige Worte, die jedoch augenscheinlich der innersten Ueberzeugung entsprangen, daß diese gewünschte Gebietsbeschränkung nicht im Interesse der Organisierung der gesamten Eisenbahner liege und deshalb auf absehbare Zeit nicht durchgeführt werden dürfe und könne. Zu diesem Punkte wurde beschlossen, die Vereinigung des Verbandes der süddeutschen Eisenbahner mit dem Verbandsverband der Eisenbahner Deutschlands, sowie die Verschmelzung der beiden Verbandsorgane thunlichst zu beschleunigen. Auch wurde dem süddeutschen Verbandsverband das Recht eingeräumt, sein Agitationsgebiet auf Hessen auszudehnen.

Begeistert wurde das Programm angenommen, die Vereinigung aller dem Verkehrswesen dienenden Organisationen, wie Eisenbahner, Seeleute, Hafendarbeiter und Transportarbeiter, in eine gewaltige Organisation herbeizuführen. Keine Spur von engherzigem Kastengeiste war da zu bemerken; alle Delegirten zeigten sich durchaus auf der Höhe. Um diesem Ziele möglichst ungestört durch eifersüchtige Grenzstreitigkeiten zustreben zu können, wurde zunächst der mit dem Verbandsverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter abgeschlossene Kartellvertrag durch den Verbandstag gutgeheißen. Sodann wurde eine Resolution angenommen, die im Prinzip anerkennt, daß die Eisenbahner ihren Berufsorganisationen zuzuführen sind, daß aber der Zeitpunkt hierfür noch nicht gekommen ist. Daß aber der Verband der Eisenbahner den Wunsch hat, inzwischen wie mit dem Verbandsverband der Handels- und Transportarbeiter, so auch mit den übrigen in Betracht kommenden Verbänden Kartellverträge abzuschließen.

Der Beitrag wurde von 25 auf 30 Pf. wöchentlich erhöht. Die Delegirtenmarke kommt in Wegfall. Den Ortsgruppen bleiben 25 statt seither 20 Prozent der Beiträge. Der Antrag auf Umwandlung der Maß-

regelungs- in Arbeitslosenunterstützung wurde abgelehnt. Die Maßregelungsunterstützung wurde auf 12 Mk. festgesetzt. Der Extrafonds für Gemaßregelte bleibt daneben bestehen. Alle anderen materiellen Anträge wurden, soweit sie auf das Unterstützungswesen Bezug haben, abgelehnt.

Washington. In Folge eines Schienendefektes entgleisten die Lokomotive und zwei Waggons des Nord-Blitzzuges in der Nähe des bei Spokane gelegenen Diamantsees. Das Gelände stürzte in den See. Elf Personen sind hierbei ums Leben gekommen.

Statistik der Weltschiffahrt. Vom Londoner Lloyd ist soeben die Statistik der Dampfer und Segler sämtlicher Handelsstaaten erschienen. Derselben entnehmen wir folgende interessante Daten: Die gesamte Handelsflotte der Welt umfaßt 30.100 Schiffe mit einem Gesamt-Tonnengehalt von 37,554,000, und zwar entfallen auf die Dampfer 31,745.000 Tonnen und auf die Segler 5,809.000 Tonnen. Der Tonnengehalt der Handelsflotten hat sich in einem Jahre um 1.5 Millionen Tonnen erhöht. Die englische Handelsflotte hat sich um 600.000 Tonnen, die deutsche um 250.000, die japanische um 125.000, die italienische um 115.000, die norwegische um 70.000 und die schwedische um 50.000 Tonnen vermehrt. Die Seglerflotte der Welt hat sich um 230.000 Tonnen verringert und umfaßt nur 5.8 Millionen Tonnen. Betrachten wir die Flotten nach den einzelnen Ländern, so steht natürlich England mit 11.411 Schiffen und 17.6 Millionen Tonnengehalt an erster Stelle. An diesen größten Schiffahrtstaat reiht sich Deutschland mit 207 Schiffen und 3.8 Millionen Tonnengehalt, Nordamerika mit 2988 Schiffen und 2.6 Millionen Tonnen, Norwegen mit 2190 Schiffen, 1.8 Mill. Tonnen, Frankreich mit 1508 Schiffen und 1.7 Millionen Tonnen, Italien mit 1181 Schiffen und 1.2 Millionen Tonnen, Japan mit 782 Schiffen und 1 Million Tonnen, Rußland mit 1355 Schiffen und 913.000 Tonnen, Schweden mit 1558 Schiffen und 856.000 Tonnen, Spanien mit 579 Schiffen und 722.000 Tonnen, Oesterreich-Ungarn mit 312 Schiffen und 630.000 Tonnen. In Bezug auf die Größe der Schiffe steht selbstverständlich wieder England obenan mit 10 Dampfern von über 15.000 Tonnen und 51 Dampfern zwischen 10.000 und 15.000 Tonnen, Deutschland besitzt 4 Dampfer über 15.000 Tonnen und 24 Dampfer zwischen 10.000 und 15.000 Tonnen; Frankreich hat nur 3 Dampfer zwischen 10.000 und 15.000 Tonnen und Nordamerika 10 Dampfer desselben Tonnengehaltes.

Fahrbegünstigungen für die Eisenbahnangestellten. Handelsminister Franz Kossuth hat die bisherige Praxis in Betreff der Ertheilung von Fahrbegünstigungen für Eisenbahnangestellte modifiziert und ein neues Regulativ erlassen.

Demgemäß können die im aktiven Dienste der Staatsbahnen stehenden und Monatsgehalt beziehenden Angestellten, ferner Diurnisten und Tagelöhner, die seit einem Jahre dienen, die ärztlichen Rathgeber und Bahnärzte, endlich Pensionisten, insofern sie keine andere bezahlte Stelle bekleiden, für ihre Person, dann für ihre gesetzlichen Frauen und minorennen Kinder auf den Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen mit *Regiekarten* reisen. Diese Verfügung betrifft nicht die zu Freikarten berechtigten aktiven Angestellten und deren Familienmitglieder. Der Tarif für Regiekarten wurde mit dem vierten Theil der normalen Gebühr der Fahrkarten III. Klasse festgesetzt. Auf Grund der Reziprozität wird die Begünstigung bei Benützung der Regiekarten auch von Seite der österreichischen und der bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnverwaltungen, ferner auch von der Kassa-Oderberger Bahn gewährt und genügt zur Lösung der ermäßigten Fahrkarte

die Vorweisung der mit Photographie versehenen Legitimation. Hinsichtlich der Gewährung der gleichen Begünstigung auf den im Betriebe der königlich ungarischen Staatsbahnen stehenden Vizinalbahnen ist gleichfalls die Einführung dieses Systems, das am 1. Jänner in Kraft tritt, in Aussicht genommen.

Ein Unikum im deutschen Eisenbahnverkehr ist es zweifellos, daß den Einwohnern einer ganzen Stadt das Recht der freien Eisenbahnfahrt zusteht. Thatsächlich haben, wie aus Kiel geschrieben wird, dieses Privilegium sämtliche Einwohner der Stadt Lauenburg auf der Strecke Lauenburg—Büchen, und zwar nicht nur für ihre Person, sondern auch für die Güterbeförderung. Als beim Bau der Eisenbahnlinie Berlin—Hamburg deren Schlußstrecke von Boizenburg über Büchen, Schwarzenbeck, Friedrichsruh, Reinbeck, Bergedorf geführt werden mußte, da sich der Fortführung der Linie an der Elbe entlang über Lauenburg und Geesthacht nach Bergedorf zu große Terrainschwierigkeiten entgegenstellten, veranlaßte die dänische Regierung den Bau einer Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg, um auch dieser Stadt den Anschluß an das Eisenbahnnetz zu ermöglichen und ertheilte 1844 den Einwohnern der Stadt «für ewige Zeiten» das Recht der freien Benutzung für den Personen- und Güterverkehr. Daß der Eisenbahnfiskus nach dem Prinzip des «Nehmen ist besser als Geben» im Laufe der Jahre wiederholt den Versuch gemacht hat, den Lauenburgern ihr verbrieftes Recht als auch für die Gegenwart noch gültig zu bestreiten, ist erklärlich, da ihm durch das Privileg alljährlich bedeutende Einnahmen entgehen. Doch die Lauenburger bestanden auf ihrem Schein, und die darob zwischen der Stadt und dem Fiskus geführten Prozessen sind zu Gunsten der Stadt entschieden worden. Erst jetzt wieder hat die Eisenbahndirektion Altona den Mitgliedern eines hiesigen Gesangsvereins, die einen Ausflug nach Grabow in Mecklenburg gemacht hatten, auf die vom hiesigen Magistrat erhobene Beschwerde das für die Strecke Lauenburg-Büchen zu Unrecht erhobene Fahrgeld zurückerstattet und das den Lauenburgern zustehende Recht der freien Eisenbahnfahrt als auch jetzt noch gültig ausdrücklich anerkannt.

Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen. Laut dem uns vorliegenden Betriebsausweis wurden vom 1. Januar bis 31. Mai 1906 befördert 580,040 Personen und 463,333 Tonnen Fracht. Das Ergebnis des Monats Juni mit 229,659 Personen und 92,377 Tonnen Fracht hinzugerechnet, ergibt zusammen 809,699 Personen und 555,710 Tonnen Fracht. Die Gesamteinnahme, welche heuer 4.749,103 Kr. beträgt, übersteigt das vorjährige Ergebnis um 65,227 Kronen.

Bestellung von Lokomotiven für die königlich ungarischen Staatsbahnen. Der Handelsminister hat die Genehmigung erteilt, daß behufs rascherer Abwicklung des Verkehrs auf den Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen bei der Staatsmaschinenfabrik fünf Stück Lokomotiven der Type IVe in Bestellung gebracht werden dürfen. Diese Lokomotiven sind fünfsachsige Compound-Lokomotiven nach dem System Mallet, welche je einen dreiachsigen Tender mit 14.5 Kubikmeter Wasserinhalt besitzen.

Ein Unfall auf der Industriebahn. Der Betriebsinspektor der Industriebahn in Illava, Samuel Freund, stand kürzlich vor dem Szatmárer Gerichtshof, der durch Unachtsamkeit verursachten Tödtung und der mehrfachen schweren körperlichen Verletzung angeklagt. Auf der Industriebahn ist der Personentransport aufs strengste untersagt. Freund ließ aber dennoch bei einer Thalfahrt die Familie des Aufsehers

Hirschklau hinuntertransportieren. Plötzlich versagte die Bremse und die Wagen rollten in rasendem Tempo abwärts. Bei einer Kurve flogen alle Insassen in weitem Bogen aus dem Wagen. Die Schwiegertochter Hirschklau's blieb auf der Stelle todt. Alle Anderen erlitten mehr minder schwere Verletzungen. Der Angeklagte wurde in Anbetracht der mildernden Umstände nach der Vertheidigung des hauptstädtischen Advokaten Dr. Michael Tarsán zu bloß 120 Kronen Geldstrafe verurtheilt. Das Urtheil wurde rechtskräftig.

Gewinnbetheiligung des Zugförderungspersonals der österreichischen Staatsbahnen. Von der österreichischen Staatsbahnverwaltung wurden für Ersparnisse beim Zugförderungsdienste Tantiemen zu Gunsten des Personals eingeführt. Die Tantiemen im Vereine mit anderen Maßnahmen haben den erfreulichen Erfolg gehabt, daß im Jahre 1904 gegenüber dem Vergleichsjahre 1903 beim Zugförderungsdienste ein Betrag von 1,138.389 Kr. erspart wurde, wovon 27 Prozent oder 307.304 Kr. an jene Bedienstete, welche vermöge ihrer dienstlichen Verrichtungen auf den günstigen Gebahrungserfolg Einfluß nehmen können, als Tantieme zur Auszahlung gelangten. Nunmehr ist auch die Einführung von Tantiemen für Ersparnisse im Werkstättendienste im Zuge und soll auch das Lokomotivpersonal für die sorgsame Pilege der Lokomotiven mit Prämien bedacht werden.

Wer vom Verband wegbleibt, wer seine Verpflichtungen nicht einhält und die Mitgliedschaft fallen lässt, der schädigt sich selbst, dann seine eigene Familie und hindert das Fortschreiten, die Entwicklung der Menschenklasse, der er selbst angehört!

KORRESPONDENZ.

Budapest. Die Arbeiter der nördlichen Hauptwerkstätte gründeten am 2. d. M. eine Ortsgruppe des Verbandes. Im Namen der Einberufer begrüßte Kollege Josef *Hugyecz* die Versammelten. Auf seinen Antrag wurde Karl *Németh* zum Präsidenten und Ludwig *Berecz* zum Schriftführer gewählt. Nachdem Kollege *Németh* kurz die Wichtigkeit der Zusammenkunft schilderte, übergab er das Wort dem Delegirten der Zentrale Karl *Pászthy*, der sich energisch gegen die in letzterer Zeit erhobenen Verleumdungen, als ob die Delegirten bei der Gründung von Ortsgruppen «aufreizen», verwahrte. Seine Rede wurde mit großem Beifall aufgenommen. Nachdem noch Béla *Berentes*, Nikolaus *Kiss*, Julius *Joó*, Philipp *Stern*, Emerich *Suba*, Béla *Fellner* u. A. in lebhafter Kontroverse die im Leben der Eisenbahner so überaus wichtige Frage der klassenbewußten Organisation den Versammelten in leicht begreiflicher Weise logisch begründeten, beschloß die Versammlung einstimmig die Gründung einer Ortsgruppe und zugleich die Wahl der Funktionäre. In die Leitung der Ortsgruppe wurden gewählt: Johann *Lovas* zum Präsidenten, Humbert *Sartory* zum Schriftführer, Peter *Nagy*, Géza *Bohus* als Kassiere, Josef *Tóth*, Johann *Trnaušzky* zu Kontrolle. In den Ausschuß wurden gewählt: Ludwig *L. Spitzer*, Ferdinand *Reith*, Alexander *Vámos*, Anton *Németh*, Stefan *Vági*, Rudolf *Slager*, Josef *Száva*, Karl *Horosy* und Josef *Feith*.

Nachdem Präsident Namens der Gewählten den Versammelten für ihr Vertrauen Dank sagte und eifrige zielbewußte Arbeit in Aussicht stellte, gingen die Versammelten in gehobener Stimmung auseinander.

Nördliche Hauptwerkstätte. (Zur Lage der *Wagner*.) Das Schicksal der in den Bleibergwerken von Sibirien arbeitenden Unglücklichen ist gewiß fürchterlich, und doch ist die Lage der in der nördlichen Hauptwerkstätte der *Máv.*, in der Abtheilung V/b arbeitenden *Wagner* ebenso fürchterlich. Wollte der Zar die Deportation nach Sibirien mit was Anderem, noch ebenso Grauenvollem vertauschen, so empfehlen wir ihm aufs wärmste die politischen «Verbrecher» nach Ungarn, Budapest, Nördliche Hauptwerkstätte, Abtheilung V/b, zu verschicken.

Von 3 Uhr Morgens bis 7—8 Uhr Abends kennen diese bedauernswerthen Arbeitsbrüder nicht einander, aber nicht deshalb, weil sie etwa zu stolz wären, sondern weil sie während dieser Zeit eine solch ungeheure physische Kraftleistung vollbringen müssen, daß sie sozusagen ganz und gar tagsüber aufs menschliche Fühlen und Denken verzichten müssen.

Was bisher 50 *Wagner* leisteten, das müssen jetzt 32 erarbeiten bei 30—40 Grad Hitze. Dabei ist der Durchschnittslohn der *Wagner* 2 Kronen 80 Heller pro Tag. Wir empfehlen Väterchen *Zar* genannte Abtheilung V/b seiner besonderen Beachtung.

Cameral-Moravicza. (Wohnungselend.) Hier ist die Wohnungsnoth so groß, daß unsere verheiratheten Kollegen sammt ihren Familien in Zwangswohnungen, in den sogenannten Bodenwohnungen gepreßt sind. In Folge der Indolenz der Hausbesitzer fallen die Fenster hinaus, ferner gibt es ungezählte Mengen von Ratten und auch anderes Ungeziefer. Wir sind gezwungen, auf diesem Wege die Aufmerksamkeit der *Máv.* auf die geschilderten Wohnungs-Mißstände zu lenken.

Vinga. (Bahnaufseher *Moldovány*). Am 1. August war eine sehr schöne Zahlung bei den Arbeitern. Sechs Mann haben je 1 Kr. 50 Heller und 2 Mann je 1 Kr. 40 Heller «Lohn» (Hohn!) erhalten. Von den zwei Kollegen ist der eine schon seit 27 Jahren Bahnarbeiter, der andere ist ein junger Mann.

Ist das nicht eine Schweinerei sondergleichen? Wir sind gleiche Brüder, frohnen die gleiche Arbeit und fordern gleiche Entlohnung.

Auf der ganzen Strecke Arad—Temesvár sind ähnliche Verhältnisse wie in *Vinga*.

VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

Telefon-Nummer 76—01.

Czegléd. Am 3. August hielt unsere Ortsgruppe mit folgender Tagesordnung eine außerordentliche Generalversammlung: Wie gewinnen wir die außerhalb des Verbandes stehenden Eisenbahner für den Verband? Seitens der Zentrale referirte Kollege Nikolaus *Cservenka* mit gewohnter Gründlichkeit über diese wichtige Frage. Die außerordentlich zahlreich besuchte Versammlung blieb bis zu dem erst spät Nachts erfolgten Versammlungsschluß in begeisterter Stimmung beisammen.

An die Kollegen in der Provinz!

Falls Kollegen Ortsgruppen, Zahlstellen bilden wollen oder Versammlungen abhalten möchten, so bitten wir, die Zentrale hievon mindestens 8 Tage vorher zu verständigen, damit wir zu rechter Zeit den Redner zur Versammlung delegiren können.

Auch ersuchen wir die Leitungen der neugegründeten Ortsgruppen, das Protokoll der konstituierenden Generalversammlung, sofern dies bis jetzt nicht geschehen wäre, sofort der Zentrale einzusenden.

Von dringender Nothwendigkeit ist es ferner, daß die Leitungen sämtlicher

Ortsgruppen und Zahlstellen die genaue Adresse der Ortsgruppen und Zahlstellen, mit Angabe der Amtsstunden, bis nächsten Dienstag der Redaktion des «Fachblatt der Eisenbahner» einsenden, damit es im Blatte bekanntgegeben wird.

Wir ersuchen also nochmals dringend um ein wenig mehr Pflichtgefühl bei den einzelnen Gruppenleitungen, sonst wären wir gezwungen, uns an die einzelnen Mitgliedern zu wenden.

Die Zentraleitung.

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Piski. Unsere Ortsgruppe hält am 12. d. M., Nachmittags 6 Uhr, im Restaurant «Fekete szőlő» (Zur schwarzen Traube) ihre monatliche Mitgliederversammlung, worauf eine wissenschaftliche Vorlesung folgt. Entrée frei.

Mittheilung der Expedition.

Wir machen die Verbandsmitglieder aufmerksam, wenn sie unser Blatt nicht regelmäßig erhalten sollten, so ist bei Reklamationen geboten, nicht nur ihren Namen, sondern auch die genaue Adresse, sowie die Mitgliedsnummer mitzutheilen, da wir sonst die Reklamation nicht wie gewünscht erledigen können, nachdem es eine grosse Anzahl Verbandsmitglieder mit gleichem Namen gibt.

VERSCHIEDENES.

Die Vertrauensmänner in der *Északi Főmühely* werden aufgefordert, ohne Verzug ihre pünktliche Adresse bei der Redaktion (VII., Rottenbiller-utca 1, I. Stock 11) anzumelden, da noch viele Adressen ausstehen und die betreffenden Vertrauensmänner zu den Konferenzen nicht eingeladen werden können.

Das Organisationskomité.

Der Eisenbahnkrüppel.

Das war eine böse Stunde,
Zu der ich mein Bein verlor,
Es krachte in tiefen Bässen,
Es schrillte im höchsten Tenor,
In Trümmer zerfielen Wagen,
Dumpf ächzte das schwere Rad
Und aus meinem armen Fuße
Ergoß sich ein blutiges Bad.

Sie haben das Bein begraben,
Mich haben sie dann kurirt;
Der Teufel, der lachte sich bucklig,
Weil er mich dem Tod entführt.
Noch war es zu früh zum Sterben —
Der Himmel ist nicht so mild . . .
Noch gibt es ja Not und Sorgen —
Wo Jäger sind, braucht man Wild.

Doch weine nicht, Weib! Du hörst es!
Noch bin ich zur Arbeit gut.
Ich habe noch Kopf und Arme,
Ich hätte sogar noch Muth.
Doch wer gibt dem Krüppel Arbeit?
Wer fragt mich nach Weib und Kind?
Auch betteln ist streng verboten
Und stehlen ist gar eine Sünd'.

Es sagen die Herren Richter:
«Bezahlt wird euch der Verlust — —»
Die Bahn hat den Fuß genommen,
Zum Leben nehmt Ihr die Lust.
Ich wollte, es käm' ein Heiland
Mit flammendem Schwert herab
Und rüttelte wach die Herzen
Und senkt' Euer Recht ins Grab.

Etbin *Kristan*.

Verantwortlicher Redakteur: Fürst *Dezsö*.

Eigentümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.