



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBAHNER.

Redaktion und Administration:
Budapest, VII., Rottenbiller-utcza Nr. 5/a, I. Stock
 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 Redaktion und Administration des „Fachblatt der Eisenbahner“ befindet sich vom 1. August 1906 ab VII., Rottenbiller-utcza I, I. 10.

Der 5. internationale Transportarbeiterkongreß.

Vom 25. bis 26. Juni tagte in Mailand der fünfte internationale Kongreß der Transportarbeiter. Wenn je eine Kategorie der Arbeitenden auf die internationale Verständigung angewiesen und schon von der Natur des Betriebes für Internationalität erzogen werden, so sind es die Angestellten des Transportes zu Lande und zu Wasser. Alles an den großen Transportmitteln des Weltverkehrs ist international, das Wesen des Transportbetriebes, die Transportmittel, die äußeren Formen des Betriebes, die Regeln derselben sind international geregelt. Es ist daher ganz selbstverständlich, daß die Angestellten der Transportbetriebe die internationale Fühlung suchen und durch internationale Verständigung und Solidarität das Ziel aller klassenbewußten Arbeiter, die Befreiung aus den Fesseln der kapitalistischen Wirtschaftsordnung, beschleunigen wollen.

So entstand die Internationale Federation der Transportarbeiter, denen die Eisenbahner, Hafenarbeiter, Seeleute und angestellte des Transportes zu Lande angehören. Gegen 300.000 Transportarbeiter verschiedener Länder in allen Welttheilen haben sich der Federation angeschlossen, die eine mustergültige, zielbewußte Thätigkeit aufweist, seitdem die Leitung derselben von den Engländern auf die Deutschen überging und die Geschäfte des internationalen Sekretariats in den bewährten Händen des Kollegen Hermann Jochade ruht.

Der fünfte Kongreß der Federation war gut besucht und leistete tüchtige Arbeit. Für uns ungarländische Eisenbahner ist dieser Kongreß von besonderer Wichtigkeit, weil uns derselbe auch schon organisiert findet und wir auf diesem Kongreß bereits vertreten waren, durch den Gen. Alexander Pfeifer. Die Arbeit der Federation und das organisatorische Beispiel unserer ausländischen Kollegen kann uns

nur anfeuern, kräftig an dem Ausbau unserer Organisation zu arbeiten, daß wir eine ehrende Stelle in der großen Familie der Internationale uns erobern.

Besprechung der Eisenbahner.

Dem internationalen Kongreß vorausgehend, am 24. Juni fand in dem großen Berathungssaal der *Riscatto*, des italienischen Eisenbahnverbandes in Mailand eine internationale Besprechung der Delegirten der Eisenbahner statt. Gegenstand der Besprechung war die Aufhebung des *Studienkomitès*, welches im Jahre 1904 in Paris auf dem internationalen Eisenbahnerkongreß eingesetzt wurde, um statistische Erhebungen über die Lage und Arbeitsverhältnisse der Eisenbahner aller Länder einzusammeln und statistisch zu verweiten. Zum Vorsitzenden der Besprechung wurde Jochade (Hamburg) und zum Schriftführer Harms (Utrecht) gewählt. Als Abstimmungsmodus wurde angenommen, daß im allgemeinen jedes Land, welches vertreten ist, eine Stimme hat, bei wichtigen Abstimmungen wird über Verlangen eines Delegirten per Mitgliederzahl abgestimmt.

Durch Delegirte sind nachfolgende Länder vertreten: Italien (16.000 Mitglieder): Riscatto-Milano Vereinigte Eisenbahner und Tramwaybedienstetenverband in Mailand; Oesterreich (49.000 Mitglieder): Oesterreichische Eisenbahnerorganisation; Frankreich (28.500 Mitglieder): Französischer Eisenbahnerverband; Schweden (12.000 Mitglieder): Schwedischer Eisenbahnerverband; Holland (1200 Mitglieder): Niederländischer Eisenbahnverband; Deutschland (11.000 Mitglieder): Vereinigte Eisenbahner Deutschlands. Die Delegirten von Ungarn: Organisation der Eisenbahner (15.000 Mitglieder) und von Argentinien: Eisenbahnerverband (3000 Mitglieder) sind erst Abends in Milano angelangt.

Die Tagesordnung der Besprechung lautet:

1. Reorganisation des internationalen Komitès zum Studium der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnerarbeiter auf der alten Basis, das heißt, außerhalb der internationalen Transportarbeiterförderung, oder Anschluß der Eisenbahnerorganisationen an die internationale Transportarbeiterförderung?

2. Ist die Pflege der Statistik über die Lohn- und Arbeiterverhältnisse der Eisenbahner aller Länder notwendig?

3. Wie sollen die Eisenbahnerorganisationen ihre internationale Solidarität gegenüber schwächeren Bruderorganisationen bekunden?

Vor dem Eingang in die Tagesordnung berichtet Guérard für das Studienkomité, welches bis jetzt von der französischen Eisenbahnerorganisation gebildet wurde.

Er hält einen Rückblick über das Entstehen des Studienkomitès und meint, daß dasselbe seine Thätigkeit eingestellt hat, als im Jahre 1898 durch den Streik der Eisenbahner in Italien, die Organisation derselben von der Regierung zum Theil unterdrückt wurde. Im Jahre 1900 wurde beim I. Internationalen Transportarbeiterkongreß von den Delegirten der Eisenbahner in einer separaten Besprechung beschlossen, einen kleinen Beitrag jährlich für das Studienkomité zu leisten. Diesem Beschlusse ist aber nur die französische und die österreichische Eisenbahnerorganisation nachgekommen und die Folge davon war, daß die Mittel nicht vorhanden waren, um die Studien, die man geplant hat, durchzuführen. Ferner berichtet Guérard, daß ein Kassestand von Franks 2002.70 vorhanden ist. Er ist dafür, daß für die Eisenbahner das Studienkomité bestehen bleiben und geeignete Vorkehrungen getroffen werden sollen, damit dasselbe lebensfähig funktioniert. Sollte ein Beschluß gefaßt werden, daß das Studienkomité aufgehoben wird, so ist er der Ansicht, daß der Vorstand der internationalen Transportarbeiterorganisation ein Komité speziell zu statistischen Erhebungen für die Eisenbahner bilden soll.

Branconi (Italien) ist gegen das neuerliche Inslebetreten des Studienkomitès, da die internationale Transportarbeiterorganisation ohnehin die Arbeiten, welche dem Studienkomité zufallen würden, bereits ganz verrichtet.

Lindley (Schweden) ist ebenfalls gegen das neuerliche Inslebetreten des Studienkomitès und erklärt, daß die internationale Transportarbeiterorganisation sehr viel dazu beigetragen habe, daß sich jetzt in Schweden die Eisenbahnerorganisation entwickelt, was früher nicht der Fall war.

Guérard (Frankreich) war beauftragt, für die Aufrechterhaltung des Studienkomitès zu stimmen, nachdem er aber sieht, daß die Mehrzahl dagegen, so bleibt ihm ebenfalls nichts Anderes übrig, als für den Anschluß an die internationale Transportarbeiterorganisation zu sein, er macht aber besonders auf die Nothwendigkeit der Statistik für die Eisenbahner aufmerksam.

Tomschik (Oesterreich) ist entschieden gegen das neuerliche Inslebetreten des Studienkomitès. Jochade, als Vorsitzender der internationalen Transportarbeiterorganisation, hat sich die redlichste Mühe gegeben, statistische Erhebungen über die Verhältnisse der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern zu pflegen. Wenn diese Mühe bisher nicht die Resultate aufzuweisen hat, die wir alle wünschen, so trifft die Schuld nicht den Vorsitzenden Jochade, sondern die schlechte Berichterstattung. Das wird besser werden, bis sich die Sache einlebt.

Jochade (Deutschland) erklärt ebenfalls im Namen der deutschen Eisenbahner, daß sie gegen die Aufrechterhaltung des Studienkomités sind und wünscht, daß sich die französischen Eisenbahner erklären, ob sie der internationalen Transportarbeiterorganisation beitreten.

Branconi (Italien) ist dafür, daß ein spezielles Komité in der internationalen Transportarbeiterorganisation mit der Ausarbeitung resp. Erhebung der Statistik für die Eisenbahner bestimmt werde.

Guérard (Frankreich) ist für den Beitritt zum internationalen Transportarbeiterverband, doch wünscht er, so wie der Vertreter für Italien, die Bestimmung eines separaten Komités für die Statistik der Eisenbahner innerhalb dieser Organisation.

Lindley (Schweden) ist gegen die Bildung eines separaten Komités zur Erhebung der Statistik, die administrative Eintheilung könne man dem Vorstand der internationalen Transportarbeiterorganisation überlassen, der dafür verantwortlich sei.

Branconi (Italien) meint, daß in jedem Land ein Sekretär bestimmt werden müßte.

Tomschik (Oesterreich) führt aus, daß ein separates Komité auch innerhalb der Organisation überflüssig ist, da die Durchführung der Statistik eine administrative Angelegenheit ist, welche der Vorstand der internationalen Organisation in zweckmäßiger Weise zu erledigen hat. Er stellt folgenden

«Antrag:

Das internationale Studienkomité ist nicht neuerlich ins Leben zu rufen, dafür hat aber die internationale Transportarbeiterorganisation die statistischen Daten für die Eisenbahner zu erheben und ein besonderes Gewicht auf die Zusammenstellung einer Statistik für die Eisenbahner zu legen.

Die administrative Eintheilung über die Erhebung der Statistik wird dem Vorstand der internationalen Transportarbeiterorganisation überlassen, von dem wir erwarten, daß er diese Eintheilung in zweckmäßiger Weise trifft.

Das Geld, welches für das Studienkomité erliegt (Fracs. 2002.70), wird der internationalen Transportarbeiterorganisation mit dem Auftrag überwiesen, daß dasselbe speziell für die Kosten der Erhebung der Statistik für die Eisenbahner verwendet wird.»

Guérard (Frankreich) meint, daß er mißverstanden wurde, da er nicht ein separates Komité will, sondern nur, daß der Vorstand der internationalen Organisation Sorge trägt, daß eine geeignete Person vom Vorstand oder mehrere Personen desselben ein Komité für die Eisenbahner bilden, welche das Zustandekommen der Statistik fördern.

Branconi (Italien) meint, daß in den verschiedenen Ländern Sekretäre bestimmt werden müssen zu der Erhebung der Statistik. Er bringt folgenden Antrag ein:

Die internationale Organisation der Transportarbeiter soll von den verschiedenen Ländern separate Sekretäre wählen lassen, denen die Aufgabe zufällt, die Statistik in den verschiedenen Ländern zu pflegen und dem Vorstand der Organisation das Material einzusenden haben. Derselbe hat für die Zusammenstellung der Statistik zu sorgen.

Lindley (Schweden) ist gegen diese separaten Bestimmungen und meint, daß es Sache des Vorstandes der internationalen Organisation ist, das Geeignete bezüglich der Erhebungen der Statistik einzuleiten. Wenn wir für die Eisenbahner Ausnahmskomités innerhalb der internationalen Organisation schaffen, würden die anderen Gruppen (Hafenarbeiter, Seeleute etc.) dasselbe verlangen.

Jochade (Deutschland): Einen Spezialstatistiker für die Eisenbahner separat anzustellen, geht zu weit. Die Eisenbahner

verlangen viel, aber zahlen wollen sie nicht. Die Statistik der Eisenbahner ist sehr schwer von den Sekretären der übrigen Organisationen zu bekommen. Es ist eine Resolution für den internationalen Transportarbeiterkongreß ausgearbeitet, die jedem Berufe was die Statistik betrifft, entgegenkommt. Der Sekretär der internationalen Transportarbeiterorganisation bemüht sich auch redlich, überall Zufriedenheit zu schaffen, es muß ihm aber mehr geholfen werden durch Beantwortung der Fragebogen etc., als dies bisher der Fall war.

Guérard (Frankreich) ist für den Antrag Tomschik (Oesterreich); doch wünscht er die Streichung des letzten Absatzes wegen der Bestimmung des Geldes, welches der internationalen Organisation zugewiesen wird.

Es wird nun über die Anträge abgestimmt und der Antrag Tomschik (Oesterreich), der getrennt abgestimmt wurde und der erste Theil gegen die Stimmen von Italien und Frankreich und der zweite Theil einstimmig nach der Streichung der speziellen Bestimmung des Geldes, angenommen. Gestrichen wurde der Theil, welcher in Klammer gedruckt ist.

Guérard gibt hierauf für die französische Eisenbahnerorganisation die Erklärung ab, daß dieselbe der internationalen Transportarbeiterorganisation beitrifft. Dies wird mit Beifall von den Anwesenden zur Kenntniß genommen.

Hierauf wurde die Vorbesprechung der Eisenbahner geschlossen.

RUNDSCHAU.

Die Bettler der Máv. Wer noch daran zweifelt, daß die ungarischen Staatsbahnen eine Brutanstalt für Bettler sind, wer sich noch in der Illusion wiegt, daß, die Hunderte von Millionen profitirende Staatsbahn soviel Humanitätsgefühl besitzt, daß sie die abgerackerten und ausgepressten Arbeiter nicht Hungers sterben läßt, der möge folgende Daten beachten:

Aus dem Heizhause des Budapester Ostbahnhofes hat man einige alte, gebrechliche Arbeiter ausgemustert. In ehrlicher, aufreibender, karg belohnter Arbeit sind sie Invalid geworden, sie sind kein geeignetes Objekt mehr für die Ausbeutungsgier, hinaus mit ihnen aufs Pflaster! Das karge Brot hat man ihnen aus dem Munde genommen und den Bettelstab des *Gnadengehaltes* in die Hand gedrückt. Nun können sie gehen.

Der Gnadengehalt? Ja welches Maaß von Gnade waltetete beim Bemessen dieses Gehaltes. Sehr wenig, erbärmlich wenig. So gering war diese Abfertigung, daß die armen alten Leute sofort bei der Direktion vorstellig wurden und mit erschreckender Realität bewiesen, daß der Gnadengehalt nicht einmal für trockenenes Brot reicht.

Die Direktion hat hierauf ihre Gnade ein wenig vermehrt und den Opfern der Ausbeutung ein paar Kronen zugelegt. Schauen wir uns nun an, was der so *erhöhte* Gnadengehalt beträgt.

Anton *Gócl*, 62 Jahre alt, früher Tagelöhner im Heizhaus, seit sieben Jahren Maschinenputzer, hat zuerst 140 Kronen Gnadengehalt, der dann auf jährlich 180 Kronen erhöht wurde. Es entfällt auf einen Monat 7.50 fl., auf einen Tag 25 Kreuzer.

Franz *Bajnóczy* ist an die 70 Jahre alt, arbeitet bei der Máv. seit 34 Jahren. Sein Gnadengehalt — nach 34 Jahren aufreibender Arbeit! — 300 Kronen. Auf einen Tag entfallen 41½ Kreuzer.

Johann *Kovács*, 67 Jahre alt, arbeitet bei der Staatsbahn seit 26 Jahren. Er erhält 110 Kronen Gnadengehalt. Eine Aufbesserung hat er trotz wiederholter Bitte nicht bekommen, da «seine Dienstzeit einmal unterbrochen war». Muß von 15 Kreuzern täglich «leben».

Stefan *Juhász*, 56 Jahre alt, war 15 Jahre lang Kanalarbeiter und 6 Jahre lang Maschinenputzer. Erhält erhöhten Gnadengehalt von 240 Kronen jährlich. Auf einen Tag entfallen 33 Kreuzer.

Gerade die Hälfte, täglich 16 Kreuzer erhält dergewesene Maschinenputzer Johann *Doró*, der bei der Staatsbahn seit 1892 arbeitet.

Franz *Pócs* hinwiederum erhält nach einundzwanzigjähriger fleißiger Arbeitsleistung 210 Kronen Gnadengehalt. Auf einen Tag 29 Kreuzer.

Und davon sollen diese armen Arbeiter die in der Profitwuth der Bahn ergraut und hinfällig wurden, ihr Leben fristen! Jeder Eisenbahnarbeiter möge aus den angeführten traurigen Beispielen sehen, welches Los uns allen bevorsteht, wenn wir uns nicht stramm und zielbewußt organisieren und bis auf den letzten Mann uns dem Verbanne anschließen.

Kassenüberschuß der ungarischen Staatsbahnen. Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen hat am 7. d. M. 2,000.000 K. und am 12. d. M. neuerdings 2,000.000 K. aus ihren Kassenüberschüssen bei der königlich ungarischen Staatszentalkasse abgeliefert. Die diesjährigen Ablieferungen belaufen sich somit auf 30,000.000 Kr.

Einnahmen der ungarischen Bahnen. Die Einnahmen unserer Bahnen haben sich im Jahre 1906 beträchtlich gehoben. Ein Hauptgrund ist wohl der neue Zolltarif mit Deutschland, vor dessen in Krafttreten jeder bestrebt war zu liefern. Hingegen wirkt der nun schon zum zweitenmale ausgebrochene Zollkrieg mit Serbien selbstverständlich ungünstig auf unseren Handelsverkehr mit Serbien. Trotz alledem weisen die Ausweise der Bahnen sehr annehmbare Einnahmen, Steigerungen aus.

Die Máv. weist von 1. Januar bis zum 31. Mai bei 8285 Kilometer Schienenlänge eine Mehreinnahme von 7,925.701 Kronen aus, d. h. per Kilometer 837 Kronen = 6.9 Prozent.

Die Südbahn weist bei einer Schienenlänge von 704 Kilometer Mehreinnahmen von 486.126 Kronen aus, d. h. 690 Kronen per Kilometer = 69%.

Kaschau-Oderberger Bahn (383 Km.) Mehreinnahmen 414.924 Kronen, d. h. per Kilometer 1098 Kronen = 81%.

Győr-Sopron-Ebenfurter Bahn (120 Km.) Mehreinnahmen 106.971 Kronen, d. h. per Kilometer 892 Kronen = 12%.

Mohács-Pécsér Bahn (68 Km.). Mehreinnahmen 51.076 Kronen, per Kilometer 755 Kronen = 12.8%.

Pécs-Barcser Bahn. (68 Km.) Mehreinnahmen 39.624 Kronen, per Kilometer 582 Kronen = 7.8%.

Somit beträgt in den ersten fünf Monaten dieses Jahres der Profit der Bahnen bei 9627 Kilometer Schienenlänge 9,024.422 Kronen, d. h. per Kilometer 836 Kronen = 7.8%.

Und womit hat sich die Lage jener Zehntausende gebessert, deren gewissenhafte Arbeit die Millionen zusammenscharrte? Mit nichts!

Die Halbjahrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen. Nunmehr liegt der Ausweis der österreichischen Staatsbahnen für das erste Halbjahr vor. Die Einnahmen betragen im ersten Semester K. 134,872.200 (+ K. 11,824.684), wobei die buchhalterischen Richtiggstellungen nur für das erste Quartal berücksichtigt erscheinen; im Monate März allein hat die definitive Buchung gegen die provisorisch ausgewiesenen Ziffern ein Plus von K. 1,006.832 ergeben. Der Personenverkehr litt in der Pfingstwoche vielfach unter den Unbilden der Witterung. Wenn in demselben trotzdem eine nicht unbedeutende Mehreinnahme erzielt wurde, so ist dieselbe bei den westlichen Staats-

bahnen zumeist dem regen Besuch der Kur- und Badeorte zuzuschreiben, während den östlichen Staatsbahnen ein lebhafter Verkehr von Reisenden im Durchzuge zu Statten kam. Die Mehreinnahme des Güterverkehrs erwuchs bei den westlichen Staatsbahnen zumeist aus der stärkeren Beförderung von Holz, Kohle, Erzen und Baumaterialien; auch Getreide und Mahlprodukte wurden in größeren Mengen verfrachtet; auf den östlichen Staatsbahnen kamen zahlreiche Transporte von Holz (Bau- und Schnittholz) zur Aufgabe; auch war die Beförderung von Eisen und Eisenwaren, dann von Eiern, Zucker und Petroleum eine sehr rege. Sehr viel trug zu der Mehreinnahme des Güterverkehrs beider Staatsbahnnetze noch der Umstand bei, daß der Monat Juni im heurigen Jahre zwei Werkstage mehr zählte als der Vergleichsmonat des Vorjahres.

Portörö. So heißt ein bei der Arader Betriebsleitung angestellter Streckenaufseher. Der Name ist an der ganzen Strecke berüchtigt. Vielleicht gibt es auf den ganzen großen Eisenbahnnetz der *Máv.* keinen Menschen, der mit einem solchen Maß von Gemeinheit und Rohheit «be-gabt», fluchen und mit den Arbeitern sich so umzuspringen traut, wie Portörö. Nur einen Fall von den Vielen. Ein älterer Streckenarbeiter ließ zufällig eine Klappenstange fallen, die — natürlich unbeabsichtigt — die Schuhspitze des Streckenaufsehers streifte. Daraufhin vergriff sich Portörö an den armen alten Arbeiter, der später fast weinend seinen Kollegen von den Heldenthaten des Streckenaufsehers berichtete. Nun, auch Portörö wird bald nicht mehr so frech sein, dafür werden wir schon sorgen.

Die internationale Gewerkschaftsbewegung. Aus dem Bericht des internationalen Sekretärs der Gewerkschaften über die Gewerkschaftsbewegung im Jahre 1904, entnehmen wir folgende interessante Zusammenstellung über die Stärke und finanzielle Gebahrung der Gewerkschaften der einzelnen Länder:

Mitglieder	Jahres-einnahme in Mark	Jahres-ausgabe in Mark	Vermögen in Mark
England	1,889.590	20,757.408	22,159.377
Niederlande	37.221	25.545	37.323
Dänemark	89.788	1,702.116	782.496
Schweden	104.999	1,884.509	1,187.347
Norwegen	16.227	376.979	296.919
Deutschl.	1,466.625	20,190.724	17,738.753
Oesterreich	205.651	2,884.025	2,818.556
Ungarn	53.169	413.797	600.543
Serbien	2.932	19.272	7.704
Bulgarien	1.672	13.264	13.760
Schweiz	41.862	460.608	325.464
Italien	260.102	—	—
Spanien	56.900	—	—
Summe	4,226.738	48,728.247	45,703.219

Diese Tabelle ist noch nicht vollständig, da diejenigen Länder fehlen, deren Gewerkschaften, obzwar stark und achtunggebietend, dem internationalen Sekretariat sich noch nicht angeschlossen haben. So z. B. Frankreich, Australien, ganz Südamerika, u. s. w. Aber auch so zeigt diese Zusammenstellung von der stählernen Kraft der Arbeiterorganisationen. Was speziell Ungarn anbelangt, hat auch seit dem Jahre 1904 die Gewerkschaftsbewegung reißende Fortschritte gemacht. Am Ende 1905 betrug die Mitgliederzahl der ungarischen Gewerkschaften über 80.000, seitdem wurde die Zahl von 100.000 beträchtlich überschritten, da zu den 80.000 der Feldarbeiterverband mit 30.000 Mitgliedern und der Eisenbahnarbeiter-Verband mit 15.000 Mitgliedern hinzugerechnet werden muß. Es geht auch bei uns vorwärts, mit Riesenschritten.

Wahlsieg der sozialdemokratischen Eisenbahner in Oesterreich. Man berichtet uns aus *Wien*: Einen glänzenden Sieg haben die sozialdemokratischen Kandidaten der Betriebskrankenkasse der Nordbahn neuerlich errungen. Haben im Jahre

1903 unsere Kandidaten bei der Wahl 9600 Stimmen auf sich vereinigt, so ist es ihnen heuer gelungen, diese Stimmenzahl auf 14.867 zu erhöhen, was den Beweis liefert, daß sich unter den Eisenbahnern die Erkenntniß immer mehr und mehr Bahn bricht, daß es nur möglich ist, durch festen Zusammenschluß aller Bediensteten, sei es für die Krankenkasse oder was immer, Erfolge zu erzielen. Da die Kasse 22.000 bis 23.000 Mitglieder hat und 17.155 Stimmzettel abgegeben wurden, haben sich an der Wahl 78 Prozent betheilt, was auf starke Wahlbetheiligung hinweist. 220 Stimmzettel oder 10 Prozent waren leer. Da die Kandidaten 14.867 Stimmen erhielten, sohin 67 Prozent sämtlicher Kassenmitglieder für die Sozialdemokraten ihre Stimme abgaben, ist es gewiß ein schöner Sieg für die Nordbahner. Die Nordbahner sind in der erdrückenden Majorität Sozialdemokraten. Man sieht, es geht vorwärts.

Gewerkschaftliche Fortschritte in Oesterreich. Die österreichischen Gewerkschaften verfügten am Ende des Jahres 1005 über 323.000 Mitglieder. Das ist das wichtigste Ergebnis des eben erschienenen Berichtes der Gewerkschaftskommission über «die Stärke und Leistungsfähigkeit der österreichischen Gewerkschaften.» Erfreulich ist vor Allem die starke Zunahme von Mitgliedern. Sie beträgt gegen das Vorjahr beinahe 71 Prozent. Die Fluktuation hat bedeutend abgenommen. Die gesammten Einnahmen der Gewerkschaften beliefen sich auf mehr als 46 Millionen Kronen, denen 38 Millionen Kronen Ausgaben gegenüberstehen. Die Einnahmen der freien Organisation sind dabei nicht eingerechnet. Man kann sich aber von ihnen eine Vorstellung machen, wenn man erfährt, daß für gemäßregelte und streikende Mitglieder 12 Millionen Kronen verausgabt wurden. Von allen Ausgaben wurden 17 Millionen oder 45-24 Prozent für Unterstützungen verwendet, sie flossen den Mitgliedern wieder zu. Für persönliche Verwaltungskosten wurden nur acht Prozent verwendet. Der gesammte Vermögensstand aller Gewerkschaften beträgt 55 Millionen Kronen. Auch die Fachpresse ist außerordentlich gewachsen. Sie umfaßt 40 deutsche, 29 czechische, 5 polnische und ein italienisches Fachblatt, die eine gesammte monatliche Auflage von 351.930 Exemplaren haben. Es sind also sehr große Fortschritte im gewerkschaftlichen Leben Oesterreichs zu verzeichnen.

Ein vernünftiges Gerichtsurtheil in Dänemark. Von einem Kopenhagener Gericht wurde kürzlich eine Streikbrecherin verurtheilt, die ihr von der Organisation während eines Streiks ausgezahlte Streikunterstützung in der Höhe von 48 Kronen zurückzahlen. Die auf Veranlassung der Gewerkschaft der Arbeiterinnen Angeklagte machte geltend, sie sei vor ihrem Streikbruch aus der Organisation ausgetreten. Das Gericht stellte sich aber auf den Standpunkt der Kläger, daß ihr Austritt aus der Organisation keineswegs sie von der Zurückzahlung der erhaltenen Unterstützung entbindet, da diese ihr doch einzig in der Voraussetzung gewährt wurde, daß sie nicht eher die Arbeit aufnahm, bevor der Streik beendet war, für welchem sie die Streikunterstützung bezogen hatte.

Ein schienenloser Zug. Auf der Ofner Generalwiese fand die Besichtigung des neuen schienenlosen Zuges, einer Erfindung unseres in Paris als Ingenieur thätigen Landsmannes Wilhelm v. Hevesy statt.

Das Grundprinzip des vorgeführten Zugsystems datirt allerdings nicht von heute. Vor mehr als zwei Jahren wurde es bereits von einem inzwischen verstorbenen französischen Genie-Obersten entdeckt und damals ist ein auf diesem Prinzip basirendes Modell in Paris und Berlin präsentirt

worden. Der damalige Zug hatte aber viele praktische Mängel und erst heute ist es einigen Pariser Ingenieuren, darunter Herrn v. Hevesy, gelungen, diesen Mängeln ab-zuhelfen, so daß wir nun eine rechte Neuausgabe des Systems vor uns haben.

Bisher konnte man nämlich die nicht auf Schienen laufenden Wagenzüge nur mit großen Schwierigkeiten und mit Verwendung von vielen Personal lenken und bremsen. Außerdem erschwerte das zur Erreichung der erwünschten Adhäsion nöthige große Gewicht der Zugmaschine jede Bewegung auf schlechtem Terrain überhaupt und insbesondere bei Steigungen. Der neue Zug weicht nun von den bisherigen nicht allein darin ab, daß die einzelnen Wagen automatisch gelenkt werden und diese sogar in einem Kreisbogen von 6 Metern Radius der Spur der Lokomotive folgen, sondern auch darin, daß zur Erlangung der zum Antrieb nöthigen Adhäsion nicht allein die Adhäsion der Lokomotive, sondern auch diejenige der einzelnen Wagen ausgenützt wird. Die Lokomotive wird nämlich nicht zum Ziehen der Wagen benützt, sondern sie spielt die Rolle einer Kraftzentrale, indem sie durch mechanische Transmissionen an jeden einzelnen Wagen die zum Betriebe nothwendige Kraft abgibt. Da es derart irrelevant wird, ob sich diese Lokomotive am Anfange, am Ende oder inmitten der Wagenreihen befindet, kann ein solcher Zug sich ebenso leicht nach vorwärts, wie nach rückwärts bewegen, ein Umstand, an den man bei den bisherigen Systemen überhaupt nicht denken konnte.

Schuß auf einen Eisenbahnzug. Wie man aus Kassa meldet, ist auf den Kassaer Eilzug unmittelbar vor der Station ein Schuß abgefeuert worden. Die Kugel zerschmetterte das Fenster des Restaurationswaggons und sauste knapp an dem Kopfe des Versicherungssekretärs Murányi vorbei. In dem Zuge befanden sich auch der Präsident des Verwaltungsgerichtshofes Julius Wlassics und Staatssekretär Graf Johann Hadik. Die Recherchen nach dem Thäter sind sofort eingeleitet worden; bisher hat man von ihm keine Spur.

Die Wünsche der Zugsbegleitungs-, Wagenrevisions- und Revisionsschlosser.

Unsere Schlossergenossen in Érsekujvár sandten uns gleichfalls den Plan zu einer Denkschrift. Wir geben ihre Wünsche ohne jede Bemerkung wieder, bitten aber die Genossen alle Denkschriftpläne gut durchzuberathen und uns ihre diesbezügliche Meinung je eher einzusenden, damit wir den endgiltigen Text der Denkschrift feststellen können.

1. Die Gehälter der Wagenrevisionschlosser mögen derart geordnet werden, daß die Wagenrevisionsschlosser mit den übrigen Unterbeamten in eine Rangklasse eingereiht werden.

2. Jene Revisionsschlosser, denen man in den Jahren 1904—1905 die Gehälter mit 900 Kronen fixirte, d. h. die befördert wurden, mögen einer außertourlichen Beförderung theilhaftig werden.

3. Der Titel: Revisionsschlosser möge außer Gebrauch gesetzt werden und nur der Stand der Revisionsschlosser bleibe erhalten.

4. Die Unterbeamten-Prüfung sei nur für die neuernannten Revisionsschlosser obligatorisch.

5. Der in Taglohn arbeitende Wagenrevisionschlosser erhalte 3 Kronen 60 Heller Taglohn und möge nach einjähriger Dienstzeit definitiv ernannt werden.

6. Der in Taglohn arbeitende Wagenrevisionschlosser bekomme vom ersten

Tage seiner Dienstzeit die ihm zukommende Kleidergebühren angewiesen.

7. Die Wagenrevisionsschlosser sollen Stationsprovision bekommen.

8. Die Dienstzeit soll 12 Stunden währen. Der dienstfreie Tag sei 24 Stunden lang.

9. Jeder Wagenrevisionsschlosser erhalte jährlich 15 Tage Urlaub, ohne hiefür mit Stempel versehene Gesuche schreiben zu müssen.

10. Die Dienstzeit möge auf 25 Jahre herabgesetzt werden.

11. Die Ober-Wagenrevisionsschlosser seien aus den Reihen der Wagenrevisionsschlosser zu ernennen.

12. Die Benützungsfrist der Dienstuniform möge herabgesetzt werden u. zw. die Benützungsfrist für den Winterrocks betrage 3 Jahre, für die Stiefel 2 Jahre und für die übrigen Kleidungsstücke 1 Jahr.

KORRESPONDENZ.

Debrecen. Der Korporal des Heizhauses. Seitdem der Lokomotivaufseher Mike unser Heizhaus betrat, ist kein ruhiges, ungestörtes arbeiten mehr möglich. Er regaliert die Heizhausarbeiter ständig mit den gemeinsten Flüchen und stößt um sich, als ob er ein wohlbekanntes Thier wäre. Er würde entschieden besser für einen Viehtreiber sich eignen als für seine jetzige Stelle. Wir bitten dringend ihm Knigge's «Umgang mit Menschen» praktisch zu demonstrieren, denn sollte er auch weiterhin so ungehobelt und roh sich gegen die Arbeiter benehmen, so werden diese seinen Korporal-Gelüsten kurzerhand ein «Ende mit Schrecken» bereiten.

Nagyvárad. (Die Lage der Gepäckträger.) Die wahren Kulis der Máv. sind die Gepäckträger. Ihr Lohn beträgt 56, sage und schreibe: *sechshundfünfzig Heller*. Und für diesen Hungerlohn müssen sie die gesammten Eilgüter einlagern und verladen. Die Arbeitszeit ist unbeschränkt. Vor Jahren betrug der Taglohn 1 Krone 80 Heller, doch ist diese Summe — obzwar mit der Steigerung des Verkehrs auch ihre Arbeit sich vervielfacht hat — stufenweise auf 56 Heller gesunken. Ist das in Ordnung? Ist das gerecht?

Camerál Moravica. Die kleinen Gernegroß. Im hiesigen Heizhause sind zwei Gernegroß, die Lokomotivaufseher Karl Nagy und Franz Kemény, die Herrscher. Letzterer kam durch Protektion zu seiner jetzigen Stelle. Auch seine anno 1904 geleisteten Dienste wollte man belohnen. Sein rohes, brutales Benehmen gegen unsere Arbeitsgenossen, die Judasdienste die er leistet, stempeln ihn zu einem gemeinen, ungebildeten Subjekt. Zuletzt wurde unser Arbeitskollege Majdar das Opfer seiner hinterlistigen Lügenhaftigkeit, indem man ihn auf vier Kronen bestrafte. Als Majdar sich auf Zeugen berief, schrie ihn der Ingenieur an: «Scheren Sie sich hinweg, sonst lasse ich Sie hinauswerfen». Karl Nagy ist von gleichem Kaliber wie Kemény, nur außerdem noch furchtbar neidisch, wenn die Arbeiter eine kleine Besserung bekommen. Er sekirt deshalb die Heizer und Putzer bis aufs Blut. Es wäre höchste Zeit, wenn man diesen traurigen und jämmerlichen Gesellen ein wenig auf den Zahn fühlen würde, bevor dies die Arbeiter thun, denn lange geht das nicht mehr so weiter.

VERSAMMLUNGEN.

Sziszek. Die Ortsgruppe hat sich am 24. vergangenen Monates konstituiert. In die Leitung der Ortsgruppe wurden folgende gewählt: Präsident: Illés Stark; Stellvertreter: Martó Bacsics; Schriftführer: Josef Pencz; Stellvertreter: Béla Allehia; Kassier: Johann Scheiner; Stellvertreter: Béla Hercz; Kontrollore: Johann Trenk,

Michael Trajnár und Andreas Plevcak; Stellvertreter: Sigmund Weiß und Michael Kostyak; Vertrauensmann auf der Strecke: Georg Horváth, seitens der Arbeiter: Tono Luscan.

Kecskemét. Die Eisenbahnangestellten Kecskeméts hielten am 15. Juli ihre konstituierende Versammlung ab. Als Präsident fungierte Georg Fodor, als Schriftführer Stefan Zsilka. In Vertretung der Verbandszentrale erschien Kollege Ujvári, der in wohlgesetzter Rede die Vortheile der Organisation auseinandersetzte und die Statuten des Verbandes erklärte. Auf seinen Antrag beschloß die Versammlung einstimmig, die Gründung einer Ortsgruppe. Hierauf folgte die Wahl der Gruppenleitung. Zum Präsidenten wählte man einstimmig Georg Fodor, zum Kassier Adolf Czentgráf, zum Schriftführer Stefan Zsilka, zu Revisoren Franz Zsilka und Gabriel Julasi, zu Kontrollore Josef Szabó und Stefan Szelei, zu Vertrauensmännern Ladislaus Kasza, Josef Tóth, Paul Torma, Josef Andrekovics und Josef Sebök. Nach der Wahl dankte der Präsident für das ehrende Vertrauen. Noch sprachen Ujvári und Stefan Zalka, worauf die Versammlung in begeisterter Stimmung geschlossen wurde.

Nagyszeben. Unsere hiesigen Arbeitskollegen hielten am 8. d. M. ihre konstituierende Versammlung. Im Auftrage der Zentrale erschien Genosse Fischer aus Piski, begrüßte die Anwesenden, erklärte ihnen Zweck und Ziel des Verbandes und machte sie mit den Statuten bekannt. Auf seine Frage, ob die Anwesenden eine Ortsgruppe des Verbandes bilden wollen, wurde einstimmig bejahend geantwortet. Bei Vornahme der Wahl der Vereinfunktionäre wurden in die Gruppenleitung folgende gewählt: Präsident: Michael Horrich, Kassier: Georg Kovács, Schriftführer: Elias Csiklédi, Kontrollore: Nikolaus Márton, Julius Bartha; Vertrauensmänner: Mathias Prager, Ludwig Molnár. Nach einer kurzen Ansprache des Präsidenten wurde die Versammlung geschlossen. Die Teilnehmer der Versammlung gingen mit der festen Ueberzeugung auseinander, daß mit der Gründung der Ortsgruppe die nagybeneder Eisenbahnangestellten endlich mit den richtigen Waffen gegen die Uebergriffe Einzelner und für das Wohl Aller kämpfen werden können. So sei's.

Mittheilungen des Verbandes.

Aufruf. Wir ersuchen jene Ortsgruppen, welche das Protokoll der konstituierenden Generalversammlung uns noch nicht einsandten, dies ungesäumt zu thun. Ferner bitten wir die Leitungen sämtlicher Ortsgruppen uns die genaue Adresse der Ortsgruppe, mit Angabe der Amtsstunden, bis nächsten Dienstag unbedingt einzusenden, damit wir die eingesandten Daten im Fachblatt veröffentlichen können.

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Mezőtur. Die Ortsgruppe hält ihre Sitzungen im Schulgebäude an der Station. Mitgliederversammlung an jeden letzten Sonntag des Monats um 7 Uhr Abends.

Miskolc. Die Ortsgruppenleitung hält jeden Mittwoch Abends Sitzung. Mitgliederversammlung findet an jedem ersten Sonntag Nachmittag des Monats statt. Das Verbandslokal befindet sich Ujvilág-utca 11.

Nagyszeben. Das Heim unserer Ortsgruppe befindet sich Kigyó-utca 5—6. Der Ausschuß hält jeden zweiten Sonntag Sitzung. Mitgliederversammlung jeden ersten Sonntag des Monats.

Székesfehérvár. Das Versammlungslokal der hiesigen Ortsgruppe befindet sich im Gebäude des Stefan Dampfbades in der

Bástya-utca. Zusammenkunft jeden Donnerstag Abends um halb acht Uhr, zu welcher Zeit auch die Mitgliederbeiträge entgegengenommen werden, sowie jedwede Auskunft den Mitgliedern gegeben wird. Die Ortsgruppenleitung hat jeden ersten Dienstag des Monats ihre Sitzung.

Nyiregyháza. Unsere Ortsgruppe hält jeden 1. und 15. des Monats von 7—9 Uhr Abends in der Eisenbahnrestauration des Ludwig Groß ihre Zusammenkünfte. Zu gleicher Zeit findet auch die Aufnahme von neuen Mitgliedern, sowie die Einzahlung der Verbandsbeiträge statt.

In der Kiskunfélegyházaer Ortsgruppe ist jeden Sonn- und Feiertag Nachmittags zwischen 4—8 Uhr, Zusammenkunft.

Pécel. Das Versammlungslokal unserer Ortsgruppe befindet sich in der Restauration Andreas Kiss. Amtsstunden jeden Sonntag Nachmittags, von 3—6 Uhr.

Királyhida. Unsere Ortsgruppe befindet sich im Restaurant Gruber am Franz-Josefsplatz. Mitgliederversammlung und Einzahlung am ersten Montag des Monats von 6—8 Uhr Abends.

Orosháza. In der Nagy-utca 96 hält unsere Ortsgruppe jeden Donnerstag Abends von 7—9 und jeden Sonntag Nachmittags von 2—6 Uhr Sitzung. Mitgliederversammlung und Einzahlung jeden zweiten Sonntag.

Adressen der Ortsgruppen.

Arader Ortsgruppe: Restauration «Zur Krone», Pécskai-ut 6. Amtsstunden jeden Dienstag Abends von 7—9 Uhr.

Brassóer Ortsgruppe: Städtische Restauration. Amtsstunden jeden Montag Abends von 7—9 Uhr.

Debreczener Ortsgruppe: Degenfeld-tér 2 (Kenyér-piacz), I. Stock.

Érsekújvárer Ortsgruppe: Sugár-ut 18. Amtsstunden jeden Donnerstag Abends um 7 Uhr.

Nagybecskerekker Ortsgruppe: Restaurant Ludwig Szücs. Amtsstunden jeden Donnerstag Abends um 7 Uhr.

Nagykanizsaer Ortsgruppe: Kiszaludy-utca 8. Amtsstunden Mittwoch Abends von 7—9 und jeden Sonn- und Feiertag Nachmittags von 4—7 Uhr.

Nagyszebener Ortsgruppe: Kigyó-utca 56. Amtsstunden jeden zweiten Sonntag.

Nagyvárader Ortsgruppe: Restauration Reich, Ecke der Szeles- u. Szaniszló-utca. Amtsstunden am ersten und dritten Sonntag des Monats, Nachmittags von 3—5 Uhr.

Pécs und Umgebung. Die Ortsgruppe befindet sich: Agoston-utca 29. Amtsstunden Donnerstag Abends von 8—9 und Sonntag von 9—11 Uhr.

Petrozsényer Ortsgruppe: Restauration Ridwall. Amtsstunden Montag von 7—9 Uhr und an jedem ersten Sonntag des Monats.

Piskier Ortsgruppe: Zusammenkunftsort Restauration «Zur schwarzen Traube». Amtsstunden in der Wohnung des Präsidenten, Árpád-utca 205, jeden Mittwoch Abends um 7 Uhr.

Pozsonyer Ortsgruppe: Restaurant «Pipa». Amtsstunden jeden Mittwoch Abends von 7—9 Uhr.

Székesfehérvárer Ortsgruppe: Innere Stadt, Sankt-Stefansbad, Bástya-utca. Amtsstunden jeden Donnerstag Abends um 7 Uhr.

Szombathelyer Ortsgruppe: Hotel Hungaria, I. Stock. Amtsstunden Donnerstag Abends von 7 Uhr an.

Temesvárer Ortsgruppe: Eötvös-utca 3, Restauration «Zum Hasen». Amtsstunden Samstag Abends von 7 Uhr an.

Verantwortlicher Redakteur: Fürst Dezső.

Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.