



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBAHNER.

Redaktion und Administration:
Budapest, VII., Rottenbiller-utcza 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.

Achtung, Streckenwächter!

Die Streckenwächter der Máv. rüsten sich schon seit Langem, um ein Memorandum an das Handelsministerium und die Direktion zu richten, in welchem sie die Verbesserung ihrer wahrhaft menschenunwürdigen Lage fordern.

Um dieses Memorandum fertigzustellen und die Forderungen zu präzisieren, halten die Streckenwächter der Staatsbahnen *Sonntag, den 23. September in Budapest* eine

Landeskonzferenz

ab, die jedoch nur dann die zum Sieg notwendige Kraft besitzen wird, wenn sämtliche Streckenwächter des Landes an ihr vertreten sind.

Wir fordern also sämtliche Genossen zur eifrigen Agitation auf.

Mit Gruß
die Zentralleitung.

Die **Lackirer, Anstreicher u. Schriftmaler** sämtlicher Werkstätten der Máv. halten *Samstag, den 8. September, Vormittags 9 Uhr*, in der Zentrale des Landesverbandes der Eisenbahner Ungarns eine

Landeskonzferenz

ab, mit folgender Tagesordnung:

Berathung über einen einheitlichen Akkord-Lohntarif.

Wir ersuchen die Kollegen Anstreicher, Lackirer und Schriftmaler, unverzüglich an die Wahl von Delegirten zu schreiten, damit bei der Landeskonzferenz sämtliche Werkstätten vertreten sind.

Mit Gruß
die Einberufer.

Die Arbeiter-Unfall- und Krankenversicherung.

Das erste Arbeiterschutzgesetz der neuen Aera trägt das Zeichen der Tulpe, das Symbol der Spiegelfechtere.

Schon vor Wochen verkündeten die pauschalirten Regierungsblätter mit grossem Aplomb, daß seitens der Regierung ein Arbeiter-Unfall- und Krankenversicherungsgesetz in Vorbereitung ist. Es soll die Kostprobe vom sozialpolitischen Sinn unserer Staatslenker werden. Und das Gesetz, dessen Entwurf jetzt veröffentlicht wurde, ist auch in der That eine Widerspiegelung ihres sozialpolitischen Sinnes: die Volks-

feindlichkeit der ungarischen Machthaber kommt darin vollkommen zum Ausdruck. Dieses Arbeiterschutzgesetz soll wieder ein wahres Almosen-Gesetz werden und wenn es wirklich Gesetz werden sollte, wird es dem Darányi'schen Sklavengesetz aufs Haar gleichen.

Mit Betroffenheit sehen wir vor Allem aus dem Entwurfe der nationaldemokratischen Regierung, daß damit nicht die Versicherung der Arbeiter, sondern die Konfiszierung des wenigen Rechtes, welches die Arbeiter auf diesem Gebiete noch besitzen, bezweckt werden soll.

Die nationaldemokratische Regierung verfährt dabei nicht nur mit brutaler Gewalt, sondern mit maßloser Bornirtheit. Den Arbeiterversicherungsinstitutionen die Autonomie der Arbeiter zu entziehen, ist doch nichts Anderes, als die Verkrüppelung dieser Institutionen.

Von einer Arbeiterversicherung konnte bisher in Ungarn kaum gesprochen werden. Die Darányi'sche Bettelkasse, welche angeblich für die landwirtschaftlichen Arbeiter «sorgen» soll, ist doch eine Mißgeburt, eine Verhöhnung der Arbeiterversicherung. Und das Krankenversicherungsgesetz für gewerbliche Arbeiter erweist sich tagtäglich als nicht entsprechend. Dieses Gesetz erstreckt sich insgesamt auf 65.000 Arbeiter und die den Kranken zugesicherte Unterstützung ist eine solch minimale, daß die Arbeiter mit Recht immer, bei jeder Gelegenheit ihrer Unzufriedenheit mit diesem Gesetze Ausdruck verleihen. Von einer Unfall- und Invalidenversicherung, von Altersversorgung, von einer Witwen- und Waisen-Fürsorge war bisher im schönen Ungarlande gar nicht die Rede. Man konnte also von der neuen Regierung mit Recht erwarten, daß sie, ihrem Programme entsprechend, diese Fragen lösen und wenigstens mit einer ehrlichen Arbeiter-Unfall- und Krankenversicherung den Anfang machen wird. Dies konnte umso eher von ihr erwartet werden, weil sie ja doch immer von Industrieförderung faselte und ohne ehrliche Arbeiterversicherung daran gar nicht gedacht werden kann:

Und was will uns nun diese Regierung bieten? Ein Unfall- und Krankenversicherungsgesetz, welches einem Theile der Arbeiterschaft anstatt ordentlicher Unter-

stützung und Verpflegung nur ein Almosen zusichert; sämtliche Arbeiter der Landwirtschaft sollen selbst von dieser geringen Versicherung ausgeschlossen und ihre Versicherung gegen Unfall soll in möglichst engem Rahmen begrenzt werden. Von einer Invaliden- und Altersversicherung, von einer Witwen- und Waisen-Fürsorge wird im Gesetzentwurf nicht einmal Erwähnung gethan.

Es ist doch unter solchen Umständen offenbar, daß dieses Gesetz nicht im Interesse der Arbeiterschaft gemacht werden soll. Das beweist der Umstand, daß der Gesetzentwurf die Autonomien der Arbeiterkrankenkassen vernichtet, das autonome Recht der Arbeiterschaft raubt und diese Institutionen der Willkür der Arbeitgeber und der Bureaukratie ausliefert.

Das nennt man bei uns Sozialpolitik. Während die Arbeiterschaft auf allen Gebieten auf Leben und Tod kämpft, um sich das ihr zukommende Recht zu erringen und im Interesse dieser Sache Alles aufzuopfern bereit ist — kommt die Regierung mit einem Gesetzentwurf, welcher die Arbeiterschaft aus ihrem eigenen Neste, aus ihren eigenen Institutionen verdrängt. Man weiß wahrlich nicht, soll man die Tollkühnheit oder die Dummheit dieser Leute bewundern.

Im Entwurf der Regierung ist nicht nur *keine Verbesserung* des Versicherungswesens geplant, sondern im Gegentheil *eine Verschlechterung*, eine Beschränkung soll der Arbeiterschaft auferlegt werden. *Das neue Gesetz wird dem kranken Arbeiter weniger Unterstützung bieten*, als das bisherige. Wenn dem Arbeiter ein Unfall zustoßen wird, wird er zehn Wochen lang von der Krankenkasse unterstützt und erst in der elften Woche beginnt die Unfallunterstützung und zwar so, daß bei gänzlicher Arbeitsunfähigkeit 60 Prozent des Jahreserwerbes, bei partieller Arbeitsunfähigkeit ein dem Grade der Erwerbsunfähigkeit entsprechender Prozentsatz als Unterstützung gezahlt werden soll. Oder deutlicher gesagt, der Arbeiter, dem ein Unfall zustoßt, soll ein wirkliches Bettleralmosen erhalten. Dabei ist der Umstand in Betracht zu ziehen, daß 94--95% der Unfälle innerhalb zehn Wochen geheilt sind. Somit wird die Unfallversicherungskasse kaum

von 5% der Unfälle belastet werden, während die übrigen Fälle (94—95%) auf die Krankenkassen, also auf die Kosten der Arbeiter fallen.

Das Gesetz macht für den Unfall die Arbeitgeber verantwortlich, legt ihnen aber nur fünf Prozent Lasten auf und läßt die Kosten von 95 Prozent der Unfälle von jenen Kassen bestreiten, welche von den Arbeitern bestritten werden und welche zur Unterstützung der kranken Arbeiter dienen sollen.

Zur Durchführung dieser Almosenversicherung organisirt das Gesetz eine Landeskasse für Krankenunterstützung und Unfallversicherung, deren vermittelnde lokale Organe die jetzigen Bezirks- und Unternehmungskassen sein werden. Die Korporations- und Privatkassen lösen sich also auf, hingegen bleiben die schädlichsten Institutionen auf diesem Gebiete: die Unternehmungskassen, weiter bestehen.

Ebenso auch bleiben die Bruderladen vom neuen Gesetz unberührt, weil diese zur Unterjochung der Bergsklaven am geeignetsten sind. Die Bergarbeiter werden also auch fernerhin den Mißbräuchen der Bruderladen ausgesetzt sein, wogegen sie fortwährend erbitterten Kampf führen müssen.

Daß das neue Gesetz darauf abzielt, die Autonomie der Arbeiter in den Krankenkassen ganz zu vernichten, geht daraus hervor, daß in Hinkunft die Leitung der Versicherungsinstitutionen nicht wie bisher aus zwei Dritteln, sondern nur zur Hälfte aus Arbeitern zusammengesetzt sein soll. Ja sogar die sogenannte Parität ist illusorisch gemacht, indem das neue Gesetz dafür sorgt, daß die Arbeiter in entschiedener Minorität sein sollen.

Schon am Enquete, das im Ministerium zur Klärung der Frage vergangene Woche stattfand, kam dies recht deutlich zum Ausdruck. Da konnte man alle möglichen und unmöglichen Kategorien Arbeitgeber und Industrieräthe versammelt sehen, z. B. war der Industrieverein der Arbeitgeber 10 Mann hoch vertreten, während der Gewerkschaftsrath der organisirten Arbeiterschaft nur drei Mann als Vertreter entsenden konnte.

Und die Eisenbahner?

Die Krankenkasse der Eisenbahner hat ungefähr 75.000 Mitglieder, der Landesverband der Eisenbahner 20.000, die Vereinigung der Lokomotivführer 3000, usw.

Wer hat nun die Interessen der zirka 100.000 Eisenbahnarbeiter vertreten? Niemand. Zwar waren am Enquete auch Herr Sekretär Eugen Litke und Herr Oberaufseher Emil Szcerbak zu sehen, aber diese Herren vertraten die Interessen der Direktion und nicht der Eisenbahner.

Wie wir aber leider nur allzugut wissen, sind das nicht die gleichen Interessen. So konnte es kommen, daß zirka 100.000 Eisenbahnarbeiter am Enquete keinen einzigen Mann als Vertreter aufweisen konnten. Wie wichtig aber gerade bei Eisenbahnen die Frage der Arbeiter-Unfall- und Krankenversicherung ist, beweist der Umstand, daß z. B. der Krankenkassenbericht vom Jahre 1905—6. die Zahl der Unfälle mit 11.165 angibt, davon 152 mit tödlichem

Ausgang. Gewerbliche Unfälle gab es 660, davon 218 mit schwerem, 470 mit leichterem und 2 mit tödlichem Ausgang. — Freilich, seinerzeit als wir an den damaligen Handelsminister Ladislaus Vörös eine Denkschrift richteten, war die Antwort dieses Ministers seine Auffassung über das Wesen der Unfallversicherung bei den Eisenbahnern eine viel — wir möchten sagen — europäischere, als die Auffassung, die sich im vorliegenden Gesetzentwurf kundgibt.

Wo sind nun die dringenden Reformen geblieben? Waren es konstitutionelle Verhandlungen, an denen seitens der Eisenbahnarbeiterschaft kein einziger Eisenbahner anwesend war, der im Interesse der 100.000 Eisenbahner das Enquete auf die schwerwiegenden Fehler des Gesetzentwurfes aufmerksam machen durfte?

Wir halten diese Fragen für äußerst wichtig für die Eisenbahnarbeiterschaft und werden die Frage der ganzen Versicherung schon im nächsten Fachblatt in einer längeren Artikelserie einer scharfen Kritik unterziehen.

Die besonderen Wünsche der in den einzelnen Dienstzweigen thätigen Arbeiter.

Werkstättenarbeiter. Bis das auf Grund besonderer Vereinbarung beruhende Lohnsystem ausser Kraft gesetzt wird, bitten wir die 20% Erhöhung der Grundlöhne und Arbeitspreise. Die verdienten Perzente mögen ganz ausgezahlt werden. Die vielen Mißbräuche, wonach Perzente nur bis zu einer gewissen Höhe ausbezahlt werden, mögen sistirt werden. Der Lohn tarif über vereinbarte Arbeiten sei in den einzelnen Betrieben ausgehängt. Die im Vorhinein nicht zu bestimmende Preise seien stets erst nach Anhörung des Arbeiterausschusses zu bestimmen. Die Arbeitszeit sei, Sommer oder Winter, eine neunstündige. Jeder Arbeiter erhalte einen verschließbaren Kleiderschrank. Die Verrechnungen sind vor dem Abtheilungsbureau auszuhängen. Die Lohnauszahlung sei so wie jetzt, jedoch abtheilungsweise und Freitag Nachmittags punkt 5 Uhr.

Streckenarbeiter. Für die Arbeiter, die nicht dort wohnen wo sie eingetheilt wurden, bitten wir um provisorische Freikarten. Die Arbeitswerkzeuge mögen stets während der regulären Arbeitszeit von Ort zu Ort gebracht werden. Die Arbeitszeit sei von der Meldung am regulären Eintheilungsplatz an gerechnet. Muß man vorher schon zum Arbeitsplatz gehen oder fahren, per Bahn oder Draisine, oder wenn man nur spät vom Arbeitsplatz zurückkommen kann, so ist die so verbrachte Arbeitszeit als Ueberzeit zu betrachten.

Schutzhäuser. Für die auf der Strecke arbeitenden Arbeitern zu bauenden Schutzhäuser ist die Einrichtung zu treffen, damit diese eventuell auch die Nacht in diesen Schutzhäusern verbringen können. Wo dies unmöglich ist, bitten wir um Bezahlung des Nachtlogis.

Entsendungen. Bei Entsendungen auf die Linie, wenn der Arbeitsplatz vom Eintheilungsplatz mehr als drei Kilometer entfernt ist — ist 40% Zulage zu zahlen. Dies gilt sowohl für Strecken- als auch für gewerbliche Arbeiter. Die Kasernen mögen in Ordnung gebracht werden und Jemand werde angestellt, der ständig Ordnung hält.

Magazin- und Stationsarbeiter. Der Gehalt wird monatlich zweimal, am ersten und fünfzehnten bezahlt. Das Akkord-Arbeitssystem werde gestrichen.

Gepäckträger. Die Gepäckträger bitten,

sie nur zu solcher Arbeit einzutheilen, welche ihrem Wirkungskreise entsprechen. Nach 14-stündigem Dienst 24 Stunden Ruhe. Wenn aus einem anderen dienstlichen Zweig ein Arbeiter oder Angestellter zum Gepäckträgerdienst beordert wird, möge ihn Taglohn bezahlt werden.

Jährlich ein Winter- und ein Sommer-Anzug.

Wagenreiniger. Jede begonnene Stunde, in welcher über der Arbeitszeit gearbeitet wird, soll als ganze Stunde gerechnet werden.

Die Wagenreiniger sollen keine andere Arbeit verrichten.

Wenn beim Wagenreinigen auch weibliche Arbeiter beschäftigt werden, so bitten wir in erster Reihe solche anzustellen, deren Gatten im Dienst verunglückt oder gestorben sind.

Heizhaus. Wenn ein Arbeiter als Aushilfsheizer mitfährt, möge er für neun Stunden täglich den Taglohn erhalten, außer dieser Zeit verbrachte Stunden mögen als Ueberstunden bezahlt werden. Die Uebergabe und Uebernahme des Schlüssels geschieht während der bezahlten Arbeitszeit. Jene Arbeiter, welche bei den Stationen auch die Acetylen-Anlagen bedienen, sollen 10 Kronen Zulage monatlich erhalten. Für Dampfkessel-Steinarbeiten, ob klein oder groß, sind 50 Kronen zu bezahlen.

Dort, wo ununterbrochen gearbeitet werden muß, sind nach 12-stündiger Arbeit, 24 Stunden frei. Vornehmlich sind die Kohlenarbeiter, Kanalreiniger, Maschinmanipulanten, Vorheizer und Dampfkessel-Reiniger frei zu geben. Wenn irgend ein Arbeiter bereits neun Stunden gearbeitet hat und dann zu einer anderen Maschine zugetheilt wird, sind sechs Stunden Rast geboten. Auch in anderen Fällen ist dem Arbeiter die Eintheilung rechtzeitig bekannt zu geben, damit derselbe sich genügend mit Lebensmitteln versehe.

Die Kohlenarbeiter, Dampfkesselreiniger und Kanalreiniger sollen wasserdichte Kleidung erhalten; der Kesselwäscher außerdem jährlich zwei Paar Stiefel.

Jene Arbeiter aber, die als Aushilfsheizer reisen, sollen Winterkappe und Mantel, sowie Filzstiefel erhalten, welche, wenn unbrauchbar geworden, mit neuen vertauscht werden sollen. Die Akkumulator-Auslader sollen halbjährlich einen Anzug bekommen.

Der in den Heizhäusern sich ansammelnde Rauch ist der Gesundheit der Arbeiter sehr nachträglich, es ist daher jedes Heizhaus mit Ablassungs-Kaminen zu versehen.

Lampenmanipulanten. Bei jeden größeren oder stärkeren Verkehr muß entsprechende Arbeitskraft vorhanden sein.

Nach 14-stündigem Dienst, 24 Stunden Rast.

Aushilfsbremser. Der Taglohn ist auch in dem Fall auszubezahlen, wenn nicht gearbeitet wird.

Jeder Aushilfsbremser erhält jährlich einen Sommer- und Winteranzug. Jene Aushilfsbremser, die seit einem Jahr bei der Südbahn sind und die Prüfung bereits abgelegt haben, sind zu ernennen.

Rangirpersonal. 12 Stunden Dienst bei 24 Stunden Rast. Nach einem Jahr Dienst, Ernennung.

In jeder Gruppe sollen vier Mann den Dienst verrichten.

Auf Grund des Ablösungs-Systems eine Stunde Vorzeit.

Einen Winter- und einen Sommer-Anzug, einen wasserdichten Mantel und einen kurzen Winterrock oder Pelz.

Wechselsteller, Ablöser, Thorwächter bei Nacht, Tageswächter. Wir bitten, daß die Genannten nach einem Jahr ernannt werden. Das Gehalt, anlässlich der Ernennung betrage 720 Kronen.

Alle drei Jahre Avancement, so daß nach

12-jährigem Dienst das Gehalt 960 Kronen sammt Erhöhung ausmache.

Wechselsteller. In größeren Stationen, wo der Dienst besonders schwer ist, sei nach 12 Stunden Dienst, 24 Stunden Rast.

An der Linie Abschaffung des 36-stündigen Dienstes und der Beihilfe in Magazinen. Wo dies unmöglich ist, entsprechende Zulage.

Aushilfs-Wechselsteller. Dieselben sollen auch Kleidung erhalten.

Zentral-Wechselsteller. Jene Zentral-Wechselsteller, die sich auch mit dem Fernsprecher befassen, sollen 10 Kronen mehr erhalten.

Tag- und Nachtwächter. Sommer- und Winter-Kleidung, jährlich ein Paar Leder- und jedes zweite Jahr ein Paar Halina-Stiefel

Bahnwärter. Jährlich ein Paar Leder- und jedes zweite Jahr ein Paar Halina-Stiefel.

Nach 14 Stunden Dienst, 24 Stunden Rast. Das Gasreinigungsgebiet soll nicht länger als ein Kilometer sein.

Die Aushilfsbahnwärter sollen nach einem Jahr ernannt werden, Kleidung wie die Ernannten.

Das Gehalt der weiblichen Mauthwächter wird mit 20 Kronen erhöht.

Bahnbegleitungspersonal. Von der Abwartungszeit möge ein Jahr gestrichen werden.

Bestimmung der Vorrückungszeit und zwar so, daß die älteren Angestellten die höchste Gehaltsklasse erreichen können.

In der Pension wird ein Jahr Dienst für $1\frac{1}{3}$ Jahr gerechnet.

Das Stundengeld sei bei sämtlichen Zügen ganz gleich.

Der Wohnungszins der II. und III. Klasse möge gestrichen werden und bekomme Jeder Wohnungsgeld I. Klasse.

Die Uebernahme der Lastzüge in den ungarischen Stationen sei als Dienstzeit gerechnet. Und zwar erhalte der Oberkondukteur, Zugsführer und Manipulant zwei Stunden, der Schaffner und Bremser je eine Stunde. Für die Uebergabe ist eine halbe Stunde zu rechnen.

Für Uebergabe der Personenzüge ist dem Zugsführer eine halbe Stunde, dem Gepäckkondukteur zwei Stunden zu bezahlen.

Aufruf!

All diejenigen Eisenbahner, die noch dem Provisionsfonde der St. E. G. als Mitglieder angehören, werden ersucht, ihre Adressen an die Zentrale des Verbandes der Eisenbahnarbeiter Ungarns einzusenden, da demnächst ein Gesuch an die Direktion der Máv. und an das Handelsministerium gerichtet werden wird, um diese Mitglieder an Rechten mit den Mitgliedern der Provisionskasse der Máv. gleichzustellen.

KORRESPONDENZ.

Agram. Unsere Agramer Organisation fährt mit bekanntem Fleiß fort, je mehr Eisenbahner zu gewinnen. Wir konstatieren dies, indem die Organisation uns im kurzen folgenden Bericht Rechenschaft über ihre Thätigkeit ablegt:

Wir zeigen an, daß in India (Slavonien) eine neue Organisation entstanden ist, in welche folgende führende Mitglieder zur Leitung der Ortsgruppe gewählt wurden: Präsident *Ludwig Protivinsky*, Kassier *Vinzens Schober*, Kontrollore *Valentin Vick* und *Johann Horváth*, Vertrauensmänner *Josef Márk* und *Johann Pfeiffer*.

Bei der gründenden Sitzung repräsentierte *Georg Mihelics* die Agramer Centrale,

und führte in einer längeren Rede den Zweck der zu gründenden Organisation aus. Dasselbe erklärte in deutscher Sprache *Loucsarics*, und in kroatischer Sprache *Zsivics*, der Delegirte der Centrale.

Die genannten Delegirten benützten auch den doppelten Feiertag, indem sie die Eisenbahner-Organisationen in *Vinkovce*, *Mitrovica*, *Zimony* und *Ruma* zur Ausdauer anriefen.

Während der Feiertage sandten wir Genossen *Lazar Györi* nach *Belovár*, wo im Rahmen einer engeren Konferenz die Beschwerden der Mitglieder besprochen wurden.

Budapest. nördliche Ortsgruppe. Die Leitung fordert die Mitglieder auf, mit Rücksicht auf die Pression, welche in den nördlichen Hauptwerkstätten herrscht, den monatlichen Beitrag von jetzt angefangen nicht während der Arbeitszeit, sondern während der Auszahlung oder nachher den Vertrauensmännern zu übergeben.

Nagyvárad. Die Vereinsräume der Ortsgruppe befinden sich Halász-utca 14 (Adler-Haus). Amtsstunden jeden Sonntag Nachmittag von 3—5 Uhr. Mitgliederversammlung jeden ersten Sonntag des Monats um 3 Uhr.

Kolozsvár. Die Räume der Ortsgruppe sind in der Varga-utca No. 6. Amtsstunden jeden Abend von 7—9 Uhr.

Kisujzállás. Das Lokal der Ortsgruppe befindet sich im I. Bezirk 117 (Nagy Sándor-Haus).

Die Parias der Südbahn. Die Klagen, welche bei der Besprechung der Südbahnarbeiter verklungen, sind sehr bezeichnend für die Lage der ausgebeuteten Angestellten, des mit hohen Aktionären sich brüstenden Millionengeschäftes. Im Rahmen dieses Artikels wollen wir nur die Lage unserer Arbeitsgenossen von Steinamanger illustriren, doch gelten die angeführten Thatsachen auf der ganzen Linie. Überall sind dieselben Übelstände zu bezeichnen.

Gepäckträger und Eilgutmanipulanten. Der neue Magazinchef *Leopold Stricker* ermächtigte den Gepäckmagazinmeister, mit seinen Untergeordneten nach Belieben umzuspringen. Man kann sich die Behandlung vorstellen, welche unseren Kollegen von dem Herrn Wirth mit der einen Silberrosette, zu Theil wird. Der ganze Taglohn eines Arbeiters beträgt *1 Krone 20 Heller*. Im Krankheitsfalle erhält er täglich *60 Heller*. Wenn am Anfang eines Vierteljahres ein Beamter Wohnung wechselt, dann muß der arme Träger ausziehen. Aber wo ist diese Verordnung, in welcher der Hordár verpflichtet wird zu ziehen? Wir thun es, weil wir fürchten, daß uns früher oder später die Rache trifft, und man uns auch dieses Hungerbrot entzieht, indem man uns nach 20—25-jähriger Arbeit wie eine ausgepreßte Zitrone auf dem Kehrhaufen wirft. Und wenn die Herren Beamten Sendungen aus der Heimath erhalten, so sind wir gezwungen, dieselben gratis nach Hause zu schleppen, weil anderen Falles wir auch eine Krone zahlen müssen.

In *Steinamanger* sind 14 Mann als Träger verrechnet. Aber der eine geht dem Magazinmeister ums Essen, der zweite avisirt die Kondukteure, der dritte läuft in den Werkstätten der Máv. Der eine ist hier, der andere dort, und wenn ein Zug kommt, so können 5—6 Träger nicht alles bestreiten, und bekommen daher die größten Schimpfnamen, wie *faules Schwein*, *Trunkenbold* etc.

Das ist aber nicht genug, man benützt die Gepäckträger auch als Bremser, was nicht erlaubt ist. Wenn Bremser nöthig sind, möge man die von wo anders hernehmen, damit nicht 5—6 Mann die Arbeit von 14 Träger machen müssen.

Für die Station langen jedes Jahr 20 Waggon Meterzentner Kohle an, was der

arme Träger zuerst im Keller und hernach in die Bureaus zu schleppen hat, der Gehalt ist doch nur 1 Krone 20 Heller. Das ist auch nicht die Pflicht des Trägers, die Veranda zu scheuern und Teppiche zu klopfen, bitte für diesen Zweck direkte Arbeiter anzustellen.

Der Dienst beginnt Morgens $\frac{1}{2}$ 6 Uhr, und endigt am andern Morgen um 7 Uhr. Während dieser Zeit haben wir 25 Stunden Dienst; um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr können wir nach Hause gehen und um 11 Uhr wieder Dienst antreten bis 8 Uhr Abends. Unsere freie Zeit fällt daher auf jeden vierzehnten Sonntag. Warum? Weil wir 14 sind, und deshalb jeder vierzehnte Sonntag frei ist. Da fällt auf Ruhe sehr wenig. Unsere Bezahlung ist wie bereits gesagt — 1 Krone 20 Heller — und man kann sich vorstellen, wie man in dieser theuren Stadt davon leben kann. Es ist wahr, man rechnet auch unseren Nebenverdienst, aber es ist höchstens *80 Heller Nebenverdienst*, denn wenn wir auch verdienen können, so tragen das Gepäck meistens die Bureau- und Beamtendiener, so daß wir 14 sehr wenig Verdienst haben.

Wir manipuliren bei sämtlichen Zügen mit Gepäck und Eilgut. Das scheint aber nicht genug zu sein, denn man schickt uns — wie gesagt — Züge bremsen, Kondukteure avisiren, auch Züge avisiren, Kohlen tragen, Kohle für die Station abladen und dabei noch mit der Dampfheizung manipuliren, mit einem Wort, alle nebensächliche Dinge müssen wir verrichten. Also kann man das so weiter aushalten?

Orsova. Auch hier gibt es traurige, bedauernswerthe Menschen, denen Geld über Alles geht und die zittern, wenn es sich darum handelt, geleistete Arbeit gebührend zu belohnen. Zu diesen Jammergestalten gehört der Arbeiter *Sonleitner*, dem eine Akkordarbeit zugewiesen wurde und zu deren Ausführung als Mitarbeiter vom Bahnaufseher Kollege D. Rabel bestimmt wurde. *Sonleitner* wollte nun die Sache besonders geschickt anfangen und bot Rabel pro Tag um 20 Heller mehr, als sein bisheriger Lohn betrug. Da nun Rabel unter so entwürdigenden Bedingungen mit *Sonleitner* nicht arbeiten wollte, ging dieser zum Bahnaufseher, der Rabel nach Hause schickte, bis *Sonleitner* die Arbeit vollendet hat. *Sonleitner* that aber noch mehr des Schönen. Er ging zum Ingenieur und verleumdete bei diesem den Kollegen Rabel, so, daß dieser leicht seine Stelle verlieren kann, was in Anbetracht dessen, daß Koll. Rabel eine alte Mutter und zwei kleinere Geschwister zu erhalten hat, gewiß eine niederträchtige Gemeinheit ist. Es wäre höchste Zeit, solchen niederträchtigen Schurken eine gehörige Antwort zu geben, damit sie ihr Maul halten lernen.

Breniser und Lampenmanipulanten. Auch unsere Lage verdient es, ihr Aufmerksamkeit zu schenken. Wie leicht kann man da ins Grab oder ins Gefängniß kommen. Bei Tag und Nacht, in Regen und Schnee sind wir den Unbilden des Wetters ausgesetzt. Es kommt oft vor, daß wenn wir auch in der Heimathsstation ankommen, unsere Familien nicht aufsuchen dürfen. Wenn wir auch nach Hause gehen, können wir uns nicht der Ruhe hingeben, sondern müssen gleich wieder heraus und oft bis 12 Uhr Nachts aufpassen, ob wir wegfahren müssen, wenn nicht, dann können wir nach Hause, aber um 4 Uhr Früh wieder am Posten sein, denn wenn man zu den Zügen Leute braucht, wehe dem, wer nicht dort war. Wenn Jemand nach 12—13-stündigem Dienst zuhause verschläft, wird sofort gestraft. Sonn- und Feiertage kennen wir nicht. Wenn wir einen Tag Urlaub wollen, bekommen wir ihn nicht. Und was ist die Bezahlung für die viele Mühe und den lebensgefährlichen Dienst? *1 Krone 60 Heller Taglohn, der ist aber*

auch nicht sicher. Das Stundengeld ist im Dienst 19 Heller, ohne Dienst — was am meisten vorkommt — 9 Heller.

Bitte jetzt zu berechnen, von was und wie wir leben müssen. Wohnungsmiethe monatlich 20 Kronen. Außerdem für uns und die Familie Kleidung, Essen, Unterricht den Kindern. Zu 24 Jahren werden wir gesund und jung aufgenommen, dreier Jahre dauert es, bis das Gesuch verschickt wird, damit wir irgend eine Stellung erhalten, und ebensolange bis man uns zur Prüfung zuläßt, und dann die meisten durchfallen läßt. Der 35-jährige wird nicht mehr definitiv angestellt. Warum? Weil er zu alt ist. Was kann er jetzt thun? Wenn man schon seine Kraft verzehrt hat, nehme man auch seine Knochen, denn wo anders findet er keine Lebensstellung mehr.

Das Schicksal der Lampenmanipulanten ist auch Alles eher denn angenehm. Die haben 24-stündigen Dienst und während dieser Zeit nicht eine Stunde Rast. Auf 13 Züge herumkraxeln, Alles putzen usw. Dafür besteht die Bezahlung in wenige 2 Kronen 20 Hellern. Davon soll man mit Familie leben, sich kleiden. Das ist unser Los im Dienste der Südbahn. Wird es je besser? Auf diese Frage kann Niemand Antwort geben, nur — die Organisation.

Budapest. Gehaltserhöhung beim Frachtenbahnhof. Dies einmal können wir auch von Gehaltserhöhung sprechen. Vier Diurnisten beim Donau-Frachtenbahnhof erhielten den Gehalt erhöht, und zwar:

1. Nach zwölfjährigem Dienst 3 Kronen, zur Zeit 20 Heller Besserung, 3 Kronen 20 Hellern.

2. Nach zehnjährigem Dienst 3 Kronen, und nun 20 Heller Besserung, 3 Kronen 20 Hellern.

3. Nach achtjährigem Dienst betrug sein Gehalt 2 Kronen 60 Heller, nun 20 Heller Besserung, 2 Kronen 80 Heller.

4. Nach siebenjährigem Dienst erhielt er 2 Kronen 40 Heller, die Besserung betrug 20 Heller, 2 Kronen 60 Heller.

Wahrlich sehr gering, und einen sehr geringen Kreis berührte selbst diese «Besserung.»

RUNDSCHAU.

Die Taubstummen. Im Auftrage unserer letzten Demonstrationsversammlung hat dessen Leitung bekanntlich an die Herren Abgeordneten Graf Theodor Batthány, Dr. Wilhelm Vázsonyi und Dr. Samuel Bakonyi die schriftliche Anfrage gerichtet, ob sie sich mit dem perfiden Angriff des Zoltán Lengyel gegen die Rechte und Freiheit der Eisenbahner identifizieren.

Graf Batthány hat — wie bekannt — auf diese Frage eine gewundene Antwort gegeben, in der er sich nach vielen «wenn» und «aber», in höchst seichter Form, aber doch einer Art von Mißbilligung gegen die perfiden Angriffe des Zoltán Lengyel ausspricht.

Die beiden anderen Herren haben aber gar nicht geantwortet. Weder der Demokrat Vázsonyi, noch der nationale Held Bakonyi. Wir werden uns dieses Vorgehen, das nicht nur eine Mißachtung der Eisenbahner bedeutet, sondern die Solidarität mit Zoltán Lengyel, jedenfalls merken. Und es wird auf alle Fälle die Zeit kommen, wo wir die Herren an ihr jetziges Vorgehen erinnern werden. Herrn Bakonyi kann es z. B. sehr bald passieren, daß er in der Direktions-sitzung des Konsum befragt wird, ob er es vereinbar hält mit seinen gegnerischen Gesinnungen und seiner Mißachtung der Eisenbahnarbeiter, bei denselben Arbeitern die besoldete Stelle eines Rechtsvertreters zu bekleiden?

Maschinen- und Heizerprüfung. Die Prüfung für Dampfmaschinen-Wärter und Dampfkesselheizer findet am 15. September 1906, Vormittags 8 Uhr, vor der hiezu bestimmten Prüfungskommission in

der Maschinenwerkstätte der kön. ungar. Staatseisenbahn, Temesvár-Josefstadt, statt. Die Gesuche sind beim k. ung. Gewerbeinspektor, Temesvár, Josefstadt, Küttl-Platz Nr. 2, einzureichen.

Eisenbahnerstreik in Ostindien. Aus Kalkutta wird gemeldet: Unter den Eisenbahnarbeitern sind neuerdings Unruhen ausgebrochen. Die Eisenbahnwerkstätten der ostindischen Bahn im Jemalpu sind wegen Ruhestörungen, in deren Verlauf fünf Indier und Polizisten leicht verwundet wurden, geschlossen worden.

VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

Telefon-Nummer 76—01.

Gründung neuer Ortsgruppen. In Zombor fand am 2. d. M. die konstituierende Versammlung der Ortsgruppe statt. In Vertretung der Zentrale sprach Gen. Farkas Izor über Zweck und Nutzen der Organisation. Nachdem mehrere Redner gesprochen haben, wurde einstimmig die Gründung der Ortsgruppe beschlossen und die Wahl der Leitung vorgenommen. Es wurden gewählt: zum Vorsitzenden Berthold Grünberger, Kassier Heinrich Weber, Schriftführer Alexander Hadasy, zu Kontroloren Josef Domokos und Paul Dudás, Vertrauensmännern Johann Berwinkel und Johann Bánfi.

Einladung. Die Zentralleitung des Landes-Eisenbahnarbeiterverbandes hält am 11. d. M., Dienstag Abends um halb 8 Uhr, in den Lokalitäten der Zentrale, eine Sitzung, bei welcher die Anwesenheit sämtlicher leitender Mitglieder nothwendig ist.

Nikolaus Kiss, Präsident, Karl Pásztly, Sekretär.

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Szeged. Wir verständigen unsere Kollegen, daß am 15. September 1906 in unserem Amtslokal, Kossuth Lajos-sugárút 13 (Tulpengarten), ein mit Tanz verbundene, sogenannte Bekanntmachungs-Abend stattfindet.

Zugleich bringen wir zur Kenntniß, daß in den Vereinslokalitäten viele Fachblätter aufliegen.

Die Leitung der Szegeder Ortsgruppe.

Petrozsény. Die Petrozsényer Ortsgruppe hält am 10. d. M. im Vereinslokal, Gasthaus Josef Tute, eine Mitgliederversammlung.

Unser Verlust. Von einem traurigen Verlust verständigen uns unsere Debreciner Kollegen. Genosse Michael Zagyya starb. Sein Tod ist für uns Alle sehr betrübend. Michael Zagyya war vom Anfang ein treues Mitglied unserer Organisation. Das Begräbniß fand am 29. August statt, und nahmen außer unseren Genossen auch Koloman Gyenes, Klassenchef, und Alexander Nemes, Werkführer, daran Theil. Die organisierten Eisenbahnarbeiter legten einen mit rother Schleife geschmückten Kranz auf seine Bahre. Johann Harasztí nahm in tiefgefühlter Rede Abschied von den Verstorbenen.

An die Arbeiter der Südbahn! Kollegen! Genossen! Jene Organisationsbewegung, die auch in Eurem Lager ihren Anfang nahm, indem die Arbeiter des Flügelrades sich in einem großen Lager vereinigen, denn nur so können sie erstarren, wenn in ihrem Wirken keine Pause eintritt.

Das Elend und die Ausbeutung, die alle Eisenbahnklaven aneinander kettet, fühlt ihr ebenso, wie die Arbeiter der Máv. Und die Organisation kann auf Eurer Linie auch nicht anders sein, wie bei der Máv. Was die Arbeiter der Máv. thun, um den

Landesverband der Eisenbahnarbeiter groß und mächtig zu machen, müßt Ihr auch thun.

Die Gedenkschrift ist fertig. Aber genügt unser Weinen und Flehen? Genügen die Thränen und das Betteln, wo starke Organisation und mannhafte Vereinigung nöthig ist? Es genügt nicht, daß die Gedenkschrift fertig ist und wir jetzt die gebratenen Tauben erwarten. Es bleibt noch die Zeit der Thaten und der Arbeit.

Der Eisenbahner muß verstehen, daß man nur mit Macht der Organisation Erfolg haben kann. Wir müssen jeden einzelnen Arbeiter für unsere eigene Zukunft erobern.

Es genügt nicht, wenn wir wissen, daß ein Verband existirt, der Tag und Nacht deshalb kämpft, daß der Eisenbahnarbeiter ein anständiges Stück Brot haben soll.

Genossen! Die Kraft des Verbandes ist unsere Kraft. Und wer wird wohl sein eigener Gegner sein und gegen die Erstarkung seiner Kraft arbeiten? Wenn Ihr selbstbewußte Arbeiter sein wollt und nicht nur Zuschauer jener Arbeit, deren Ziel es ist, den Eisenbahnarbeitersklaven zu befreien, dann werdet Ihr eilen und die Macht des Verbandes heben, welche auch Eure Macht ist. Wenn die Kraft unseres Verbandes wächst, dann wächst auch Eure Kraft. Der Stärkere kämpft leichter, während der Schwache stets zurückbleibt.

Kollegen! Wir wollen siegen und unsere Zukunft erobern, wir können nicht am halben Weg feige stehenbleiben. Tretet in je größerer Anzahl dem Eisenbahnarbeiter-Verbande bei.

Werbet je mehr Mitglieder, gründet Gruppen und eilet mit der Macht der Organisation zu stärken das Lager, an deren Fahne die Devise jedes Eisenbahnarbeiters leuchtet, der in den Kampf geht.

Brot und Recht! Arbeiter der Máv.

Rechenschaftsberichte.

Siófok. Im Auftrage der Zentralleitung hat die Stuhlweißenburger Ortsgruppe in der am 2. d. M. abgehaltenen Sitzung die Siófoker Ortsgruppe gegründet. Die Stuhlweißenburger Ortsgruppe entsendete zu dieser gründenden Sitzung die Genossen Josef Major und Alexander Feigl.

Die in schöner Anzahl Erschienenen wählten zum Präsidenten einstimmig Koloman Csonka, zum Schriftführer Balthasar Szalay. Josef Major macht in gehaltvoller Rede die Anwesenden mit den Zielen des Verbandes bekannt. Auf die Frage, ob die Anwesenden geneigt sind, die Siófoker Ortsgruppe des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter zu gründen, wurde mit einstimmigem «Ja» beantwortet. Kollege Alexander Feigl las hierauf die Statuten vor und erklärte die wichtigsten Punkte. Dann wurde die Leitung gewählt. Gewählt wurden: zum Präsidenten Koloman Csonka, Kassier Gabriel Szalay jun., Schriftführer Balthasar Szalay, Kontrolore Ludwig Benedek und Michael Somogyi, Vertrauensmänner Andreas Csonka, Johann Végh und Ludwig Pap. Damit war die in ausgezeichnete Stimmung geführte Sitzung zu Ende.

Unseren wackeren Stuhlweißenburger Genossen sei für ihr eifriges Wirken Dank votirt.

Die Redaktion und Administration des „Fachblatt der Eisenbahner“ befindet sich vom 1. August 1906 ab VII., Rottenbiller-utca 1, I. 10.

Verantwortlicher Redakteur: Fürst Dezsö.

Eigentümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.

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