



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBAHARBEITER.

Redaktion und Administration:
 Budapest, VII., Rottenbiller-utca Nr. 1, I. Stock 10
 wohin alle Briefe und Sendungen zu adressiren sind.

= Erscheint =
 jeden Freitag.

Pränumerationspreise:
 Monatlich -- fl. --,40 (K --,80) | Halbjährlich -- fl. 2,40 (K 4,80)
 Vierteljährlich -- » 1,20 (» 2,40) | Einzelne Nummer » --,10 (» --,20)
 Verbandsmitglieder erhalten das Organ unentgeltlich.

Die Landeskonferenz der Gruppenleitungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

Unser zirka 20.000 Mitglieder zählende Verband hielt Sonntag, den 14. d. M., ihre angekündigte Landeskonferenz im Sitzungssaale des Westbahnhofes ab. Vertreten waren 62 Ortsgruppen. Aufsehen erregte es, daß sich die Regierung vertreten ließ und zwar durch den rechtsufrigen Geschäftsleiter Kornel Tolnay. Nach der Eröffnungsrede des Präsidenten Kiss, welcher die Anwesenden herzlich willkommen hieß, verdolmetschte Genosse Alexander Rády die Grüße des Gewerkschaftsrathes. Redner spricht vom Kampf der organisierten Arbeiterschaft und verurtheilt die Sozialpolitik der Regierung, erklärt aber auch, daß die Eisenbahnarbeiterschaft die ganze selbstbewußte Arbeiterschaft Ungarns hinter sich habe, die nie zögern wird, gegebenen Falles mit der Eisenbahnarbeiterschaft sich solidarisch zu erklären.

Nach ihm bat Kornel Tolnay ums Wort. «Meine Aufgabe ist schwer», sagt er, «nach den verklungenen Reden, als Delegirter der Regierung selbst nur ihren Gruß zu übergeben, trotzdem hoffe ich, daß die Arbeiterschaft sich angenehm täuschen wird, indem sie bei dieser Regierung vollen Schutz finden wird, da im Budget dreieinhalb Millionen zur Verbesserung der Lage der Arbeiter verzeichnet sind. Allerdings können alle Wunden nicht auf einmal geheilt werden. Zu einer solch großen Arbeit gehört Zeit und Gelegenheit. Die Regierung hat aber bereits sämtliche Eisenbahnverbände angewiesen, eine Pragmatik auszuarbeiten.»

Präsident Nikolaus Kiss bemerkt, daß der Verband der Eisenbahnarbeiter nicht aufgefordert wurde, eine Dienstpragmatik auszuarbeiten.

Genosse Karl Pászty wünscht zwar keine nähere Besprechung der 3 $\frac{1}{2}$ Millionen, aber Redner findet es doch unerklärlich, daß zwischen dem Plan des Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs, welcher mit 11 Millionen Kronen und dem Plan der Regierung, welcher nur 3 $\frac{1}{2}$ Millionen beträgt, ein so gewaltiger Unterschied ist, trotzdem beide Pläne von solchen Persönlichkeiten herrühren, die in jeden Kassenwinkel der

Máv. hineinschauen können. Sonach erklärt er das durch den Verband ausgearbeitete Memorandum und überreicht selbes, in welchem die Wünsche jeder Kategorie, jedes Geschäftszweiges enthalten sind.*) Und zwar: Definitivernennung der Arbeiter, Wahl von Vertrauensmännern, Arrangement des jährlichen Urlaubes, Konstituierung eines Disziplinargerichtes, wöchentliche Rast, Sanitätsmaßregeln, Regelung der Arbeitszeit, des Minimallohnes usw. Ueber diesen Gegenstand sprachen Folgende: Ludwig Seitz (Pécs), Ludwig Albrecht (Miskolc), Moriz Bürger (Ruttka), Georg Vanicsek (Zágráb), Andreas Pohánka (Budapest), Eduard Molnár (Pozsony), Johann Oßlovský (Orsova), Ludwig Spitzer (Budapest), Nikolaus Kiss (Budapest), Julius Csomor (Debrecen), Leopold Oesterreicher (Temesvár), Josef Tóth (Rákos-rendező), Ludwig Ludvig (Pécel), Johann Keller (Noskovce), Koloman Nagy (Piski), Izor Farkas (Budapest) und noch viele Andere.

Vortragender des zweiten Punktes war Genosse Izor Farkas. Redner sagt, obzwar das Inspektorat der Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaft mit der Oberaufsicht des Eisenbahnbetriebes betraut ist, so ist dennoch das Leben und die Gesundheit der Arbeiter der Máv. fast gar nicht geschützt. Der Gesetzentwurf bedeutet die Konfiszierung der bisher erworbenen Rechte der Eisenbahnerschaft, denn man kann im Sinne des Entwurfes bei einem Unfall keine Klage erheben, weil die Pension da ist, welche selbst bei vollständiger Arbeitsunfähigkeit nur 60% des Lohnes ersetzt. Redner macht die Konferenz mit dem Krankenkassengesetz bekannt und beweist die außerordentliche Wichtigkeit der paritätsmäßigen Vertretung bei den Zuständen der Krankenkassen der Máv. Endlich unterbreitete er einen Beschlußantrag, der wesentlich Folgendes enthielt:

Die Konferenz konstatiert mit Bedauern, daß der Handelsminister zur Besprechung des Gesetzentwurfes über Kranken- und Unfallversicherung gerade die am nächsten Interessirten, die Eisenbahnangestellten,

*) Sowohl über den Inhalt der einzelnen Reden, die an der Konferenz verklungen, als auch das Memorandum selbst, behalten wir uns vor, noch ausführlicher zu berichten, da wir dies heute wegen Raummangel nicht thun können.

nicht eingeladen hatte, wodurch die Interessen derselben keiner fachgemäßen Vertretung theilhaftig werden konnten.

Der durch den Handelsminister im Parlament unterbreitete Gesetzentwurf betreffs der Krankenhilfe und Unfallversicherung der Industrie, Fabriks- und Handelsangestellten kann nur dann dem Zweck entsprechen, wenn zwei Drittel der Mitglieder in der Direktion vertreten sind. Die Gesundheit der Arbeiter kann man mit nichts ersetzen, man soll daher umso eher Alles zur Vermeidung von Krankheiten und Unfällen thun.

Zu diesem Zweck soll eine von den Arbeitern gewählte Sanitäts-Aufsichtskommission gewählt werden, welche vollständig unabhängig von der Máv. mit dem königl. Handels-Inspektorat in Verbindung sei.

Der Wirkungskreis der Sanitätskommission erstreckte sich auf den Arbeitsplatz, Wasch- und Speiseraum, Schlafstellen und Wohnungen und auf jeden Ort, wo sich Arbeiter in großer Zahl aufhalten oder arbeiten, damit man alle Schutzvorkehrungen treffen kann, welche zur Gesundheit und zur Erhaltung des Lebens der Arbeiter treffen kann.

Hierauf besprach Dr. Marcell Kadosa vom juristischen Standpunkte aus den Gesetzentwurf und forderte die Eisenbahnarbeiterschaft auf, mit aller Macht dagegen zu kämpfen. Der Beschlußantrag fand einstimmige Annahme.

Ueber die Verbandsangelegenheiten referirte Kollege Nikolaus Cservenka. Er zeichnete in klaren Worten den Weg, welchen die Eisenbahnarbeiterschaft in der Zukunft zu verfolgen habe.

Die Landeskonferenz endete in begeisterter Stimmung in den späten Abendstunden. Auch das äußere Bild der Landeskonferenz war ein imponantes. Den Vertretern der Regierung und der Presse imponirte sichtlich das einmüthige, zielbewußte Auftreten der Delegirten. Man fühlte, daß jeder einzelne Redner die einfache, ungeschminkte, in vielen Fällen recht traurige Wahrheit sprach. Jeder einzelne Redner war von den hohen ethischen Gefühlen seiner Aufgabe durchdrungen. So gestaltete sich die Landeskonferenz zu einer imponierenden Manifestation der hehren Ziele un-

seres Verbandes. Halten wir mit gleicher Ausdauer als bisher an der Verwirklichung unserer Aufgaben fest, so kann und darf es am Erfolg nicht fehlen.

Aufruf an die Bahnwächter.

In einer der letzten Nummern unseres Blattes haben wir bereits das Memorandum veröffentlicht, welches circa 250, aus allen Theilen des Landes versammelte Bahnwächter gutgeheißen hatten.

Wenn man die Denkschrift liest, so muß man finden, daß sie Alles enthält, was nothwendig ist, um die Lage der Bahnwächter zu verbessern.

Die Denkschrift kann aber nur dann die gewünschte Wirkung haben, wenn alle Bahnwächter in den *Landesverband der Eisenbahnarbeiter eintreten*.

Unser Verband ist die Waffe, mit welcher wir die Verbesserung unserer Lage erkämpfen können.

Zwanzigtausend Mitglieder zählt unser Verband, und Alle wollen den neueintretenden Mitgliedern Hilfe und Stütze sein. Die deutschen Mitglieder erhalten ganz gratis unser wöchentlich erscheinendes Fachblatt, die Ungarn den *«Magyar Vasutas»* und unsere kroatischen Brüder den *«Hrvatski Zeljeznikar»*. Aus diesen Fachblättern erfahren dann die Mitglieder die Kämpfe und Ziele der Eisenbahner. Alle Wünsche und Beschwerden erscheinen in unserem Blatt. Das *«Fachblatt der Eisenbahner»* ist das Auge und der Mund des Bahnwächters, mit welchem er in die weite Welt schauen, in die Welt sprechen darf! Jeder Bahnwächter vertritt seine eigenen Interessen, wenn er in den Landesverband der Eisenbahnarbeiter eintritt. Wer das nicht thut, der tritt sein eigenes Schicksal mit Füßen.

Erwacht, Brüder, und stellt Euch unter die reine Fahne unseres Verbandes!

Anmeldungen zum Eintritt in den Verband nimmt die Zentralleitung des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter (Budapest, VII., Rottenbiller-utca 5) entgegen. Unser Verband verständigt dann das neu-eintretende Mitglied, zu welcher Ortsgruppe es gehört.

Wenn die Mehrheit der Bahnwächter in den Verband eingetreten sein wird, dann wird bei jedem Klasseningenieuramt ein Arbeitervertrauensmann gewählt, welche dann gruppenweise die Leitung der Eisenbahnwächter bilden werden. Die Mitgliedsgebühren für die Bahnwächter betragen per Monat 60 Heller, für welchen Betrag sie außer den übrigen Nutznießungen wöchentlich auch das *«Fachblatt der Eisenbahner»*, das Blatt unrerer Verbandes, gratis erhalten.

Der Streik in Gyoma.

Kampf der Eisenbahnarbeiter.

Seit Montag ist der Streik in Gyoma ausgebrochen, und wenn wir die Lage der dortigen Genossen erklären, so ist der Streik vollkommen begründet.

Die Lage der Magazin- und Bahnarbeiter der Máv. ist überall elend, am schlechtesten jedoch in Gyoma, welches zum Gebiet der *Arader Geschäftsleitung* gehört.

Sehen wir uns z. B. das Leben der dortigen Magazinarbeiter an. *Arbeitszeit ist 36 Stunden in einer Tour, manchmal auch 40.* Davon werden 24 Stunden mit dem sogenannten *«Räumen»* verbracht, indem sie bei 40 ankommenden und ausfahrenden Zügen helfen. Außerdem wird der Schmutz aus der Senkgrube herausgeschaufelt und weggeführt. Dies dauert 24 Stunden, und erst dann kommt der Magazindienst: 12 bis 16 Stunden lang *Säcke tragen*, und für alles dies bekommen sie **monatlich 20 Kronen.**

Das Säcketragen für die Parteien verrichten die Arbeiter für den vom Stationsamte bestimmten Lohn. Das ist eine Zulage von 20 Kronen. Jetzt, wo man beinahe verrückt werden kann wegen der vielen Säcke mit Getreide, macht das ganze Gehalt 70 Kronen monatlich aus. Sonst aber verdienen sie höchstens 40—50 Kronen monatlich, *haben aber im ganzen Jahr keinen Moment freie Zeit.*

Ebenso ist die Lage der Arbeiter der Bahnerhaltung. Für ihre entsetzlich schwere Arbeit erhalten sie 6 Monate hindurch 60 Kreuzer per Tag, 2 Monate lang, wenn die Feldarbeiter 4—5 Kronen täglich verdienen, gibt man diesen Bahnarbeitern großmüthig 80 Kreuzer Taglohn, und 4 Monate hindurch 70 Kreuzer täglich. Das erhalten Arbeiter, die 15—36 Jahre bei der Máv. dienen.

Die Gyomaer Genossen, die Alle Mitglieder unseres Verbandes sind, baten uns, in ihrem Interesse ein Memorandum einzureichen, in welchem sie in den 3 Sommermonaten 2 Kronen 20 Heller und in den übrigen Monaten 2 Kronen fordern.

Dies ist doch nicht viel?

Darauf erhielten wir folgendes Schreiben:

Kön. ung. Staatsbahnen.

Arader Geschäftsleitung.

Nr. 19130

II.

An die Zentralleitung des *Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter*

Budapest.

Betreffs Ihrer Eingabe vom 21. Juli l. J. verständigen wir die w. Zentralleitung, daß die gewünschte Gehaltserhöhung der Bahnerhaltungsarbeiter nicht zu unserem Wirkungskreise gehört.

Was indessen die Geschäftsleitung in ihrem eigenen Wirkungskreise vermag, ist bereits geschehen, indem jene Arbeiter, die schon längere Zeit im Dienste der Máv. stehen und durch ihren Fleiß, gute Auf-führung und Brauchbarkeit erwiesen haben, daß sie eine Gehaltsaufbesserung verdienen, derselben stufenweise theilhaftig werden.

Diese Antwort, welche Oberaufseher und Geschäftsleitungsvertreter *Fetter* unterschrieb, ist eine höfliche Ablehnung. Auf unser Bemühen erhielten indessen die Bahnarbeiter statt 70, 80 Kreuzer Taglohn. Sehr großmüthig! Das konnte den Kollegen natürlich nicht genügen, und so wurde auch ihre zweite Eingabe sehr schroff abgelehnt.

Am 27. September fuhr Oberingenieur *Reitter*, der Chef des Mezöturer Sektionsingenieuramtes, nach Gyoma. Die Arbeiter überreichten ihm ein drittes Memorandum, auf welches er folgenden Bescheid gab: *«Ich erhöhe hiemit Ihren Taglohn auf 90 Kreuzer. Ihre Eingabe werde ich der Geschäftsleitung unterbreiten und dieselbe nach Möglichkeit unterstützen. Arbeiten Sie nur ruhig weiter.»*

Indessen kam es nicht so. Der Arader Geschäftsleiter *Sztankovics* verhandelte mit dem Oberingenieur *Reitter*, worauf man Arbeitern verkündete, *daß man nicht nur keinen ganzen Gulden Taglohn zahle, sondern auch die gegebenen 10 Kreuzer Erhöhung zurückziehen wird und das Gehalt wieder auf 80 Kreuzer herabgesetzt sei.*

Darauf traten sofort auf dem Platze alle Arbeiter in Streik, *ohne daß dies vorher besprochen worden wäre.* Die Vorarbeiter *Balthasar Bartha* und *Ludwig Tanai* werden die Forderungen der Geschäftsleitung übergeben. Den Aushilfsarbeitern wollte man 10 Kreuzer per Tag bessern, sie nahmen das aber nicht an und halten bei den übrigen Arbeitern. Die Streikenden entsendeten eine Deputation zu dem Herrn Handelsminister *Franz Kossuth* und zu dem Herrn Direktionspräsidenten *Julius Ludvigh*.

Wir hoffen, daß die Deputation Erfolg haben wird, *denn es ist zu fürchten, daß sich der Streik auf die ganze Arader Geschäftsleitung ausdehnt.* Unsere Gyomaer Genossen bitten wir aber, ruhig der Sache entgegenzusehen, denn die Sympathie der gesammten Eisenbahnarbeiterschaft gehört ihnen!

RUNDSCHAU.

Wir gehen vorwärts!

Die so gut angebahte Bewegung der Eisenbahnarbeiterschaft gedeiht sichtlich. Alle Kategorien organisiren sich und schließen sich dem Landesverbande der Eisenbahnarbeiter an.

Die Wagenordner-, Wechselsteller-, Lampenmanipulanten- und Gepäckträger-Genossen hielten am 6. d. M. in den Lokali-täten unseres Verbandes ihre Landeskonferenz, bei welcher folgende Stationen vertreten waren: *Petrozsény, Arad, Debrecen, Püspökladány, Nagybecskerek, Budapest-Dunapart, Budapest-Józsefváros, Rákosrendező, Királyháza, Tövis, Szajol, Békéscsaba, Krivádia, Livádia, Szeged, Nagy-Kikinda, Kolozsvár, Brassó.*

Die übrigen Stationen schlossen sich schriftlich der Bewegung an.

Als Delegirte unseres Verbandes fungirten die Genossen *Izor Farkas* und *Béla Fellner*.

Die Forderungen der oben angegebenen Dienstzweige wurden unserem Memorandum einverleibt, welches wir dem kompetenten Forum zukommen lassen werden. Diese Forderungen werden wir übrigens nächstens veröffentlichen.

Die Theilnehmer der Konferenz erklärten einstimmig, *in den Landesverband der Eisenbahnarbeiter einzutreten.*

Es ist wieder Ordnung.

Nämlich in *Érsekujvár*, weil *Gabriel Pap de Lemény* endlich versetzt wurde.

Wie wir hören, hat man unseren ungerecht nntlassenen Genossen *Majnik* wieder angestellt und damit ist hier vollständige Ruhe eingekehrt.

Wir sind sehr froh, daß wieder Alles in das alte Geleise kommt, aber mit einem Seufzer fragen wir uns: War denn dieses *Érsekujvárer* Abenteuer überhaupt nothwendig?

Ujpest. St.-E.-G. Die Bediensteten der gewesenen Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hielten am 7. Oktober, Nachmittag 3 Uhr, in Ujpest, *Árpád-ut Nr. 102, im Fábán's Gasthaus*, eine gut besuchte Konferenz ab, um über die Differenzen des Máv.-Pensionsinstitutes, sowie des Staats-Eisenbahn-Gesellschafts-Provisionsfondes bezüglich Gleichstellung der Mitgliedsrechte der obigen Institute über das einzureichende Memorandum zu berathen.

Ueber Antrag des Vorbereitungskomités wurde einstimmig beschlossen, die Vorstehung des Landesverbandes der ungarischen Eisenbahnarbeiter zu ersuchen, das betreffende Memorandum an die kompetente Stelle gelangen zu lassen.

KORRESPONDENZ.

Theresienstädter Sektions-Ingenieuramt. (*Unser Viehtreiber.*) Wer wäre das, wenn nicht der Bahnaufseher *Michael Hökl*. Dieser Tage schickte er neun Mann spaziren, weil sie eine Minute bei der Verlesung sich verspäteten, obzwar es bei Herrn *Pető* noch nicht geklingelt hatte. Unser Tyrann beachtete dies nicht und schickte uns Alle fort. Darauf verlangten zwei Arbeiter die Karten, damit sie nach Hause gehen können, weil sie Abends

sowieso an der Reihe wären. Die Beiden erhielten eine Antwort, die man hier unmöglich wiedergeben kann.

Beschwerde führen nützt nicht viel, weil der Herr Bahnaufseher selbst dem Oberingenieur befiehlt. Wenigstens sieht es so aus, denn der Herr Oberingenieur gibt ihm in allen Fällen Recht.

Das wäre aber doch nicht in Ordnung. Vielleicht könnte man doch dem Herrn Bahnaufseher auf die Finger klopfen, selbst wenn der Oberingenieur ihm alle seine Lügen glaubt. Na, wir werden es jedenfalls versuchen!

Debrecen. (*Wer sind die Aufreizer?*) Bei dem Sektionsingenieuramt der Debrecener Geschäftsleitung kann man schätzenswerthe Dinge lernen, wenn man die dortigen Verordnungen studirt. Demnach müssen die ministeriellen Verordnungen und Gesetzes-Paragraphe nur von den Arbeitern beobachtet werden. Dawiderhandelnde werden streng bestraft. Die Herren hingegen beachten die Gesetze gar nicht und widersetzen sich denselben auf Schritt und Tritt, ohne daß ihnen auch nur ein Haar gekrümmt wird.

Wir können die vielen Klagen nicht verschweigen, welche wir Tag für Tag über das Debrecener Sektionsingenieuramt erhalten.

Jene ministerielle Verordnung, welche den Arbeitern für die Zeit der Einrückung und für die acht Tage Urlaub den Lohn anweist, wird in den meisten Fällen mit Füßen getreten und somit das Gehalt verweigert.

Man kümmert sich nicht, ob die Familie des armen Arbeiters während der Zeit, wo er für das «Vaterland» in Waffen ist, verhungert.

Jeder Eisenbahner, der bereits fünf Jahre dort angestellt ist und in den letzten zwölf Monaten keine größere Strafe hatte, ist berechtigt, auch während der Urlaubszeit Lohn zu erhalten. Darauf wird nichts gegeben und wenn der Arbeiter auch 30 Jahre bei der Bahn ist, wird er doch *abgewiesen*.

Wir haben die Debrecener Geschäftsleitung schon einmal auf diese ungerechten Umtriebe aufmerksam gemacht und dachten, daß der Herr Geschäftsleiter als Jurist wissen wird, daß man die Gesetze einhalten muß.

Auch bei dem Stations- und Zugbegleitungspersonal ist die Erbitterung groß. Wegen der allerkleinsten Vergen *bestraft man sie gleich mit 8—10 Kronen* und bedenkt nicht einmal, was für kargen Lohn die Eisenbahner für ihre übermenschliche schwere Arbeit erhalten.

Das sind doch wahrlich russische Zustände und dennoch sind wir die — Aufhetzer.

Zágráb. (*Eine Hand wäscht die andere.*) Diesmal singen wir ein Lied über den ausgemästeten Bahnaufseher der Station *Jasenovac*, der unlängst einen Maurergenossen, der vier Jahre bei der Máv. war, entließ, weil er ihm nichts zu borgen hatte. Diese Figur pumpt gewohnheitsmäßig die Arbeiter aus. Sei es um Kartoffel, Schinken, Geld, ist ganz egal, aber vom Zurückgeben ist gar keine Rede. Und wenn ein Arbeiter nicht in der Lage ist, den epikuräischen Gelüsten dieses Dickwanstes nachzukommen, wird er kassirt. Nun, Herr Lucullus, nächstens erhalten Sie so ein Kopfstück, daß der fetteste Bissen aus dem Hals springen wird.

Fiume. Wie sehr sich die «Oberen» vor der Organisation fürchten, zeigen folgende Fälle:

Genosse *Cvetkovics* wurde entlassen, weil er dem Bremsenaufseher auf sein Drängen sagte: «Bitte, ich habe keine vier Hände». Von diesem Aufseher war übrigens schon die Rede. Der Telegraphenarbeiter *Alois Stenal* wurde entlassen, weil er die Prüfung

nicht ungarisch ablegen konnte, der wirkliche Grund aber ist, weil er der Organisation angehört.

Jetzt kommt eine *Darányiade*. Der Chef ließ *50 nichtorganisirte rumänische Arbeiter kommen*, weil er sich vor den Organisirten fürchtet, und gab ihnen 2 Kronen 60 Heller per Tag, freie Wohnung, Heizung und Beleuchtung. Das ist ja am Ende schön, aber diese Arbeiter wurden nur aufgenommen, um uns Organisirte zu erschrecken. Vorläufig wurden nur sechs organisirte Arbeiter entlassen, wahrscheinlich kommen aber bald Alle.

Arbeiter, an die Arbeit! Genossen! Vereinigt Euch, damit wir diese ungerechten Angriffe in gebührender Weise zurückschlagen können.

Miskolc. (*Die Lage der Magazinarbeiter.*) Bis jetzt hat diese Kategorie nicht aus Feigheit geschwiegen, sondern man wartete die Einlösung jenes Versprechens, welches der Dienstchef hinsichtlich der Lohnerhöhung gethan hatte.

Im ersten Viertel dieses und des vergangenen Jahres bekamen die Arbeiter *2 Kronen 20 Heller Taglohn* und vierteljährlich einige Kronen für Akkordarbeit. In den sehr arbeitsreichen Sommermonaten baten sie um Lohnerhöhung und erhielten auch *20 Heller mehr*, aber die Akkordzulage wurde ihnen entzogen. Im Sommer arbeitete man durchschnittlich 15 Stunden täglich. Sonntag auch fortwährend, aber die Ueberstunden wurden nicht bezahlt. Der Chef meinte, sie müssen nur deshalb Abends arbeiten, *weil sie beim Tag herumfaulenzten*.

Also der Herr Chef wünscht von 22 Mann dieselbe Arbeit wie von 32? Wir müssen hier bemerken, daß 12 Mann, der Methode Szöke—Fischinger und der zwei Magazineure überdrüssig, *das Magazin einfach im Stich ließen*.

Herr Magazineur Szöke titulirt die Magazinarbeiter nur *als elende Hundsozialisten*. Nun, Herr Magazineur, wenn Ihre Ehre nicht aus Stiefelsohlen besteht, dann möchte die Ortsgruppe von Szelye gern mit Ihnen bekannt werden. Auf Wiedersehen!

VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahner.
Telefon-Nr. 76-01. — Telefon-Nr. 76-01.

Den Ortsgruppen zur Beachtung!

Während dieser Woche haben wir überallhin an die Mitglieder der Ortsgruppen die verschiedenen Fachzeitungen versendet; in dasselbe Paket fügten wir auch die 41. Nummer des «Magyar Vasutas» bei, welche das Memorandum der Bahnwächter enthält. Wir bitten die Genossen, überall auf der Reise diese Blätter mitzunehmen und an der Linie — bei jedem Wächterhaus — ein Exemplar herunterzuwerfen, damit auch die unorganisirten Bahnwächter von der Bewegung unserer Bahnwächtergenossen erfahren.
Die Zentralleitung.

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Miskolc. Die Leitung der hiesigen Gruppe eröffnet für jene Mitglieder, die des Schreibens und Lesens unkundig sind, einen *Lehrkurs*.

Die Mitglieder werden gebeten, dies allen Genossen zu sagen. Der Kurs beginnt am 1. November l. J. und ist vollständig kostenlos.

Mit aufrichtiger Freude veröffentlichen wir diese Verständigung. Denn wir sehen, daß die Gruppe aus ihrem Verein kein Kasino oder dergleichen machen will. Wir brauchen ernste Arbeit und man kann somit die Wirksamkeit der Ortsgruppe in drei Theile theilen:

1. Man muß je mehr Mitglieder für

unseren Verband werben, neue Gruppen und Einzahlungsstellen gründen.

2. Die Gruppen sollen sich im Rahmen der Statuten mit den Arbeitsverhältnissen und Verbandsangelegenheiten befassen.

3. Der Hauptzweck des Verbandes ist, *die Mitglieder aufzuklären und zu belehren*. Denn es genügt nicht, wenn man nur die Gebühren zahlt. *Mit Herz und Seele muß man Mitglied sein!*

Deshalb sind die verschiedenen Lehrkurse sehr nothwendig und jede Ortsgruppe soll sich dem befleißigen.

Vorwärts, Brüder! Erobern wir die Herzen und die Seelen!

Monor. Wir verständigen die Mitglieder, daß am 21. d. M. in der Baderestaurations eine Konferenz stattfindet.

Budapest. Nördliche Ortsgruppe. Am 20. d. M. findet in den Vereinsräumlichkeiten (Hungária-Ring 289, Tolmár's Gasthaus) eine sehr interessante Vorlesung statt, zu welcher die Mitglieder höflichst eingeladen sind.

Debrecen. Unser Verband wird in Kurzem einem viel geäußerten Wunsch entsprechen und eine Bibliothek errichten, welche ausschließlich wissenschaftliche Werke enthalten wird. Da bereits einige Genossen solche Werke angeboten haben, so wollen wir die Aufmerksamkeit dieser edelmüthigen Genossen auf diesem Wege erregen.

Kecskemét. In der am 7. v. M. stattgefundenen Mitgliederversammlung haben wir auf Bitte unserer Provinzgenossen beschlossen, in der Zukunft nicht Sonntag Abends, sondern Sonntag Vormittag die Sitzungen zu halten und bitten wir in ihrem eigenen Interesse um je zahlreicheres Erscheinen.

Szeged. Das Vereinslokal der Ortsgruppe wurde in das Gasthaus Stefan Németh's, Laudongasse, verlegt, wo am 21. d. M., Sonntag Nachmittags 3 Uhr, mit Theilnahme eines Delegirten der Zentrale die monatliche Mitgliederversammlung abgehalten wird. Die Mitglieder werden ersucht, mit Rücksicht auf die wichtigen Gegenstände der Tagesordnung, je zahlreicher bei der Versammlung zu erscheinen.

Kisujzállás. Das Präsidium der Ortsgruppe bittet die Mitglieder der Leitung und alle Genossen, bei *allen* Versammlungen pünktlich zu erscheinen.

Budapest-Ferencváros und Dunapart Ortsgruppe. Jeden Dienstag zwischen 7—9 ist Konferenz, an jedem vierten Dienstag Leitungssitzung und an jedem ersten Dienstag eines Monates wird Mitgliederversammlung abgehalten.

Pécel. Die Ortsgruppe wird am Sonntag nach 3 Uhr über die Landes-Leitungskonferenz einen Rechenschaftsbericht erstatten.

Kisvárdá. Jeden ersten Sonntag des Monates Mitgliederversammlung von 2 bis 4 Uhr. Amtsstunden jeden Tag von 6 Uhr Nachmittags angefangen. Klagen und Beschwerden werden während den Amtsstunden entgegengenommen.

Debrecen. Wir verständigen hiemit die Mitglieder unseres Festkomitês, daß die Sitzungen während des Winters jeden Sonntag Nachmittags um 3 Uhr stattfinden und bitten gleichzeitig um pünktliches Erscheinen.

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

AUS ALLER WELT.

Die neue Eisenbahnverbindung mit Fiume. Wie wir erfahren, ist die Frage der neuen Eisenbahnverbindung mit Fiume um einen Schritt weiter gediehen. Die königlichen Staatseisenbahnen haben eine Anzahl von Ingenieuren zum Studium der neuen Linie entsendet. Zunächst werden barometrische Terrainaufnahmen gemacht, auf deren Grundlage Alternativpläne ausgearbeitet werden. Auf Grund des geeignetsten Planes werden dann die Tracierungsarbeiten vorgenommen werden.

Die Széklerbahnen. Hinsichtlich des letzten Abschnittes des im Bau befindlichen Netzes der Széklerbahnen, welcher sich von der Station Gyergyószentmiklós bis zur Station Déda erstrecken wird, haben in diesen Tagen die definitiven Tracierungsarbeiten begonnen. Diese Arbeiten werden noch im Herbste beendet, damit im Frühjahr der Bau in Angriff genommen werden kann.

«**Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság**» besitzt in Orsova eine Schiffswerfte, wo in Betreff der Arbeiter gar mißliche Zustände herrschen. Am gewissenlosesten wird seitens der Werftleitung mit den alten Arbeitern verfahren. Dort ist das Prinzip gang und gäbe, wenn ein Arbeiter einige Jahre beschäftigt ist, ihn dann abzuschaffen und durch junge Kräfte zu ersetzen. Diese Prozedur wird aber nicht offen vorgenommen; dazu hat man keinen Muth. Man wagt sich nicht, den Arbeiter zu kündigen oder ihn zu entlassen, sondern man zahlt ihm weniger, man macht Abzüge, was den alten Arbeiter veranlaßt, beim Werkstättenchef wegen den niedrigen Löhnen zu interveniren. Bei dieser Gelegenheit wird dem Arbeiter stets geantwortet: «Wenn es Ihnen nicht paßt, gehen Sie aufs grüne Gras.» Dieselbe Antwort wird auch zumeist solchen Arbeitern ertheilt, die um eine Lohnerhöhung ansuchen. Somit ist also nur begreiflich, wenn die Arbeiter der «M. F. T. R.» Schiffswerfte über diese Zustände ziemlich aufgeregt, ja zum Theil erbittert sind.

Ist aber die Verwaltung gegenüber den Arbeitern sehr schamlos und gewissenlos, so trachtet sie andererseits umsomehr die Werk- und Partieführer an ihre Seite zu fesseln. Während die Arbeiter mit Hungerlöhnen abgespeist werden, gibt es dort Partieführer, welche 3—400 Kronen pro Monat «verdienen». So zum Beispiel treibt dort ein gewisser Karl Schöll, früherer Krankenhüter in Weißkirchen und jetziger Partieführer der Schiffstischler in Orsova sein Unwesen. Während seine Leute kaum und zumeist 70 bis 90 Kronen im Monat verdienen, bleiben diesem Schöll gewöhnlich 400 Kronen an «Verdienst». Das sind Zustände, die immer unerträglicher sich gestalten. An diesen Zuständen sind aber auch die Arbeiter selbst Schuld daran. Denn wenn die Arbeiter ihre Organisationen aufsuchen und pflegen würden, da würde ein ganz anderer Geist sie beherrschen und in dem Falle müßte auch die Werftleitung auf so manche ihrerseits begangene Frechheit verzichten.

Die englischen Eisenbahner und die sozialdemokratische Partei. Bekanntlich vollzieht sich in der letzten Zeit in den englischen neutralen Gewerkschaften immer deutlicher ein Umschwung zu einer selbstständigen Arbeiterpolitik. Auch die Eisenbahner, die gegenwärtig in London ihre Jahreskonferenz abhalten, beschäftigen sich mit diesen Fragen.

Sie gehören bereits der Arbeiterpartei an. Ja, ihr Vertreter James Holmes ist der Urheber der Resolution des Trade-Union-Kongresses von Plymouth (1899), die zur Gründung der Arbeiterpartei führte. Dennoch besteht unter den organisirten Eisenbahnern eine gewisse Uneinigkeit über die Frage der Zugehörigkeit zur Partei. Sie

haben im Parlament drei Vertreter: Hudson, Wardle und Bell. Hudson ist Vorstandsmitglied des Verbandes; Wardle ist Redakteur des Verbandsorgans, des sehr gut redigirten Wochenblattes «Railway Review»; Bell ist Generalsekretär. Hudson und Wardle gehören der Partei an, während Bell mit den Liberalen geht. Es liegen nun mehrere Anträge vor, die den Anschluß Bell's an die Arbeiterfraktion verlangen, während manche Anträge seine Haltung billigen.

Die Agitation der englischen Eisenbahner. Die Bewegung der Eisenbahnangestellten in England zieht immer weitere Kreise, sie ist durch das furchtbare Unglück zu Grantham noch kräftiger geworden. Es ist auch Zeit, daß die Bahnbeamten, die einen so außerordentlich schweren Dienst haben, sich einmal für ihr Recht wehren. Es wurde konstatiert, daß in England durchschnittlich per Woche 10 Angestellte getödtet und 250 mehr oder weniger schwer verletzt werden; unter den Weichenstellern kommt ein Todter auf 260 und ein Verwundeter auf 17 Mann per Jahr. Dennoch liegt die Ursache zu der Bewegung nicht in der Unzufriedenheit der Arbeiter, sondern in allgemeinen sozialen Verhältnissen. Der Güterverkehr in England hat so enorm zugenommen, daß man, um ihn bewältigen zu können, 2250 Lokomotiven des alten Systems mehr hätte anschaffen müssen. Das hätte gleichzeitig die Erhöhung des Personals um 10.000 Mann bedingt. Nun werden aber die Güter, die seit 1900 um 36 Millionen Tonnen zugenommen, von 1200 Maschinen weniger befördert, als früher, da man leistungsfähigere Lokomotiven verwendet; für die Unternehmer bedeutet das natürlich eine Ersparniß an Personal, für das Personal aber eine Ueberanstrengung, die die Sicherheit der Angestellten und des Publikums ernsthaft gefährdet. Bei den englischen Eisenbahnen sind ungefähr 600.000 Mann angestellt, die mit den dazu gehörigen Familien zwischen 2 und 3 Millionen der englischen Bevölkerung ausmachen. Es wäre daher nur eine Frage der Billigkeit, daß man ihnen ermöglichte, ihre Lebenshaltung zu erhöhen.

VERSCHIEDENES.

Die neue Signalordnung der Máv. Handelsminister Franz Kossuth hat den Termin für die allgemeine Einführung der ausgearbeiteten neuen Signalordnung und der neuen Satzungen für den Verkehrsdienst auf den 1. Oktober d. J. festgesetzt, an welchem Tage zugleich die im Zusammenhange stehenden sonstigen umgestalteten Vorschriften in Kraft traten.

Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat folgende, mit der Signalordnung und den neuen Vorschriften für den Verkehrsdienst im Zusammenhange stehende Dienstweisungen umarbeiten lassen, und zwar diejenigen für die Bahnwächter, für die Blockwächter und jene für die Bahnaufseher, die allgemeine Vorschrift für die Bahnwächter, die Vorschriften für den Verkehrsdienst des Zugpersonals, die Instruktionen für die Weichenwächter und für die Signalgebung, schließlich die Vorschriften betreffend die persönliche Sicherheit.

Im entsprechenden Erlasse der genannten Direktion wurden die Abweichungen der neuen Signalordnung und der neuen Vorschriften für den Verkehrsdienst von den bestehenden alten eingehend besprochen und zugleich jene Maßnahmen bestimmt, welche anlässlich des Uebergangs zu treffen sind.

Westliches Detailmagazin. Chefamt. Wir bitten, die auf den achtägigen Urlaub sich beziehende Verordnung aufmerksam zu lesen und dieselbe auch zu verstehen. Es ist nicht unsere, noch Sache der Arbeit-

ter, die Verordnung zu erklären, was dieselbe den Arbeitern sichert und darf man diese Verordnung keinesfalls mit Scheingründen wegeskamotiren.

Danksagung. Unterzeichneter spricht auf diesem Wege allen Kollegen, welche ihm während seiner langen Krankheit durch thatkräftige Hilfe und materielle Opfer seine Entbehrungen linderten, seinen tiefgefühlten Dank aus. Mit Brudergruß

Josef Naszádi,
István-ut. Hauptwerkstätte.

Danksagung. Alle meine Arbeitergenossen mögen meinen innigsten Dank empfangen für ihre Opferwilligkeit, indem sie in meiner durch langwierige Krankheit verschlechterte pekuniäre Lage ihre Hilfe angedeihen ließen. Mit Brudergruß

Anton Németh,
Kupferarbeiter, nördl. Werkst.

Mittheilungen der Redaktion.

An die Leitung der Ortsgruppe der nördlicher Hauptwerkstätten. Bezugnehmend auf den ausgesprochenen Wunsch, das Fachblatt der Eisenbahner möge zu gleicher Zeit mit dem Magyar Vasutas und im selben Umfang die Mittheilungen der Werkstätte veröffentlichen, theilen wir mit, dass auch wir dies sehnlichst wünschen, allein dies wird technisch oft unmöglich gemacht und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das Fachblatt erscheint bekanntlich textlich in weniger als dem halben Umfang des «Magyar Vasutas». Infolgedessen sind wir gezwungen, einen großen Theil des «Magyar Vasutas» auszulassen und den übrigen Text erheblich zu kürzen.

2. Da beide Blätter am selben Tag zu gleicher Stunde erscheinen, so ist es selbstverständlich, daß die letzten Nachrichten des «Magyar Vasutas» im «Fachblatt der Eisenbahner» nicht nur keinen Platz mehr haben, sondern auch wegen der Zeiteinteilung ist es uns schon rein physisch unmöglich gemacht, die Uebersetzung der Einsendungen zu rechter Zeit zu besorgen. Trotz den genannten Hindernissen sind wir dennoch gerne bereit, der w. Leitung und den Mitgliedern der Ortsgruppe entgegenzukommen und nicht nur den ganzen Text ihrer Einsendungen, sondern auch zu gleicher Zeit, wie im «Magyar Vasutas» (was übrigens auch bisher thunlichst berücksichtigt wurde) zu veröffentlichen, wenn das Manuskript bis spätestens Mittwoch zu Händen der Redaktion des «Fachblatt der Eisenbahner» abgegeben wird.

Es wäre uns besonders erwünscht, wenn wir — sofern sich Kollegen hiezu fänden — direkte deutsche Berichte bekämen, denn dadurch wäre die sofortige Veröffentlichung um so gesicherter. Wir fordern demgemäß hiermit alle Kollegen deutscher Zunge auf, gelegentlich Artikel für das «Fachblatt der Eisenbahner» zu verfassen und hierdurch helfen, das Blatt fachgemäß auszugestalten. Die Einsendungen sollen nur auf der einen Seite des Papiers, mit Tinte geschrieben und leserlich sein.

Jeder Eisenbahner sei Mitarbeiter seines Blattes! Mit kollegialem Gruß

Die Redaktion.

Mórógy. Streckenarbeiter. Obzwar wir die Wahrheit der Behauptungen des gesandten Artikels nicht bezweifeln, sind wir dennoch gezwungen, von einer Veröffentlichung abzusehen, da wir prinzipiell nur solche Mittheilungen der Öffentlichkeit übergeben, bei welchen sich der Verfasser nennt. Wir bitten in Zukunft, sich mit mehr Vertrauen an uns zu wenden, sofern gewünscht wird, daß wir die erlittene Unbill öffentlich verhandeln sollen.

Mit kollegialem Gruß Die Redaktion.

Verantwortlicher Redakteur: Fürst Dezső.
Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.