



ORGAN DER UNGARISCHEN EISENBÄHNBEDIENSTETEN.

Redaktion und Administration:  
 Budapest, VII., Csömöri-ut Nr. 28 (Garai-Bazar)  
 wohin alle Briefe und Sendungen zu adressiren sind.

= Erscheint =  
 jeden Samstag.

Pränumerationspreise:  
 Monatlich --- fl. --.40 (K --.80) | Halbjährlich --- fl. 2.40 (K 4.80)  
 Vierteljährlich --- > 1.20 (< 2.40) | Einzele Nummer > --.10 (< --.20)

## Arbeitsgenossen!

Was wir in der ersten Nummer des «Fachblatt der Eisenbahner» voraus sagten, der heißumstrittene Wunsch langer Jahre ist zur Wahrheit geworden: die Regierung bestätigte die Statuten des Verbandes der ungarischen Eisenbahnbediensteten.

Die Bediensteten der ungarischen Eisenbahnen erhalten also eine neue Organisation, die alle Arbeitsgenossen fest verbinden wird, stärker und enger denn die alte freie Organisation. In gesicherter Stellung und in naher Berührung mit seinen Mitgliedern wird dieser Verband wirkungsvoll und muthig für Recht und Wohl des Eisenbahnproletariats eintreten können, gegründet auf die Lebensinteressen und wichtigsten Bedürfnisse der Verbundenen, wird er den Stürmen der ersten Kämpfe widerstehen. Kein Verband des Prunkes, der Bälle und der erlogenen Beamtennoblesse, aber auch kein Verband der heuchlerischen Bettelei, wird der neue Verband mit Hilfe des solidarischen Selbstbewußtseins seiner Mitglieder aufrecht und mannhaft im Kampfe für das gemeinsame Interesse stehen, und am Tage der Geburt, in der ersten Stunde des Lebens ergehen die alten Forderungen stärker denn je an die entscheidende Macht, ergeht der Kampf ruft von neuem die alten Kampfgenossen und an die neuen, die da kommen müssen.

Der Ruf nach menschenwürdiger Arbeitszeit, der Protest gegen verthierenden Mißbrauch der arbeitenden Kraft. Weniger Arbeitszeit und mehr Zeit zur Ruhe, weniger Arbeitszeit und mehr Zeit zur Zerstreung und zur geistigen Weiterentwicklung! Weniger Arbeitszeit — das ist unsere Forderung —, damit mehr Männer Dienst erhalten und damit die Masse der Arbeitslosen nicht auf den Lohn der Arbeitenden drücke, daß Unfall und Unglück seltener werden, daß der todmüde Arbeiter nicht ermattend in die Maschine taumeln müsse. Weniger Arbeitszeit — das ist unsere Forderung —, denn in allen Kulturstaaten

Europas sind die Staatswerkstätten zu Musterstellen der Sozialpolitik, der Arbeiterwohlfahrt geworden und nur in Ungarn sind sie die Musterstellen kapitalistischer Ausbeutung, absoluter Beamtenwillkür und des unbarmherzigen Mißbrauchs der Arbeitenden. Und wir fordern weniger Arbeitszeit, weil auch wir einen Wunsch und ein Recht am Leben haben, weil auch wir Weib und Kind besitzen und einer freien Stunde für diese bedürfen.

Die Noth der Entsagung liegt drückend auf der Arbeiterschaft der Eisenbahnen. Kapitalistischer Lebensmittelwucher und die volksfeindliche, räuberische Zollpolitik des ungarischen Großgrundbesitzes rissen den Bissen vom Munde der Arbeiterschaft. Die leitenden Kreise sahen ungerührt den Bissen Fleisch vom Teller des Eisenbahners schwinden, sie sahen ungerührt die Kinder der Bediensteten in Folge elender Unterernährung dahinsiechen. Darum rufen wir es heute hinaus ins Land: Niemand sorgt für Euch, sorgt daher für Euch selber und fordert dringend höhere Löhne, menschenwürdige Bezahlung Eurer Kraft. Es ist nicht genug, darben zu leben und früh in die Grube zu fahren, während Andere schwelgen und glänzen — von Eurer Arbeit. Es ist kein Leben des Lebens werth, wenn Ihr nach ermüdender Arbeit Euch am Brode des Elends für die Mühe des kommenden Tages bereit stellt. Das Werk Eurer Hände bildet täglich Millionen, die Einkünfte Eurer Arbeit bereichern den Staat und seine glücklicheren Angestellten; Ihr, Arbeitende der Eisenbahnen, die Ihr Alles schafft, Ihr habt ein unveräußerliches Recht aufs Ganze; fordert muthig also ein menschlich Theil davon! Diesen Ruf senden wir am ersten Tage der neuen Organisation an die Bediensteten der Eisenbahnen — diesen und noch manchen anderen.

Den Kampfesruf gegen die brutale Willkürherrschaft des Beamtenthums. Rüstet Euch und stehet selbstbewußt auf Euer Recht und Eure feste Solidarität bauend, vor den befehlenden Herren. Fordert unentwegt und laut

die endliche Ordnung des Disciplinarganges, die Ordnung im Sinne der Wünsche der Arbeitenden. Fordert die Sicherung Eurer Urlaubsrechte und deren unabhängigen Genuß, und gedenket der Nothwendigkeit einer Sicherung Eurer Stellung, einer Sicherung gegen willkürliche Entlassung.

Die Zeit der selbtherrlichen Beamten tyrannei muß bei den Eisenbahnen für immer vorbei sein, die Arbeiterschaft ist sich ihrer wichtigen, unentbehrlichen Stellung bewußt, und muß diese entsprechend ein gleiches Theil in der Administration der Eisenbahnpersonal-Angelegenheiten eingeräumt erhalten.

Der Verband wird durch die Reform des Konsums eine Verbesserung der Arbeiterwohlfahrt anstreben und durch eine Demokratisierung der Krankenkasse eine Heilung der bestehenden unmenschlichen Zustände versuchen. Vielleicht durch die Verbesserung der Lage der Kassenärzte, vielleicht auch im Wege der freien Arztwahl aber unbedingt und schlaunigst muß die Behandlung der Kranken des Eisenbahnerproletariats eine verbessernde Aenderung erfahren. Die Pensionsbedürfnisse der Eisenbahner müssen an Stelle des Almosens zur wahrhaften, erhaltenden Versorgung nach jahrelanger Aufopferung der Lebenskraft werden. Nicht eine Zulage zum Bettel, sondern eine Pension muß gefordert werden, und der Staat, der die unfruchtbare Arbeit des Soldatenspiels mit einer ausreichenden Pension seiner Offiziere belohnt, der auch die höheren Beamten der Eisenbahnen menschenwürdig versorgt, muß auch den Bedürfnissen Derer entgegenkommen die ihre Jugend und ihre letzte Kraft im Dienste, und zwar im fruchtbringenden Dienste dieses Staates aufzehrten.

Und das ist noch nicht genug. Nicht nur die Mühen des Tages zu erleichtern ist die Aufgabe eines großen Arbeiterverbandes. Die mächtige Kraft einer selbstbewussten Arbeiterschaft muß geformt und gebildet werden.

Der trübe Blick der gequälten Ar-

beiter muss einer Zukunft, einem neuen Ziele zugewendet werden, einem Ziele welches über die Mühe des Tages hinweg zur Idee des modernen und freien Menschen leitet. Die endliche Befreiung vom Joche der Lohnsklaverei, der neue Tag dessen erste Strahlen schon um den Häuptern der Kinder spielen, sei angekündigt. Die Kraft die im Verbands Tausender Gleichgesinnter schlummern, sie werde nicht voll aufgebraucht im Kampfe um das tägliche Brot, sie werde gebildet, sie werde geführt, den neuen Zielen der selbstbewusst und unentwegt vorwärtsschreitenden Gesamtarbeiterschaft entgegen.

Arbeitsgenossen!

Ein neuer Tag bricht an! *Sorgt für den Anschluss eurer Arbeitsbrüder, sorgt für die Verbreitung Eurer Presse und sorgt für das Heil der Gegenwart und für die Befreiung Eurer Kinder.*

Die Zeit der Bewusstlosigkeit ist vorüber; mögen die «Gebildeten» der Eisenbahnen weiter winseln und betteln, mögen sie gleich unfähigen Knaben ihr Heil in der Protektion der Grafen und Parlamentshelden suchen. *Ihr stehet aufrecht und im Bewusstsein Eurer Kraft.* Was Ihr errungen habt bis heute, daß habt Ihr selbst errungen — was Ihr erringen wollt, daß müßt Ihr selbst erringen. *Ihr sollt nicht betteln und nicht heucheln: — der Kampf sei Eure Tugend.*

Kommet und scharet Euch um Eure Fahne! Zum ersten Willkomm halle Euch das Wort des großen Dichters des Proletariats entgegen, das Wort Freiligraths: *«Der Mann ist uns der liebste, der grad und aufrecht steht.»*

### Die Zsebrák-Partei.

Herr Turcsányi, der als tüchtiger Geschäftsmann die Hüllen des Märtyrers abstreifte, wagte es in den Konsumkampf einzutreten. Das Auftreten Turcsányis kam ganz unerwartet, machte doch die ihm zuteil gewordene Verachtung jede öffentliche Thätigkeit desselben unmöglich.

In unbegreiflicher Unverschämtheit hat sich nun Paul Turcsányi selbst übertroffen. Er trat wieder in die Öffentlichkeit und organisierte zur Generalversammlung des Konsums seine höchst eigene »Zsebrák-Partei«. Herr Turcsányi trachtet also wieder sich auf Kosten von 14.000 Arbeitern zu bereichern.

Diese Umstände zwingen uns Herrn Turcsányi und seine Genossen zu entlarven und die herrliche Gesellschaft den Mitgliedern des Konsums vorzuführen.

Daß Herr Turcsányi kein tadelloser Charakter ist, hatten wir bereits des öfteren zu bemerken. Turcsányi hat als Notär des Konsums nie eine Stunde gearbeitet, trotzdem er seinen Gehalt von monatlich 100 Kronen mit größter Seelenruhe verzehrte. Doch er that noch mehr.

Als der Almosenverband gegründet wurde, und Turcsányi damit die Gelegenheit geboten schien, sich seine Lage zu verbessern, nahm er beim Konsum einen dreimonatlichen Gehalt als Vorschuß auf und — reiste ab. Die Stellung des Notärs verweiste, der Vorschuß aber gelangte bis heute in die Konsumkasse nicht zurück.

Weiters war es derselbe Herr Turcsányi, der in der Hauptstadt und in den größeren Städten des Landes Konsumvereine grün-

den wollte um so dem Konsum Konkurrenz zu bieten. Und dieser Mann wagt es heute von den Mitgliedern des Konsums Vertrauen zu betteln.

Ein zweites Mitglied der Zsebrák-Partei ist Herr Heinrich Somogyi, der seine Wahl den organisierten Eisenbahnern verdankt und der diese so schmachlich verrathen. Er war es, der gelegentlich einer Sitzung der Kontrollkommission, welche sich mit dem Einkauf von Fett befaßte, das Offert eines Wiener Produzenten aus der Tasche zog und der Direktion unterbreitete.

Herr Somogyi verwechselte augenscheinlich den Verband der Konsumenten mit seiner Tasche, er war also schon deshalb einer der würdigen Vertreter der Zsebrák-Partei.

Ein dritter Held der Zsebrák-Partei ist der einstige Vertheidiger des Dr. Kiss János Regimes, der alte Sarlay.

Dieser edle Herr trug gleichfalls ein Offert bezüglich getrockneter Pflaumen in der Tasche und unterbreitete dieses gleichfalls in öffentlicher Kommissionssitzung.

Die Sünden der Zsebrák-Partei in ihrer Totalität sind zahllos.

Hier ist in erster Reihe der Renumeration zu gedenken. Diese Angelegenheit wurde durch den Willen des Plenums der Jahresversammlung beinahe einstimmig zustimmend erledigt. Aber ein Herr Desider Erdős appellierte diesen Beschluß an den Gerichtshof, der denselben aus *formellen* Gründen für nichtig erklärte. So vernichtete der treueste Freund und Anhänger Turcsányis den Willensausdruck von 14.000 Menschen.

Und auch des Falles Kunitzer sei gedacht. Kunitzer wurde anfangs auf die Dauer eines Jahres, später für immer aus dem Konsume ausgeschlossen. Er hatte Konsumgelder auf unerlaubter Art und Weise verwendet.

Dieser Kunitzer fand aber warme Vertheidigung bei den Herren Turcsányi und Somogyi, war es doch er, der die Lieferungsangebote an Somogyi leitete und diesen, sowie den Genossen desselben 1% Rabatt zusagte.

Wir wollen nicht gesagt haben, daß diese Provision auch angenommen wurde. Dinge, von denen wir keine unbedingt sichere Kenntniß besitzen, wollen wir lieber ruhen lassen. Doch es ist uns bekannt, daß die genannten Herren plötzlich in großer Liebe zu Kunitzer entbrannten und das sie es sogar versuchten den zweifach Ausgeschlossenen die Direktionsmitgliedschaft zu sichern.

Die Eisenbahnarbeiterschaft ist am Kreuzweg angelangt. Links zieht die Partei der Zsebráken ihren Weg, an dessen Ende der unbedingte Verfall des Konsums lauert.

Rechts ziehen die wohlorganisierten Truppen der Eisenbahnarbeiter, die sich das Ziel setzten, den Konsum in eine Institution umzuwandeln, welche billige Lebensmittel in guter Qualität den Mitgliedern zukommen läßt, und den Konsummitgliedern den erwachsenen Nutzen zuweist.

Die Korruption der Zsebráken-Partei kann nur weitere Korruption zeugen, die Arbeiterschaft will im Interesse der 14.000 Konsumenten ein System der Ordnung und Wohlanständigkeit in die Verwaltung des Konsums einführen.

Konsumgenossen!

Die Wahl ist keine schwere! Der Arbeiterverband muß auch im Konsum siegen!

Hoch der Konsum der selbstbewußten Eisenbahnarbeiter!

\*

Der Konsum bietet seit 4-ten April allen Mitgliedern Gelegenheit ihre Legitimationen zu übernehmen. Die Legitimation ist unbedingt zur Theilnahme an der Generalversammlung erforderlich. Die Ausgabe der Legitimationen erfolgt in der Kanzlei des Konsums (VII. ker., Izabella-utca 50. sz. l. em.).

### Zur Konsumfrage.

Zur Konsumfrage wird uns geschrieben:

Konsumvereine sind kleine soziale Palliativmittel, um die Arbeiter aus den Klauen des Zwischenhändlers zu befreien und sie mit unverfälschten Nahrungsmitteln bester Qualität zu versehen. Nur die grenzenlosen Missbräuche, die der Zwischenhandel mit der Fälschung der Lebensmittel getrieben und noch verübt, gab und ist die Veranlassung zur Errichtung von Konsumvereinen, zur Selbsthilfe gegenüber diesen Fälschern, Schwindlern und Ausbeutern. Ein Konsumverein hat dafür Sorge zu tragen, dass an seine Mitglieder nur solche Waaren zur Ausgabe gelangen, welche nicht gefälscht, sondern vollwerthig sind, daher nur Waaren bester Qualität, die in keiner Hinsicht weder mit unschädlichen, noch mit gesundheitsschädlichen Surrogaten oder fremden Beimischungen versehen sind — auch minderwerthige Waare soll sich jeder Konsumverein vom Leibe halten. So kann es durchaus nicht gleichgiltig sein, ob wir zu unserem Hausbedarf ein Mehl von der besten Mühle oder aus Mühlen, die minderwerthige Fabrikate erzeugen, benützen. Die Kaufkraft des Arbeiters kann nur durch Verabreichung von prima Waare unterstützt werden; wenn nun die besten Qualitäten einer Waare theurer sind als die Minderwerthige, so darf dies einen Konsumverein nicht im mindesten aus dem Gleichgewicht bringen. Die Walzmühle wird ihr Mehl immer um einen höheren Preis an den Mann bringen, wie jede andere Mühle — und die Preisdifferenz ist durchaus kein Argument, um nicht die besten Mehlsorten zu führen. Die Intentionen eines Konsumvereines dürfen nicht aufs Geldverdienen, auf Kapitalsanhäufung gerichtet sein, wie bei den Zwischenhändler, sondern er darf von seinen Mitgliedern nicht mehr Nutzen ziehen, als eben unumgänglich nöthig ist, auch in dieser Beziehung hat er die Manipulationen des Zwischenhändlers zu vermeiden; die Paar Gulden Nutzen, welche eine mindere Waare gegen einer Waare bester Qualität mehr abwirft, darf bei der Leitung eines Konsumvereines keinen Ausschlag geben.

Dass der Konsumverein der ung. Staatsbahnen diesen seinen Pflichten und den Intentionen nicht gerecht wird, beweisen die vielen Klagen seiner Mitglieder — er unterscheidet sich von den leistungsfähigeren Zwischenhändler nur dadurch, dass er noch höhere Preise festsetzt, wie diese und dass er ferner die Waare auf seine Echtheit zu prüfen nicht in der Lage ist, hat sich auch schon ergeben. Der Leitung fehlt für die Führung eines Konsumvereines das richtige Verständniß, sie begreift nicht, dass die sozialen Verhältnisse die Gründe des ganzen Unternehmens sind; es fehlt der Tropfen sozialistischen Oels, der ungemein nöthig ist, das Werk zu schmieren, soll es nicht in Stockung gerathen; es fehlt die sozialistische Grundlage, auf welcher die Konsumvereine aufzubauen sind — daher es unter dieser Leitung nie besser werden kann, nachdem sich unter den Direktionsmitgliedern gerade das Gegentheil bemerkbar macht. Was den Konsumverein der ung. Staatsbahnen noch aufrechterhält, ist das unsichtbare Trucksystem, welches er seinen Mitgliedern gegenüber in Anwendung bringt und wozu ihm die Direktion dienstfreundlich an die Hand geht, vielleicht bewusst, vielleicht auch unbewusst, das Resultat ist immer dasselbe — dem Konsumverein wird hiedurch die Möglichkeit geboten, seine Mitglieder in einen Abhängigkeitsverhältniss zu erhalten.

Durch das Zugeständniß der Direktion, die Forderung, welche der Konsumverein an seine Mitglieder zu stellen hat, in den

Gehalts- und Lohnlisten für denselben in Abzug zu bringen, ermöglicht es dem Konsumverein sein famoses Markensystem in Anwendung zu bringen, hiedurch wird der Korruption Thür und Thor geöffnet. Der minderbemittelte Arbeitssklave ergreift natürlich mit Freuden diese Gelegenheit einer Kreditgewährung, ohne zu bedenken, dass ihm dieser Markenvorschuss bei der nächsten Gehaltszahlung unnachsichtlich in Abzug gebracht wird und er hiedurch jeden Monat gezwungen ist, sich einen neuerlichen Markenvorschuss zu nehmen. Nun erfolgen aber diese Markenvorschüsse nur gegen Ende des Monats, wo das Baargeld bei den Minderbemittelten anfängt knapp zu werden, Wenn nun der Kreditnehmer durch Familienverhältnisse in die Lage kommt — dass auch andere Hausbedürfnisse zu decken sind, die nicht aus den Konsumverein bezogen werden können so schreitet er zum Verkauf dieser Marken — natürlich gegen hohen Prozentnachlass — um Baargeld zu erhalten. Hiedurch wird ihm die Möglichkeit genommen, sich nicht sobald aus den Fesseln, in die er durch diese Machinationen verwickelt wurde, zu befreien.

Den Ausführungen unseres Korrespondenten haben wir folgende Bemerkungen beizufügen:

Im Gegensatz zu seiner Meinung suchen wir die Vorzüge eines Konsumvereines nicht nur in der Verbesserung der Qualität der elieferten Lebensmittel, sondern auch in der Verbilligung des Preises derselben. Auch die Sammlung eines grösseren Reservefondes ist im Interesse einer billigeren Einkaufsmöglichkeit wünschenswerth. Selbstverständlich müssen sämtliche Wohlthaten und Begünstigungen des Konsums ausschliesslich der Arbeiterschaft und niemals etwaigen Aktionären zugute kommen. Das Trucksystem (eine Art kapitalistischer Ausbeutung, mit deren Hilfe der Arbeiter gezwungen wird einen grossen Theil seines Lohnes in der Form von Lebensmitteln zu nehmen) ist unbedingt verwerflich und zu bekämpfen. Um ein Bild eines modernen Konsumvereines zu geben, schliessen wir hier einen auszüglichen Bericht der Leipziger Arbeiterkonsumvereine bei. Der Bericht lautet:

*Die Konsumgenossenschaften zu Leipzig-Plagwitz*, zurzeit die grösste Deutschlands, hat in der Zeit von Anfang Juli 1905 bis Februar dieses Jahres wiederum einen bedeutenden Mehrumsatz erzielt. Während die Genossenschaft in demselben Zeitabschnitt des Jahres 1904—1905 einen Verkaufserlös von 8,471.239 M. aufzuweisen hatte, betrug er diesmal 9,437.352 M. Diese Steigerung des Umsatzes ist erzielt worden, obwohl ein nicht unbedeutender Rückgang in der Mitgliederzahl zu verzeichnen ist. Gegenwärtig beträgt die Zahl der Mitglieder 38.425. Der von der ehemaligen Connewitzer Genossenschaft übernommene Fleischereibetrieb brachte einen Verkaufserlös von 547.198 M. Die Einnahmen aus Wurst und Delikatesswaren betragen allein 138.528 M. Trotzdem hat dieser Zweig des Unternehmens noch keinen Ueberschuss abgeworfen. Zurzeit unterhält die Genossenschaft neun Fleischverkaufsstellen. Das Besitzthum der Genossenschaft an Grundstücken beträgt 398.000 M., das an Gebäuden 1,969.000 M. In eigener Bäckerei produziert die Genossenschaft täglich 17.000 Brote, und der Verbrauch an Butter beträgt rund 400 Zentner.

### Das Memorandum der Lager-, Depot- und Stationsarbeiter.

Die Lager-, Depot- und Stationsarbeiter richteten an den Handelsminister ein Memorandum, welches theilweise die Lage der betreffenden Arbeiter schildert, theil-

weise die Mittel zur Besserung in Vorschlag bringt. Die wichtigsten Momente des Memorandums sind die folgenden:

Die Leiden der Lager-, Depot- und Stationsarbeiter haben sich in letzter Zeit stetig vermehrt. Das «Premiensystem» führte die Stationsleiter zu einer Organisierung des Dienstes, welche aller Sozialpolitik Hohn spricht. Es gibt im Lande kein Unternehmen, welches seine Arbeiter in gleicher Weise ausbeutet.

Der ununterbrochene und schwere Dienst währt täglich 17—18 Stunden lang und wird in gesundheitsschädlichen, dem Wechsel der Witterung unvermindert ausgesetzten Lokalitäten geleistet.

Die Lagerarbeiter, welche mit Ein- und Ausladung, sowie auch mit der Ueberladung der Waaren beschäftigt sind, haben in allen größeren Stationen eine tägliche Dienstzeit zu leisten, deren Grösse ausschliesslich von der Bestimmung des Dienstoberen abhängt. Zum großen Theile währt diese Arbeitszeit 17—18 Stunden, so, daß im besten Falle eine Arbeitspause von 5—6 Stunden bleibt. Und ähnlich liegen die Verhältnisse in den Transitlagern auch.

Selbstverständlich bleibt diese unmäßige Arbeitszeit nicht ohne Rückwirkung auf den Gesundheitszustand der Arbeiter; der größte Theil derselben bricht unter der Last des Dienstes zusammen.

Zu bemerken ist, daß das bereits veraltete Gewerbegesetz einen maximalen Arbeitstag von 16 Stunden fixirt. Die Praxis übertretet hier also weit die Grenzen, welche das Gesetz gezogen.

In den kleineren Stationen, wo die Arbeiterschaft in kleinerer Zahl beschäftigt ist, wird nach einer 36stündigen Arbeitszeit eine Ruhezeit von 12 Stunden gewährt, doch oft fällt diese Ruhepause auf den einzig freien Sonntag Nachmittag. Eine solche ungeheure Abspannung der Arbeitskraft wäre selbst im Interesse des Dienstes zu vermeiden.

Die Lage der Depotarbeiter gleicht vollkommen der Lage der Lagerarbeiter. Ein Unterschied liegt nur in dem Umstande, daß die den Depotlagern zugetheilten Arbeiter einen sonntägigen Inspektionsdienst leisten, welcher mit  $\frac{6}{10}$  des Taglohnes für eine 5stündige Arbeitszeit vergütigt wird. Weiters haben die Depotarbeiter wohl nur einen 10stündigen Arbeitstag, erhalten aber im besten Falle 50—60 Kronen Monatslohn, da die für Sonntagsarbeit zu leistenden Beträge seitens der Staatsbahn nur mit langwieriger Verzögerung ausgefolgt werden.

Die Lage der Akkordarbeiter ist gleichfalls keine bessere, die Einheitspreise stehen mit der geleisteten Arbeit in keinen Verhältniß. Diese Nothstände zu beseitigen, ist der Zweck der folgenden Vorschläge:

Den Stationsarbeitern ist eine ihrer Arbeitszeit gleichkommende Ruhezeit zu gewähren.

Das heutige Arbeitsverhältniß wurde noch zur Zeit eines kleineren Verkehrs fixirt. Seither verdoppelte sich der Verkehr, damit die Arbeit der Bediensteten. Die diesbezügliche Regelung des Dienstverhältnisses steht also rein im Interesse des Dienstes.

Den Lager-, Depot- und Stationsarbeiter ist eine Gehaltsaufbesserung von 20% zu sichern.

Das Minimum des Taglohnes ist mit 2 K. 40 Heller zu fixiren, folglich muß eine Aufbesserung des Taglohnes von 20 Heller erfolgen, insoweit dieser die Höhe von 4 Kronen nicht erreicht.

Die Akkordlöhne der Lagerarbeiter sind folgend festzustellen:

Sackwaare, ohne Anbetracht des Inhaltes, für Ein- und Auswaggoniren 2 Kronen (100 Mztr.)

Jede Ein- und Auswaggonirung einer anderen Waare 3 Kronen (100 Mztr.).

Auswaggonirung von Eisen oder anderen schweren Waaren pro Tonne 40 Heller. Wenn keine Beschäftigung vorhanden ist, ist es gestattet den Arbeitsplatz zu verlassen.

Amtliche Waage 2 Kronen pro Tonne.

Die Depotarbeiter fordern:

Für Ausladung der Kohle 2 Heller pro Mztr.

Aufspeicherung des Holzes in 2 M. Höhe 16 Heller, in 4 M. Höhe 32 Heller.

Bei Stundenarbeit ist ein Stundenlohn von 25 Heller zu gewähren. Wenn keine Akkordarbeit vorhanden ist, ist immer Stundenarbeit zu berechnen.

Die Depotarbeiter fordern für den Sonntägigen 5stündigen Inspektionsdienst den vollen Tageslohn.

Die Ausladung auf Privatrechnung bleibt der privaten Vereinbarung vorbehalten.

Ueberstunden sind mit 50% höheren Stundenlohn zu bezahlen.

Ueberstunden dürfen nur jeden zweiten Tag gearbeitet werden.

Dort, wo die Arbeitszeit 17—18 Stunden währt, wäre es überhaupt zweckmäßig die Dienststellen, zwecks Abwechseln, doppelt zu besetzen.

Ausserdem ist für entsprechende Speise- und Waschklokalitäten zu sorgen.

#### Sonntagsruhe.

Bei Betrieben, welche ununterbrochen Arbeiter fordern, ist jede zweite Woche ein 36stündiger Ruhetag zu gewähren. Kann der Betrieb unterbrochen werden, so ist dieser Ruhetag jede Woche zu gewähren.

#### Pension.

Die Pensionsfähigkeit ist an eine 30jährige Dienstzeit zu binden.

#### Behandlung.

Den Arbeitern ist eine unbedingt humane und menschenwürdige Behandlung zuzumessen. Die Zeit der Arbeitslosigkeit ist so zu berechnen, daß den betreffenden Arbeiter daraus kein Schaden erwachse.

### Achtung, Arbeitsgenossen!

Die «Internationale Transportarbeiter-Föderation» erließ folgenden Aufruf an die Transportarbeiter, *also auch an die Eisenbahnarbeiter* aller Länder:

Hamburg, 1. April 1906.

Achtung, Kameraden!

Die Seeleute in Hamburg-Altona sind heute in den Streik eingetreten. Das Hamburger Großhändlerthum, bekanntlich am reaktionärsten und protzenhaftesten, hat die bescheidenen und berechtigten Forderungen der seemännischen Arbeiter nicht nur nicht anerkannt, sondern hat auf die durchaus sachliche Eingabe der seemännischen Arbeiter Hamburg-Altonas überhaupt nicht geantwortet, also jede mündliche Verhandlung schroff und brutal abgelehnt. Darauf haben die seemännischen Arbeiter gezwungen zum Streik greifen müssen, weil die unerhörten Mißstände, unter denen sie so schwer zu leiden haben, einfach nicht mehr zu ertragen sind. Sie fordern die tarifliche Festsetzung von Minimalheuern für alle Hauptchargen, einen einheitlichen Überstundenlohn von 40 Pfennig, Regelung des Überstundenwesens und die Einsetzung einer gemeinsamen Beschwerdekommision für das Anheuerungswesen. *Der Stand des Streiks ist ein sehr günstiger*, die Stimmung unter den Streikenden gut und die Organisation macht gute Fortschritte. *Zuzug von Seeleuten aller Chargen nach Hamburg-Altona ist streng fernzuhalten.*

Mit kameradschaftlichem Gruß

Die Zentralleitung der I. T. F.

Wir empfehlen diesen Aufruf der Aufmerksamkeit aller Arbeitsgenossen, die in

Seehäfen beschäftigt und so in der Lage sind, die Anwerbung von Streikbrechern zu verhindern.

### Der Eintracht Sieg.

In Miskolcz haben die Bauarbeiter im Laufe der vergangenen Woche die Arbeit eingestellt. Die Arbeitgeber haben der Behörde erklärt, daß die Arbeiter entlassen seien, worauf die Polizei das Streiklager auflöste. Aber die Polizei mußte kurz nach Vollführung dieses Gewaltaktes erfahren, daß sämtliche Arbeiter von Miskolcz wegen dieses Vorgehens die Arbeit eingestellt haben. Natürlich blieb das Publikum angesichts dieser Sachlage nicht gleichgültig. Der Bürgermeister fühlte sich veranlaßt, einzugreifen. Der Bürgermeister, Gewerbeinspektor, Handelskammersekretär und die Arbeitgeber hielten eine Konferenz, in welcher beschlossen wurde, die Polizei anzuweisen, ihre Verfügung in Betreff der Streiklager-Auflösung aufzuheben und das Streiklager der Bauarbeiter ruhig gewähren zu lassen.

Diese Nachricht wurde in der ganzen Stadt mit großer Begeisterung aufgenommen und in einer Stunde konnte die Arbeit in sämtlichen Betrieben wieder aufgenommen werden. Dieses einmüthige und solidarische Vorgehen sämtlicher Arbeiter blieb auch mit Bezug auf die Baumeister nicht ohne Wirkung. Denn jetzt gewährten auch die Bauunternehmer sämtliche Forderungen der Bauarbeiterschaft.

### AUS ALLER WELT.

**Die Dauer der Dienstzeit bei den russischen Bahnen.** Der Minister der Verkehrsanstalten hat, wie die «Zeitung d. E. B. V.» schreibt, eine Kommission damit beauftragt, eine Dienstvorschrift auszuarbeiten, durch welche die Dienstdauer und die auf den Dienst folgenden Ruhepausen im einzelnen geregelt werden sollen. Am 13./26. Februar d. J. hat nun diese Kommission, wie die «Turgowo-Prom. Gaz.» Nr. 37 berichtet, ihre Arbeiten beendet. Die Dienstvorschrift teilt das gesamte Dienstpersonal in vier besondere Gruppen, und zwar gehören zur ersten Gruppe das Lokomotivpersonal, zur zweiten das Zugspersonal, zur dritten das Stations- und Streckenpersonal, soweit es zum Betriebsdienst gehört, und zur vierten das übrige Personal.

Nun sollen die Beamten der ersten und zweiten Gruppe im Laufe von 24 Stunden nicht mehr als zwölf Stunden Dienst tun, doch ist dabei zu achten, daß für das Lokomotivpersonal die Gesamtzahl der Arbeitsstunden im Laufe von 10 Tagen 120 Stunden und für das Zugspersonal diese Anzahl Arbeitsstunden im Laufe von 14 Tagen 168 Stunden nicht übersteigen darf. Dabei ist ferner zu berücksichtigen, daß nach jedem zusammenhängenden Arbeitsabschnitt bis zu 10 Stunden eine Ruhepause von nicht weniger als acht Stunden folgen muß. Die Beamten der Gruppe können nicht länger als 24 Stunden im Dienste beschäftigt werden, doch darf dieser Dienst nur dort ununterbrochen 24 Stunden dauern, wo zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zügen eine Pause von nicht weniger als acht Stunden liegt. Endlich können die Beamten der vierten Gruppe, soweit sie nicht mit dem Dienste auf der Strecke in Berührung kommen, acht bis zwölf Stunden hintereinander beschäftigt werden.

Jedenfalls ist durch diese Bestimmungen wenigstens ein fester Maßstab gewonnen.

**Das bayrische Verkehrsministerium** hat angeordnet, daß die regelmäßige tägliche Dienstzeit der Bahnunterhaltungsarbeiter, die seither von Mitte Februar bis Mitte Oktober zehn Stunden betrug, für diesen Jahresabschnitt ohne Lohnkürzung auf 9½ Stunden ermäßigt wurde. Die Neu-

ordnung tritt am 30. April in Kraft. Für die übrige Zeit des Jahres, in der die regelmäßige Beschäftigungsdauer der Bahnunterhaltungsarbeiter zwischen 8¾ und 9½ Stunden sich bewegt, ist eine Änderung nicht eingetreten.

**Wie bei uns.** Die Einnahmen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung haben auch im Februar d. J. im Vergleich mit dem vorangegangenen Jahre eine ganz enorme Steigerung gezeigt, wobei allerdings zu berücksichtigen, daß im Februar 1905 der Bergarbeiterausstand im Ruhrgebiet auf den Eisenbahntransport und damit auf die Einnahmen der Bahnverwaltung drückte.

Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr belief sich auf nahezu 21 Millionen Mark. Es ist dies eine Steigerung, wie sie noch niemals vorher beobachtet worden ist. Die gesamten Einnahmen der ersten elf Monate des laufenden Etatsjahres liegen um 110½ Millionen Mark über den vorjährigen.

An dem Etatsfall fehlen nur noch rund 55 Millionen Mark. Da man für den März d. J. eine Einnahme von 134 Millionen Mark mit Sicherheit rechnen kann, wird die Eisenbahnverwaltung einen Ueberschuß gegenüber dem Voranschlag von mindestens 80 Millionen Mark, vielleicht einen um noch 5 Millionen Mark höheren erzielen.

*Also mindestens 85 Millionen Mehruerschuß als derjenige ist, auf den man im Voranschlag gerechnet hatte.* Die Arbeiter und Unterbeamten, die in der Hauptsache den Ueberschuß erarbeiten, werden von der glänzenden Geschäftslage wenig oder nichts zu spüren bekommen.

*Die bürgerlichen Parteien wissen, weshalb sie den preussischen Eisenbahnern das Koalitionsrecht vorenthalten.*

**Die württembergische Eisenbahnverwaltung** hat das Institut der Arbeiterausschüsse, das bisher nur für die Arbeiter der Werksätten und Maschineninspektion bestand, nunmehr auch auf alle übrigen Arbeiter der Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltung, also insbesondere die Stations-, Bahnunterhaltungs- und Güterbodenarbeiter ausgedehnt. Damit hat die Verwaltung eine im Mai vorigen Jahres gegebene Zusage eingelöst.

### KLEINE NACHRICHTEN.

**Berichtigung.** Unter den in unserer letzten Nummer veröffentlichten Versammlungsberichten war auch ein solcher aus **Temesvár** datirt. Richtig sollte es heißen: **Nagyvárad.**

**Ein furchtbarer Eisenbahnunfall.** Der um 12 Uhr 5 Minuten von Passau nach Landshut abgehende Zug stürzte Samstag, den 24. v. M. unterwegs infolge einer **Dammrutschung** um. Die Waggons, die Lokomotive und der Tender bildeten ein wüstes Chaos von Trümmern, aus denen unausgesetzt gellende Schmerzensrufe von Verwundeten, die zwischen den Trümmern des Bahnzuges eingeklemmt waren, ertönten. *Fünf der Passagiere sind getötet, viele sind schwer, viele leicht verletzt.* Unter den Toten befindet sich der **Führer** und der **Kondukteur** des Zuges, der zwischen Puffern eingeklemmt aufgefunden wurde. Die Ursache des Unglückes ist auf das bei Lokalbahnen besonders angewendete **Sparsystem** der Bahnverwaltungen zurückzuführen. *Die Lokomotive, deren Entgleisung die Katastrophe herbeiführte, ist schon mehrmals an derselben Stelle oder in der Nähe, so noch vor zirka zehn Tagen und vor 5 bis 6 Wochen entgleist.* Aber das gefährliche Vehikel zu untersuchen, das schon einen entsprechenden Spotnamen beim Personale erhalten, fiel der Bahnverwaltung wohl nicht ein. Für eine Lokalbahn taugt eben das Schlechteste auch noch. Das Schwellenmaterial ist ebenfalls fast durchwegs **betriebsgefährlich, morsch und verfault.** Auch das Wagenmaterial läßt nicht gerade das beste Bild zu.

Ein Stück Holz von einem zertrümmerten Wagen war so morsch, daß man dasselbe buchstäblich zwischen den Fingern zerreiben konnte. Weiterer Kommentar ist wohl überflüssig! Publikum, merkst es, wie für deine Sicherheit und das des Bediensteten gesorgt wird? *Wofür zahlst du, Publikum? Wie viel bezahlt man dir, Bediensteter?*

### Redaktionelle Mittheilung.

*Die Bestätigung der Statuten des Landesverbandes wurde uns erst in später Redaktionszeit zur Kenntniß gebracht. Wir ersuchen deshalb die Leser dieses Blattes, die daraus entstandene Verspätung des «Fachblattes der Eisenbahner» gütigst zu entschuldigen.*

*Die Redaktion des «F. d. E.»*

### Achtung!

Die Wahlen zur Generalversammlung der Krankenkasse stehen kurz bevor!

Wir machen hiemit alle Interessenten, besonders aber das Streckenwärter, Lager- und Heizhauspersonal aufmerksam, daß das wichtige Arbeitsprogramm eine zielbewußte und muthige Vertretung erfordert. Es dürfen also nur selbstbewußte und organisierte Arbeitsgenossen gewählt werden.

Die Wahl regelt der § 28 der Statuten folgendermaßen:

Die Zahl der Delegirten, ist so zu regeln, daß die Wahl nach Betriebsleitungen und Arbeitsgruppen eingetheilt erfolgt. Es wählt:

1. Stations- und Zugsbegleitungspersonal vereint.
2. Streckenwärterpersonal abgesondert.
3. Schieber- und Materialienverwaltungspersonal vereint.
4. Das Personal jeder Werkstätte abgesondert.

Je 300 Mitglieder wählen einen Delegirten. Gruppen unter 150 Mitglieder kommen nicht in Betracht, solche mit über 150 Mitglieder wählen einen Delegirten.

Das Arbeitgeber-Institut entsendet 10 selbstgewählte Delegirte in die Generalversammlung.

In der Generalversammlung funktionieren die Delegirten im Namen ihrer Wähler. Jeder Delegirte verfügt über eine Stimme.

Die arbeitgebenden Institute verfügen vereint über ein Drittel der gesammten Stimmen.

Die Generalversammlung findet im Monat Mai statt. Wir ersuchen die Gewählten Delegirten ihre Adresse sofort der Redaktion des «Magyar Vasutas» (VII. Bezirk, Csömöri-ut 28) mitzutheilen.

**Arbeitsgenossen! Wählt nur zielbewußte und organisierte Delegirte!**

*Das Landes-Organisirungskomiteé.*

### Achtung!

### Konsum!

Wir ersuchen alle Arbeitsgenossen, die Mitglieder des Konsums sind, ihre Vorbereitung für die im April stattfindende Generalversammlung des Konsums zu treffen, ihre Stimmkarten zu übernehmen und im Falle ihres Nichterscheinens ihre Vertretung nur selbstbewußten Arbeitsgenossen zu vertrauen.

*Das Organisirungskomiteé.*

Verantwortlicher Redakteur: **Desider Fürst.**

Blatteigenthümer: **Die freie Organisation der ungarischen Eisenbahner.**

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