



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBAHNER.

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 (K 2.40) | Einzelne Nummer > --.10 (K --.20)
Verbandsmitglieder erhalten das Organ unentgeltlich.

Die Lokomotive.*

Von Alex. Csizmadia. Deutsch von F. Maros.

Mit sprühenden Funken und lodernen Flammen
 Braust sie und schnaubt auf den starren Geleisen
 Als risse sie Alles mit sich ins Verdammen
 So dröhnet und donnert ihr rasendes Eisen.
 Mit stählerner Wucht krallen die Pranken
 Sich tief in die Schienen, daß sie kreischen und wanken.
 Der Nachtwind trägt ins düstere Thal
 Den schrillen Ton ihrer Qual . . .
 Und fort und weiter, wie tolle Riesen,
 Durch Höh' und Haid' und Berg' und Wiesen
 In wüthender Hatz . . . Wo den einsamen Pfad
 Des Menschen Fuß mied, rollt rasch das Rad.

Sie stampft aufs Geleise so schonungslos wild,
 Daß der Schweiß brühheiß ihrem Körper entquillt,
 Daß schier zerdrückt, erbebet der Strang,
 Fast wollt er ins Erdreich verbergen sich bang —
 Vergebens, es gibt kein Entrinnen, kein Weichen
 Vor sengenden Funken und massigen Speichen.
 Vom Ungethüme gar zornig bezwungen
 — Bis splittend sein stählerner Gürtel zersprungen
 Erhebt er schmerzlich die Stimme zur Klage
 Daß weit die Windsbraut ins Land sie frage:
 «Ist das dein Dank? . . .

Führt' darum ich dich weltentlang
 Ohn' Ende um das Erdenrund,
 Wo Bäume blühen und Büsche bunt,
 Wo Düfte deine Spur umzogen
 Und liederreich die Vögel flogen?
 Sieh, die Eichen neigen
 In grünen Reigen
 Ihr stolzes Haupt vor deinem Lauf.
 Die Wolken, so rege
 Auf flüchtigem Wege,
 Jagst du vor ihr in Höhen hinauf.
 Ich, ja, nur ich hob dich empor,
 Daß fast zum Gott man dich erkor . . .
 Auf steilem Fels, in wilden Klausen,
 Wo hundertfache Tode hausen,
 Im Kampf mit grimmen Schicksalsmächten
 Mit Steinschlag und mit Stürmesnächten
 Schützt dich mein Schoß in sich'rer Hut,
 Wie eine Mutter ihr theuerstes Gut.
 Im Wettlauf mit dem Sausewind
 Durch mich dein Drang das Ziel gewinnt.
 Nun — ist das dein Dank?!

Doch der Koloß
 Lacht laut und groß

Was frommt es mir,
 Daß ich die Welt umfange schier?
 Daß Höhen ich, und Niederungen
 Im Sturmeslaufe mir errungen?

* Anlässlich der Weihnachtstage beschenken wir unseren Kollegen obiges wundervolle Gedicht des Genossen Csizmadia in der trefflichen Verdeutschung des Genossen Felix Maros. Das Gedicht haben wir dem Volksstimme-Kalender entnommen, der noch mehrere gediegene Uebersetzungen von Csizmadia's poetischen Werken enthält. Wir empfehlen den Volksstimme-Kalender, dessen überaus reichhaltigen und vielseitigen Inhalt wir bereits einmal lobend erwähnten, nochmals der besonderen Aufmerksamkeit unserer Kollegen.

Mag Busch und Blüthe, Halm und Gras,
 In Pracht sich bieten — was frommt mir das? . . .
 Mag Wetter ich zum Flüchten zwingen
 Und fliegen auf Triumphesschwingen,
 Mag Blitz' mich ob der Schnelle neiden
 Und Sieger bleiben ich von beiden . . .
 Du leihst mir märchenhaften Flug,
 Doch stets ich auch deine Fesseln trug!
 Endlos ins Weite reicht mein Ziel?
 Was frommt es? — Bin doch nur zum Spiel
 In deine Hände preisgegeben.
 Das goldene, glanzreiche Leben
 Erschau ich kaum . . . denn ich rase vorbei,
 Ob schön, ob schaurig, — einerlei!
 Es drängt die Stunde, nur rasch voran,
 Nur wo du willst, zieht meine Bahn.
 Ging es einmal nach meinem Sinn
 In frohem freien Lauf dahin,
 Und wär's ins sichere Verderben! . . .
 Nach eitlen Erfolgen mag ich nicht werben.
 Du hemmst mir den Weg mit eisernem Muß,
 Doch ich — heische der Freiheit berausenden Kuß!
 Ihr Riesenauge sprüht rothen Glast
 Und weiter, weiter fort sie rast.
 Sie stampft aufs Geleise so schonungslos wild,
 Daß der Schweiß brühheiß ihrem Körper entquillt.

Es gährt.

Der «Landesverband der Eisenbahner der Länder der Heiligen Ungarischen Krone» droht aus den Fugen zu gehen; er krankt an einer gräflichen Präsidentschaft. Der Organisation wurde nämlich Batthyány als Präsident aufgedrungen, der nicht nur von Allem, was die Eisenbahner bewegt, nichts versteht, sondern auch ihren Interessen zuwider handelt. Der gräfliche «Gönner» hat nämlich die Aufgabe, als Beschwichtigungshofrath die Eisenbahner zum Schweigen zu bringen. «Maul halten und weiter dienen!» — Das ist seine Parole, und Dank seiner aristokratischen, also angeborenen Dreistigkeit versteht er die Eisenbahner ganz erstaunlich zu terrorisiren — das Einzige, was er wirklich ganz versteht. So läßt er z. B., von den Mameluken im Verbandsvorstand, höheren Beamten der Staatsbahnen unterstützt, die Frage der Gehaltsregelung gar nicht zur Sprache kommen, sondern vertröstet die Eisenbahner fortwährend unter leeren Phrasen.

Das war in der Zentralausschußsitzung am 4. November d. J. der Fall, wo infolge des gräflichen Terrorismus der Vizepräsident Paul Turcsányi und noch einige Vorstandsmitglieder ihre Stellen niederlegten. Infolge dessen mußte die am jüngsten Sonntag in Szeged stattgefundene Landesversammlung behufs der Vorstandswahl einberufen werden, was aus den Mitgliederbeiträgen wieder zirka 6000 Kronen verschlungen hat. Bekanntlich hat Direktions-

präsident Ludvigh vor kurzer Zeit verlaunten lassen, daß für die Verbesserung der Lage der Eisenbahner jährlich 15 Millionen Kronen ins Budget eingestellt werden. Dies wurde alsbald vom Handelsminister Franz Kossuth in Abrede gestellt. Begreiflicherweise sind nun die Eisenbahner dem Handelsminister nichts weniger als gut gesinnt, aber sie schieben alle Schuld auf «ihren» Präsidenten. Graf Batthyány spielt sich nämlich auf den Vertrauensmann Kossuth's auf, und man behauptet, er habe den Handelsminister dahin informirt, daß sich die Eisenbahner bescheiden in Geduld fassen. Sollte dies der Fall sein, dann ist der Handelsminister sehr falsch informirt worden, denn unter den Eisenbahner gährt es bedenklich.

Das war auch in der Szegeder Landesversammlung wahrzunehmen. Nicht nur, daß die niedrigeren Eisenbahngestellten gegen den Grafen Batthyány bei dessen Ankuft eine haßerfüllte Demonstration veranstalteten. Auch in der Stimmung der nur von der Beamtenschaft entsendeten Delegirten war dies zu merken. Freilich gelang es dem gräflichen Präsidenten mit Hilfe der zahlreichen Amtschefs auch diesmal, die Opposition mit seinem Terrorismus zum Schweigen zu bringen. Vor Allem erklärte er, nur zur Wahl sprechen zu lassen, bat wiederholt flehentlich, keine Debatte heraufzubeschwören, fügte aber der «Bitte» die Drohung hinzu, er werde sein Ansehen als Präsident energisch zu wahren wissen. Dann stellte er mit Berufung auf den Ministerpräsidenten die Gehaltserhöhung noch für diesen Winter in Aussicht, warnte aber die Eisenbahner vor jeder Agitation und beschwor sie, den Zeitungsmeldungen keinen Glauben zu schenken. Dieser Ausfall gegen die «unglaubliche» Presse ist umso sonderbarer, als ja die Meldung von der Desavouirung des Direktionspräsidenten Ludvigh durch den Handelsminister im amtlichen Parlamentsbericht erschien. Und nun fragen sich die Eisenbahner: Wenn die Gehaltserhöhung so nahe bevorstehen sollte, warum will man uns verwehren, darüber zu sprechen — und sie trauen dem Grafen Theodor Batthyány weniger als je.

Die Stimmung der Eisenbahner ist nun verbitterter als vorher, und viele kleinere Beamte, Subalternbeamte und die Menge des Zugsbegleitungspersonals befassen sich bereits mit der Absicht, aus dem „Heiligen Kronen Eisenbahnerverband“ auszutreten und sich unserem Verbands anzuschließen.

Das mag vielleicht der obersten Leitung der kön. ung. Staatsbahnen nicht als hochbedenklich erscheinen. Aber die offenbar über die Stimmung der Eisenbahner schlecht informirten obersten Stellen —

Graf Batthyány will sich ja damit brüsten, wie trefflich er «seine» Eisenbahner im Zaum hält — dürften die Sache weniger optimistisch nehmen, wenn sie erfahren, daß die passive Resistenz in Eisenbahnerkreisen eifrig erwogen wird. Mit einem Vorspiel dazu hat man es jetzt schon zu thun. Wie wir von einem Eisenbahnwerkstättenbeamten erfahren, sind die beim *Rangierungsdienst* beschäftigten Eisenbahnangestellten infolge der wiederholten Enttäuschungen so nachlässig-verdrossen bei der Arbeit, daß eine auffallende Menge durch Karambolage oder Streifungen reparaturbedürftiger Waggons in die Werkstätten gelangen. Unter normalen Umständen kommen *im Verlaufe eines Jahres nicht so viele Waggons in die Reparaturwerkstätten, wie jetzt innerhalb eines Monats. Es soll mit eine der Ursachen des leidigen Waggonmangels sein.* Die Staatsbahnverwaltung sollte sich in dieser Hinsicht genaue Informationen verschaffen und baldmöglichst durch die That beruhigen. Der gräfliche Beschwichtigungshofrath Theodor Batthyány gießt mit seinem Terrorismus nur Oel ins Feuer.

Unser Memorandum.

(Fortsetzung.)

Heizhaus-Arbeiter.

Arbeitslohn.

Bei den Uebergangsverordnungen bitten wir so für die Gewerbe-, wie für die Tagelohnarbeiter neben den verschiedenen Zulagen fünf, bez. drei Kronen als den kleinsten Taglohn zu bestimmen.

Der Taglohn der Kesselreiniger sei 3 Kr. 80 Hl., jener ihrer Gehilfen betrage 3 Kr. 40 Hl.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit soll gleichmäßig vertheilt werden. Ueberstunden werden separat honorirt.

Bei 24stündigem Dienst sollen 24 Stunden bezahlt werden.

Auch jener Mißbrauch soll aufhören, daß man den Arbeiter für soviel Zeit «spazieren» schickt, wieviel Ueberstunden er gethan.

Ablaß-Kamine.

Jedes Heizhaus soll des stickenden Rauches wegen mit Ablaß-Kaminen versehen sein.

Reinlichkeit.

In der Nähe des Heizhauses sollen Bäder erbaut werden, wo auch die Arbeiter in verschließbaren Kästen die Kleider aufhängen und in besonderen Räumen die Kleider wechseln können.

Speiseräume.

Wo Arbeiter in größerer Anzahl beschäftigt sind, soll ein Speiseraum vorhanden sein.

Wöchentlicher Rasttag.

Wir bitten jede Woche um 36 Stunden Rast, damit möglichst auf jeden zweiten Sonntag ein freier Sonntag fällt.

Arbeiterstand.

Der Arbeit entsprechend müssen stets genügende Arbeitskräfte vorhanden sein.

Die Verbreiterung der Thore.

Die Thore der Heizhäuser sollen entsprechend verbreitert werden.

Wegübersetzungen.

Wo in den Heizhäusern das Herumgehen mit Gefahr verbunden ist, sollen entsprechende Wegübersetzungen erbaut werden.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit der Kanal- und Kesselreiniger soll 12 Stunden ausmachen, bei nachheriger 24stündiger Rast.

Kleidervertheilung.

Die Kesselreiniger sollen die ihnen zukommenden Kleider zur richtigen Zeit erhalten.

Das Zementiren der Kanäle.

Wo die Kanäle nicht mit Zement ausgemauert sind, soll man dieselben je früher zementiren lassen.

Magazin, Depot und Stationspersonal.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit soll neun Stunden betragen.

An solchen Orten, wo kein fortwährender Dienst ist, dieser jedoch trotzdem 17—18 Stunden beträgt, soll man die Arbeiter in zwei Gruppen theilen; die eine Gruppe löst immer die andere ab. Wo indessen der Dienst keine Unterbrechung erleiden darf, soll 12 Stunden Arbeitszeit, 24 Stunden Rast sein.

Akkord-Arbeit.

Bis die Akkord-Arbeit abgeschafft wird, so lange erhält das Magazin-, Depot- und Stationspersonal die Arbeitslöhne mit 25% erhöht.

Taglohn-Arbeiter.

Das genannte Personal erhält 20% Zulage; indessen gibt es noch sehr viele Arbeiter unter ihnen, deren Taglohn weniger als drei Kronen beträgt, man soll daher die Löhne so erhöhen, daß kein Arbeiter unter drei Kronen täglich verdient.

Wenn ein Magazin-, Depot- oder Stations-Tagelöhner als Tag- oder Nachtwächter eingetheilt wird, oder auch bei jedem anderen Dienst, erhält er unbedingt 3 Kr. Taglohn.

Für Ueberstunden erhält das genannte Personal 50% Zulage, indessen sollen die Arbeiter nur jeden zweiten Tag verpflichtet sein, Ueberstunden zu machen.

Bei Stundendienst (bei Taglohn) stündlich 30 Heller, welcher Betrag bei jeder Gelegenheit zu zahlen ist, wenn es keine Akkordarbeit gibt.

Die Depotarbeiter bekommen für den sonntägigen Inspektionsdienst den vollen Taglohn.

An Feiertagen möge die vormittägige Arbeit mit dem ganzen Taglohn bezahlt werden.

Tag- und Nachtwächter.

Die provisorisch angestellten Tag- und Nachtwächter erhalten ebenfalls 3 Kronen Taglohn.

Erbauung von Speise- und Waschklokalitäten.

In größeren Stationen bitten wir EB- und Waschräume zu erbauen, in kleineren Stationen, wo das Dorf zwei Kilometer entfernt ist, sollen für die Arbeiter Familienhäuser erbaut werden.

Sonntagsruhe.

Wo der Dienst kontinuierlich versehen werden muß, soll wenigstens alle zwei Wochen 36 Stunden Rast sein, wo indessen der Dienst unterbrochen werden darf, ist jeder Sonntag 36 Stunden lang frei zu geben.

Pension.

Vollständiges Recht auf Pension ist wie bei den Werkstättenarbeitern nach 30jähriger Dienstzeit festzustellen.

Behandlung.

Im dienstlichen Verkehr sollen die Vorgesetzten stets eine humane Behandlung den Arbeitern gegenüber beobachten.

Arbeitermangel.

Wenn ein Arbeiter der Gruppe erkrankt ist, dann wird bis zu seiner Genesung ein anderer provisorisch angestellt.

(Fortsetzung folgt.)

Drei Eisenbahnkatastrophen an einem Tage.

Der 15. Dezember hat unbestritten auf den traurigen Ruhm Anspruch, in der Geschichte der Eisenbahnunfälle als kritischer Tag erster Ordnung zu gelten. Drei Katastrophen an *einem* Tage, das ist selbst des Schlechten zuviel. Am Glimpflichsten kamen noch die Passagiere des *Brassóer Eilzuges* weg. Bezüglich dieser Zugsentgleisung, die bekanntlich im Ostbahnhofe erfolgte, haben sowohl die Betriebsleitung wie auch die Sicherheitsbehörde strenge Untersuchungen eingeleitet.

Weitaus folgenschwerer verlief der Unfall des *Orient-Expreßzuges*. Nur durch die überraschende Geistesgegenwart des Lokomotivführers *Kacsóh* wurde verhütet, daß die Waggons des Expreßzuges vollständig in Trümmer gingen. Die Folge des Karambols war, daß sämtliche Waggons an der Queue des Lastzuges zertrümmert, die Lokomotive und der Gepäckwagen des Orient-Expreß aber arg beschädigt wurden. Der Schlafwagen des Expreßzuges drohte bei dem Zusammenstoße umzustürzen. In diesem Falle wäre eine gräßliche Katastrophe unvermeidlich gewesen, denn im nächsten Augenblicke brauste der Wiener Personenzug an der Unglücksstelle vorbei und wäre da unfehlbar in den umgestürzten Waggon hineingefahren. Die 11 Personen im Zuge wurden von ihren Sitzen geschleudert und auch von den aus den Netzen fallenden Gepäckstücken getroffen.

Im Restaurationswagen ist das ganze Porzellan und Glasservice vom Gestell geschleudert und zertrümmert worden. Von den Waggons der Schlafwagen-Gesellschaft wurde nur der erste beschädigt.

In *Dunakeß* ist noch im Laufe der Nacht die Räumung des Bahnkörpers in Angriff genommen worden, so daß um 4 Uhr Früh wieder sämtliche Geleise frei waren.

Der Zusammenstoß dürfte dadurch verursacht worden sein, daß auf dem in der Station weilenden Lastzuge *keine rothen Lichter* brannten, so daß der Lokomotivführer des Expreßzuges die Gefahr erst im letzten Augenblicke bemerken konnte.

Wie verlautet, soll die Schuld dieser Entgleisung den Weichenwächter *Johann Tóth* treffen, der den Lastzug angeblich *absichtlich* auf ein *unrichtiges Geleise* dirigierte, obwohl ihm dies der Bahnbeamte *Josef Hauck* ausdrücklich *verboten* haben soll. Dieser *Racheakt* soll darin seinen Grund haben, weil *Tóth* gestern vom *Dunakeßer* Stationsvorstand wegen Subordinationsverletzung mit einer Geldstrafe von 2 Kronen belegt wurde.

Ueber den dritten Eisenbahnunfall in *Csurgó* veröffentlicht die Direktion der königl. ung. Staatsbahnen folgendes Kommuniqué:

Früh um 5 Uhr 31 Minuten stieß der von Budapest nach *Csurgó* abgegangene Personenzug Nr. 1008 in der Station *Csurgó* mit einem Rangierwaggon zusammen, wobei zwei Passagiere und drei Eisenbahnbedienstete leichtere Verletzungen erlitten. Zwei Lokomotiven und acht Waggons wurden beschädigt. Der Personenzug setzte mit einer Verspätung von 3 Stunden 37 Minuten seine Fahrt fort. Der Verkehr wurde nicht gestört.

RUNDSCHAU.

Unser Verlust.

Unser Genosse *Karl Pirca* starb im Alter von 20 Jahren. Die organisirten Arbeiter legten einen schönen Kranz auf die Bahre und veranstalteten eine Kollekte für die Familie des Verbliebenen.

Der «Gott der Magyaren» und Graf Theodor Batthyány.

Der ungarische Adel hat zur Zeit *Josef II.* sein nationales Herz entdeckt, obwohl diese Herrschaften dazumal der ungarischen Sprache kaum mächtig waren oder höchstens mit ihren Kutschern ungarisch sprachen. Aber ganz ausgestorben ist diese Sorte von Musterpatrioten auch heute noch nicht. Da ist der Vizepräsident der Unabhängigkeitspartei Graf *Theodor Batthyány*, der die Eisenbahner in Zähmheit und Patrio-

Kollegen!

Agitirt für Euren Verband!

tismus erhalten soll. Diesem Mitglied des ungarischen «historischen» Adels *macht die ungarische Sprache Schwierigkeiten*; bei den ersten Sätzen, die man ihn sprechen hört, merkt man, daß ihm die Muttersprache fremd sei; er radebrecht das Ungarische, daß es eine Pein ist und selbstverständlich passiren ihm auch sprachliche Schnitzer. So z. B. schnauzte er in der Eisenbahner-Landesversammlung in Szeged die oppositionellen Zwischenrufer an: *Tessék az elnököt kihallgatni!* (Belieben Sie den Präsidenten zu verhören!) Womit er sagen wollte: Belieben Sie den Präsidenten bis zu Ende anzuhören! oder richtiger: Wollen Sie doch den Präsidenten ausreden lassen! Graf Batthyány spricht gewiß fließend und korrekt französisch und deutsch, nur mit der «Muttersprache» hapert es. Nun ist es ja nicht gerade eine Sünde, wenn Jemand des Ungarischen nicht ganz mächtig ist, aber komisch wirkt es, wenn das bei einer Säule der nationalen Aera der Fall ist. Nun hat derselbe Graf Batthyány in Szeged an drei Stellen, am Perron, beim Kossuthdenkmal und in der Eisenbahner-versammlung die Phrase hergesagt vom «*Gotte der Magyaren*», der hoffentlich Alles zum Besten lenken werde. *Der Urmagyare* am Ausbau des Nationalstaates! Nein, solche Leute braucht das ungarische Volk nicht.

Die Spiegelfechtereie des heiligen Kronenverbandes.

Das ernannte Personal der Staatsbahnen bewies vor zwei Jahren bei dem damaligen Streik, daß es wohl noch keine Reife, aber Muth und Entschlossenheit besitzt. Die fünf Punkte des damaligen Kampfes garantirten wohl die Ritter der Koalition, aber den Hauptpunkt gab doch der Handelsminister Ladislaus Vörös, nämlich das Recht der Vereinigung.

Vörös bewilligte anfänglich nur einen Verband der Eisenbahner. Später aber, als er sah, daß die Arbeiter von dem Verband der heiligen Krone nicht einmal hören wollen, da erlaubte er, daß sich die Arbeiter von den Werkführern separat organisiren.

Von dem Verband der Werkführer ist nicht viel zu sagen, denn er ist der Tummelplatz einiger blöder Kerle und die Speichelleckerei sowie Servilismus ist dort Tradition.

Ungarns Eisenbahnerwelt ist trotz der vielen Verbände heute noch unorganisiert, ausgenommen unseren Verband, fehlt es ihnen an Klassenbewußtsein. Auch möge man nicht glauben, daß die Beamtenwelt aus lauter Treibern bestehe. Denn nirgends gibt es soviel Elend und Beamtenherrschaft als gerade unter den Tausenden der Eisenbahnerbeamten. Sie werden erbärmlich bezahlt und sind noch genöthigt, den Herrn zu spielen. Ebenso die Unterbeamten, die Diener und Arbeiter sind. Es gährt in ihnen mächtig und was die Hauptsache ist, sie fangen Alle zu denken an.

Dieses Erwachen ist aber wahrlich nur den Schwindeleien Graf Batthyány's zu verdanken. Wie denn nicht! Am 17. Juni wurde zur Gehaltsregulirung gedrängt, am 23. September verkündete Theodor der Schönbärtige, daß bei der nächsten Zentralleitungssitzung Alles geordnet wird. Deputationen, mit einem Wort alles Mögliche. Am 4. November ließ er seinen Beamten Mißtrauen votiren wegen jedenfalls bekannter Dinge. Am 5. November besprach er dann im Galopp die Gehaltsregulirung und am 9. November kam er mit strahlendem Antlitz zu verkünden, daß die Gehaltsregulirung *in einigen Monaten* sich verwirklichen wird. Bedarf es da noch Worte? . . .

Das Avancement bei der Máv.

Das Budget des Handelsportefeuilles wurde bekanntlich durch Minister Vörös zusammengestellt. Wenn es auch nicht viel sagte, so stellte es wenigstens die Statusregulirung, welche noch Hieronymi's Gesetz versprach, in Aussicht. Dieses Gesetz bestimmt, daß innerhalb der Rangklassen bei den einzelnen Stufen das Mißverhältniß der Personenzahl ausgeglichen werden müsse. Schon die Regierung Stefan Tißa's mußte anerkennen, daß das unhaltbare Zustände sind, wenn in der einen Stufe der Rangklasse fünfmal so viel Personen sind, als in einer anderen.

Ladislaus Vörös bestimmte also nur, daß der Status in sechs Jahren stufenweise geordnet wird; dies wurde von der Koalitions-Regierung anstandslos angenommen, so daß sich aus dem Vorschlag ein Gesetz entwickelte. Nach dem Budget 1906 hätten allein bei den Beamten 2173 Personen avanciren müssen, denn nur so hätte man das Programm der Statusregulirung einhalten können.

Thatsächlich avancirten aber nur 1167. Dadurch wurden 600.000 Kronen erspart. Natürlich hatte das zur Folge, daß in den unteren vier Klassen weniger Vorrückungen waren und die Absicht des Gesetzes sich nicht verwirklichen ließ.

Hingegen war bei den Aufsehern ein Ueberavancement, denn man konstatierte, daß von dem Wenigen, was man den Beamten geben wollte, ein beträchtlicher Theil für das außerordentliche Avancement der Goldkrägen verwendet wurde.

Unter 13.000 Unterbeamten bekamen kaum 103 einen höheren Gehalt. Auch diese gehören zur sogenannten «Elite-Garde» der Unterbeamten. Die Vornehmsten, die Ausgewählten der zwei obersten Rangklassen. Interessant ist es, daß in der 7. Stufe der III. Rangklasse, wo die Personenzahl 1700 ausmacht, 37 avancirten. Und darüber wurde so ein großes Geschrei gemacht, Alles im Namen Kossuth's. Was wird nun mit den 21.000 Mann Diener- und Wächterpersonal, mit den Zehntausenden der Unterbeamten geschehen? Wer spricht von denen? Freilich, jetzt regiert die Koalition und Vörös ist nicht mehr Minister.

Die „Wohlfahrts“-Einrichtungen.

Dieser Bericht meldet etwas von den Wohlfahrts-Einrichtungen der Angestellten der Máv. Folgende Daten sind am interessantesten:

Pensionsinstitut.

Zahl der Mitglieder:	
Ende 1905	K. 32.965
» 1904	» 32.570
» 1896	» 21.517

Folgende Summen sind für Pension, Hilfs- und Erziehungs-Gebühren flüssig gemacht worden:

Im 1905	K. 7.816.420
» 1904	» 21.589.398
» 1896	» 4.042.950

Reinvermögen des Pensionsfondes:	
Ende 1905	K. 21.788.309
» 1904	» 21.589.398
» 1896	» 21.368.152

Pensionskasse.

Zahl der Mitglieder:	
Ende 1905	K. 16.366
» 1904	» 13.226

Die P.-Kasse hatte bis Ende des Jahres 1905 noch keinerlei Ausgaben.

Das Vermögen betrug im Jahre 1905 1,895.546 und im Jahre 1904 K. 731.277.

Krankenkassenskasse.

Zahl der Mitglieder:	
Ende 1905	K. 76.812
» 1904	» 69.988
» 1896	» 81.356

In ärztlicher Behandlung waren: Krankenkassenmitglied | Angehörige der Mitglieder

In 154.186 Fällen	In 140.979 Fällen
» 147.278 »	» 133.509 »
» 81.063 »	» 84.402 »

Reinvermögen der Kasse:

Ende 1905	K. 1,838.305
» 1904	» 1,782.547
» 1896	» 834.220

Dreißig Jahre.

Von einer warmen, brüderlichen Feier geben uns die *Kaposvárer* Genossen Nachricht. Fünf Arbeiter der dortigen Filialwerkstätte, Peter *Blahaut*, Georg *Schild*, Georg *Simonyi*, Kaspar *Spitzer* und Stefan *Szabó* stehen nicht weniger als 30 Jahre im Dienst der Máv. Jeder Tag, jede Stunde in fleißiger, schwerer Arbeit verbracht, kein Wunder, daß die Kaposvárer Brüder dieses Datum festlich begingen.

Bei dem Fest, welches am 8. Dezember stattfand, erschienen die Familienmitglieder und Kollegen der Gefeierten. Das Fest wurde durch den «*Vasuti Dalkör*» mit einem Glückwunschlief eröffnet, dann sprach Gen. Nikolaus *Kiss*, Präsident unseres Verbandes und Delegirter der Budapester Hauptwerkstätte. In ergreifenden Worten gab er den fünf Arbeitergenossen vis-a-vis ihrer Kollegen Ausdruck der Anerkennung für die Aufopferung ihrer körperlichen und geistigen Kraft in der schweren aufreibenden Arbeit. Seine Rede wurde begeistert aufgenommen.

Gen. Viktor *Pados* verlas hierauf die eingelaufenen Gratulationsbriefe und Telegramme. Hierauf wurde vom Gesangsverein ein Lied zum Besten gegeben, bei welcher Gelegenheit Kapellmeister Stefan *Gyulai* Gegenstand warmer Ovationen wurde.

Herr Werkstättenchef Sigmund *Porkoláb* würdigte mit herzlichen Worten die Verdienste der fünf Arbeiter und verdolmetschte hierauf seine und die Gratulationen des Beamtenkörpers. Unter Elfenrufen beendete er seine Rede. Hierauf sprach Gen. Ludwig *Szeitz* im Namen der *Pécser* Ortsgruppe. In längerer Rede feierte er die Jubilare.

Anerkennungen und Gratulationen kamen noch von Herrn Kontrolor Ludwig *Albrecht*, den Werkführern Ludwig *Bogár*, Nikolaus *Nürnberg* u. A.

Man plündert die Eisenbahner.

Nicht etwa durch Strolche oder dergleichen, sondern auf amtlichem Wege plündert man sie um ihre kleinen Gebühren, welche sie bisher in Form einer Hose erhielten.

Und das ist eben sonderbar, daß das bei dieser Regierung vorkommen kann, und es scheint, daß die Kossuth-Regierung ihre «Vergißmeinnicht»-Souvenirs in Form von ausgeflickten Hosen geben will. Jener große Herr, in dessen Hirn die Idee entstand, daß die Eisenbahner nur jedes *zweite Jahr* Winter- und Sommerbeinkleider erhalten, wollte gewiß, daß sich jeder Angestellte beim Anziehen der zerrissenen Hose an ihn erinnere. Folgende Verordnung wurde veröffentlicht:

217370/906. a. III.

An sämtliche Geschäftsleitungen und Dienstchefs.

Seine Excellenz der Handelsminister hat in seiner Verordnung vom 17. Juli, Nr. 36211, erlaubt, daß die anspruchsberechtigten Unterbeamten und Diener anstatt die Sommer- und Winter-Tuchhose, von nun an: 1 St. Sommer-Waschhose auf ein Jahr und 1 St. Winterhose auf zwei Jahre angewiesen bekommen.

Bei der ersten Vertheilung wird die Sommerhose wegen Reinigung in zweijähriger Benützungsdauer eingetheilt.

Was bedeutet das? Daß die Winterhose von jetzt an *nur jedes zweite Jahr* gegeben wird. Es bedeutet, daß die väterliche Vorsorge der Regierung die Eisenbahner jedes Jahr um eine Winterhose plündert.

Wir wissen ja, daß die jetzige Regierung bemüht ist, *die zwei Jahre Dienstzeit* zu verwirklichen. Aber warum fangen sie mit dieser wichtigen militärischen Reform gerade bei unseren Hosen an . . . ?

Fort mit allen bürgerlichen Zeitungen! Genossen, lasset Euch von diesen Blättern nicht mehr länger belügen und betrügen! Leset und verbreite unsere Parteiblätter: die Népszava und Volksstimme!

KORRESPONDENZ.

Oravica. (Man muß sich organisieren.) Unsere Oravicaer Genossen hielten Sonntag Nachmittag im Gasthaus zur «Lokomotive» eine gelungene Versammlung, deren Zuhörersehaf sich aus deutschen, ungarischen und rumänischen Arbeitern rekrutierte. Der Redner erklärte die Statuten und das Memorandum, welches so gefiel, daß die Anwesenden versprochen, in kürzester Zeit in unseren Verband einzutreten. Die Arbeiter wurden von dem »Heiligen Kronenverein« betrogen und sie versprochen, auf einem Bogen zu erklären, daß sämtliche aus jenem Verband austreten. Für die dortigen Zustände ist es bezeichnend, daß wenn die Schlosser Nachts bei Entgleisungen zu arbeiten haben, sie dafür garnichts erhalten, als den kleinen Taglohn. Kürzlich arbeiteten sie von halb 9 Uhr Abends bis 6 Uhr Früh, dafür bekamen sie nur den knapp bemessenen Lohn. Von Früh bis Mittag konnten sie rasten, dadurch verloren sie einen halben Tag und die halbe Zulage. Im Magazin müssen sie auch viehisch arbeiten von 6 Uhr Früh bis manchmal 11 Uhr Nachts. Bei der Bahnerhaltung kriegen sie 60—70 Kreuzer Taglohn. Ein Arbeiter Namens Kovács ist bereits 40 Jahre dort beschäftigt und erhält 2 Kr. Taglohn. Wenn ein Heizhausarbeiter auf die Linie geschickt wird, so erhält er für die Aussendung oder Nachtdienst keinen Heller. Wenn man sich beklagt, so schreit man den Arbeiter an, er möge nicht unzufrieden sein. Das Elend ist hier groß und die Organisation kommt zur rechten Zeit.

Székesfehérvár. Hier wurde die Protestversammlung am 25. November abgehalten. Acht Stationen und zirka 500 Eisenbahnangestellte nahmen an ihr theil. Auf der Tagesordnung war die Unfallversicherung und das allgemeine geheime Wahlrecht. Die Anwesenden wurden von Genossen Stefan Fülöp begrüßt; Präsident: Stefan Dobros, Schriftführer: Genosse Smolár und Gása. Redner Jakob Kürschner besprach in sehr treffenden Worten die Tagesordnung. Noch sprach Genosse Klein, worauf die Versammlung endete.

Vinga. Die Genossen Szikola und Libter verlangten kürzlich einen Urlaub, welcher auch bewilligt wurde. Aber! Ja, das große Aber! Der Herr Ingenieur will für die Zeit desurlaubes keine Bezahlung geben. Vergebens wandten sich die Kollegen nach Arad an den Obergeringenieur Gyulány, es gibt keinen Pardon und so können wir die Urlaubstage mit dem Bewußtsein verbringen, während dieser Zeit nichts verdient zu haben.

Istvántelker Hauptwerkstätte. (Die 50%ige Erhöhung der hiesigen Arbeiter.) Nach langem Leiden und vielerlei Bitten ist die 50%ige Erhöhung der Arbeiter angenommen worden. Allerdings wurde der Gehalt erhöht; aber fraget nur nicht, wie. Die ganze, mit großem Geschrei eingeleitete Gehaltserhöhung ist nicht mehr, als z. B. wenn ein Akkordarbeiter 20 Heller mehr erhält. Manchen langjährigen Arbeitern wurde sogar vom Lohn abgezogen, damit die Gehaltserhöhung für mehr ausseht.

Das ist doch wahrlich eine Infamie. Viele Arbeiter erhielten überhaupt keine Besserung.

Im Allgemeinen kann von einer Verbesserung der Lage der Eisenbahnarbeiter keine Rede sein, wenn den Arbeitern durch die Sonntagsruhe 8—10 Kronen entzogen werden. Und was möchten wohl die Herren Vorgesetzten dazu sagen, wenn man ihnen bei der Gehaltserhöhung das Quartiergeld abziehen möchte. Heiliges Memorandum, werfe endlich deine Schatten voraus!

AUS ALLER WELT.

Die Bruderschaft des Eisenbahnzugspersonals Amerikas. Die Bruderschaft des Eisenbahnzugspersonals wurde im September 1883 gegründet, sie begann aber erst ihre offizielle Thätigkeit im März 1884. Vor jener Zeit hatte eine Anzahl lokaler Verbände bestanden, die sehr viel Gutes für die Eisenbahner des Landes gethan hatten. Darnach entwickelte sich die Bruderschaft zu einer thätigen und erfolgreichen Organisation und heute ist sie eine der ersten Eisenbahnerorganisationen Amerikas. Sie hat über 80.000 Mitglieder und das, was sie für die Verkürzung der Arbeitszeit und zur Verbesserung der Lohn- und anderer Bedingungen gethan hat, läßt sich nicht feststellen, da diese Erfolge auch noch zum Theil anderen Eisenbahnerorganisationen zu verdanken sind; sicher aber ist, daß die Bruderschaft in diesen Bestrebungen immer die Führung übernommen hat. Die Bedingungen der Eisenbahner Amerikas haben sich von Grund auf geändert, die Arbeitszeit ist kürzer, die Löhne sind besser geworden und diese Erhöhungen belaufen sich auf Millionen per Jahr. Auch war die Bruderschaft eine der ersten Organisationen, die für die Einführung der Luftbremsen, der Patent-Verkuppelungsapparate und anderer Verbesserungen bei den Eisenbahnen Amerikas eintrat.

Was die Krankenunterstützungen anbetrifft, die die lokalen Verbände gewähren, so kann man natürlich darüber keinen eingehenden Bericht aufstellen, bis zum Januar 1906 indessen hat die Bruderschaft nicht weniger als 12,006.609 83 Dollars bei Todesfällen und bei Arbeitslosigkeit an die Mitglieder gezahlt.

VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

Telefon-Nr. 76-01.

Telefon-Nr. 76-01.

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Budapest, nördliche Ortsgruppe. Wir verständigen unsere Mitglieder, daß Präsident Lovas abgedankt hat und wird infolgedessen bis zur nächsten Generalversammlung Vizepräsident Szohner die Agenden der Ortsgruppe versehen.

Ujvidék. Die Ortsgruppe hält ihre Versammlungen Kamenici-ut 65. Amtsstunden jeden Samstag um 8 Uhr. Mitgliederversammlung jeden ersten Sonntag des Monats von 2—5 Uhr.

Szombathely. Am 23. d. M. hält die Leitung im Vereinslokal eine Mitgliederversammlung. Es wird gebeten, unbedingt zu erscheinen. Konferenz am 30. d. M., 3 Uhr Nachmittags.

Karánsebes. Am 28. d. M. findet hier die Gründung einer Ortsgruppe statt. — Tagesordnung: 1. Die Lage der Eisenbahnarbeiter. 2. Gründung der Ortsgruppe.

Tövis. Die hiesige Ortsgruppe hält ihre Versammlungen in den Lokalitäten des Gasthauses Kerekes, in der Nähe der Station. Konferenz der Gruppenleitung jeden Samstag von 3—5, Mitgliederversammlung jeden dritten Sonntag von 2—5 Uhr.

Korrespondenz der Redaktion.

Erklärung. Wir sind ein Kriegsblatt und seit unserer ersten Nummer angefangen stehen wir in der Mitte der Bewegung der Eisenbahnarbeiter und Angestellten und kämpfen einen erbitterten Kampf um die großen heiligen Interessen derselben.

Unzähligen Angriffen waren und sind wir ausgesetzt, indessen waren wir auch nicht faul in der Vertheilung der Wunden und Angriffe.

Eines müssen wir indessen konstatieren: uns führte im Kampfe nie persönliche Antipathie oder persönlicher Zweck, sondern immer das gut erwogene Interesse der durch uns vertretenen Eisenbahner.

Weshalb wir uns so äußern, das hat folgenden Grund: Zur Zeit des leidenschaftlichen Kampfes standen an der Spitze des Feindeslagers die Herren Paul Turcsányi und Franz Breuer-Barabás. Es ist daher klar, daß wir unsere Angriffe gegen sie richteten.

Jetzt hat sich indessen die Lage verändert. Turcsányi und Breuer stehen uns nicht mehr entgegen und wir halten es für eine Ehrenpflicht, zu erklären, daß die gegen diese Herren gerichteten Angriffe rein objektive Gründe und Zwecke hatten, es lag aber nie in unserer Absicht, sie in ihrer persönlichen Ehre zu beleidigen.

Die Redaktion des
«Fachblatt der Eisenbahner».

Im Interesse des rumänischen Fachblattes.

Vor Wochen erschien in unserem Blatte ein kurzer Anruf wegen der rumänischen Eisenbahner-Fachzeitung. Wir forderten die Ortsgruppen auf, uns zu verständigen, ob sie rumänische Blätter nöthig haben. Wir erhielten nur wenige und nicht befriedigende Antworten, so daß wir genöthigt sind, uns mit dieser Frage näher zu befassen.

Unsere Organisation hat bisher drei eigene Blätter: *Magyar Vasutas*, *Fachblatt der Eisenbahner* und *Horvatska Zeljeznikar* (kroatisch). Außerdem kriegen unsere slavischen Genossen ein slavisches Arbeiterblatt zugesendet, welches sich ausführlich mit den Eisenbahnerangelegenheiten und der Organisation befaßt.

Das ist ein riesiger Fortschritt. Solch ein Fortschritt, wie wir ihn im Anfang unserer Organisation gar nicht gehofft haben. Aber diese drei, beziehungsweise vier Blätter sind noch immer zu wenig. Aus den südlichen Theilen Ungarns und aus Siebenbürgen erhalten wir fortwährend Zuschriften wegen eines rumänischen Blattes, weil dort sehr viel Rumänen sind, die nur so für unseren Verband und für die Organisation gewonnen werden können, wenn sie verstehen, warum und aus welchem Zweck wir uns organisieren.

Die Richtigkeit dieser Behauptung hat das Organisationskomité eingesehen. Man ist sich im Reinen, von welcher großer Wichtigkeit es für die Zukunft der Organisation ist, wenn sämtliche Eisenbahner jeder Nationalität in ein Lager vereint sind. Das Organisationskomité hat auch die Absicht, zu bestimmen, daß die rumänischen Brüder in ihrer Muttersprache das heilige Prinzip der Vereinigung kennen lernen. Aber die Vorbedingung ist, zu erfahren, daß beiläufig wie viel rumänische Exemplare in den ersten Wochen nöthig sind.

Aus diesem Grunde fordern wir neuerdings die Leitungen der Ortsorganisation und die Vertrauensmänner, sowie die Genossen in solchen Ortschaften, wo noch keine Organisationen vorhanden sind, auf, uns mitzuthellen, wie groß die Anzahl der rumänischen Arbeiter in ihrem Wohnort ist sowie auch die voraussichtliche Zahl der nöthigen rumänischen Blattexemplare. Wenn das Organisationskomité diesen Ausweis erhält, so hoffen wir, die rumänischen Genossen baldigst mit einer Fachzeitschrift erfreuen zu können.

Achtung! Wir verständigen unsere geehrten Abonnenten, daß es heuer leider unmöglich ist einen deutschen Kalender herauszugeben, da zu wenig deutsche Mitglieder vorhanden, dies aber sehr große Opfer erfordern würde.

Wir empfehlen unseren Kollegen, die der ungarischen Sprache nicht mächtig sind, sich den inhaltlich wirklich gediegenen «Volksstimme»-Kalender anzuschaffen. Die Redaktion.

Mittheilung der Administration.

Die nächste Nummer des «Fachblattes der Eisenbahner» erscheint wegen den dazwischen fallenden Weihnachtsfeiertagen einen Tag später.

Verantwortlicher Redakteur: Desider Fürst.

Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.