



ORGAN DER UNGARISCHEN EISENBÄHNBEDIENSTETEN.

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

= Erscheint =
jeden Samstag.

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

Der Almosen-Verband.

So nennen wir den Verband der wohlgebohren hohen Herren Beamten der Staatseisenbahn. Der Name des Verbandes leitet sich von seinen Zielen und seinen Mitteln ab. *Almosen war und ist sein Ziel und Bettel seine Waffe.*

Wir wollen heute einmal Betrachtungen über die Frage anstellen: warum müssen wir Eisenbahnbedienstete diesem Verbands fern bleiben und uns einen eigenen, von eigenen Zielen geleiteten und mit eigenen Waffen bewehrten Verband gründen?

Der Bettelverband der Eisenbahn-Beamten vereinigt Beamtenschaft und Eisenbahnbedienstete im Rahmen eines Verbandes, trotzdem zwischen Beamten und Untergebenen zum großen Theile kein Einverständnis, ja selbst kaum die Möglichkeit eines Einverständnisses herrschte. Beamten und Untergebenen stehen einander meist gleich Unterdrücker dem Unterdrückten gegenüber. Beamtenstolz und Übermuth bereiten den Eisenbahnbediensteten tag-täglich Augenblicke der Bitterkeit und des Hasses, gegen das System der Vergewaltigung, welches im Dienste der Eisenbahnen Platz griff und welches eben in der Roheit des Beamtenbenehmens seinen Ausdruck findet.

Schon dieser Umstand hinderte eine vereinigte Bewegung des Beamtenpersonals und der Eisenbahnbediensteten.

Aber auch deshalb mussten die Eisenbahnbediensteten jeder gemeinsamen Aktion gegenüber ablehnend verbleiben, weil das *Beamtenthum alle leitende Stellungen an der Spitze der Staatsbahninstitute inne hatte und auch weiter behalten wollte.* Die Führung des gesammten Kranken-Sparkassewesens, sowie der Hilfsvereine lag in der Hand der Beamtenklasse und die Masse der Beschwerden, welche von der Arbeiterschaft gegen diese Institute vorgebracht wurden mussten theils an der Macht des herrschenden Beamtenthums zerschellen oder

wurden im Verbands, welcher dergleichen der Macht der Beamten unterlag überhaupt nicht laut. Unsere Fachgenossen mußten einen selbstständigen Vertreter ihrer Interessen suchen, einen Vertreter, der es wagt, den Mißbräuchen des Beamtenunwesens entgegen zu treten und dieser Vertreter soll nun im neuen Verbands der Eisenbahnarbeiter erstehen.

Aber auch die Organisation und Führung des Beamtenverbandes verbot es den Arbeitern sich an demselben zu betheiligen, denn die *Machtmittel des Verbandes verblieben ausschliesslich unter der Verfügung des Beamtenthums.* Trotz dem die Statuten des Verbandes scheinbar demokratische Züge aufweisen, in Wahrheit waren sie zur Knechtung der Arbeiterschaft bestimmt. Diesem Endzwecke dient die Kathategorieneintheilung, nach welcher jede Kategorie der Mitglieder 12 Delegirte in die Centralkommission entsendet. Auf diese Art entsendet die Arbeiterschaft, welche die absolute Majorität des Eisenbahnpersonals bildet, die gleiche Zahl Delegirten als die Beamten, deren Zahl nur ein kleiner Bruchtheil der Gesammtheit bildet.

Doch die gleiche Vertretung der Beamtenschaft hätte dieser nie die absolute Macht gesichert, enthielten nicht die Statuten die Verfügung, daß die Präsidenten der Bezirksgruppen gleichfalls Sitz und Stimme in der Centralkommission erhalten. Dieser Umstand sichert dem Beamtenthum die absolute Mehrheit in der Centralkommission. Selbstverständlich schließt dieses Verhältniß alle selbstbewussten Elemente der Arbeiterschaft von der Mitarbeiterschaft aus, die Wünsche und Interessen der Untergebenen unterliegen der alleinigen Willkür ihrer Vorgesetzten — gerade so wie im Dienst.

Von diesem Verbands konnte und kann also kein Arbeiter die Verhinderung der Machtübergriffe desselben Beamtenthums erwarten.

Ein Verband, den nur das Beamtenthum leitet, der in allen Fugen von

diesem Beamtenthum beherrscht wird, muß den Interessen der entrechteten und den Beamten ausgelieferten Arbeiter immer fern stehen. Beschwerden, Wünsche, Bedürfnisse werden im Reiehe der gutgestellten und Macht-süchtigen Herren nie erhört werden, wenn sie aus den Tiefen des Eisenbahner-Elends hervorbrechen oder gar gegen die Brutalität beamtlicher Erniedrigung protestiren. Die Arbeiterschaft bedarf einen Verband, eine Vertretung aber sie bedarf keinen mit der Beamtenschaft vereint und zwar so vereint, das Macht und Recht allein auf Seite der Beamten verbleibt. *Der Verband der Eisenbahner muß seine Waffen in erster Reiehe gegen all die ungerechte Gewalt richten, die uns aus dem Kreise unserer Vorgesetzten droht.*

Darum bildeten die Arbeiter der Staatseisenbahnen eine neue und selbstständige Organisation, die heute zwar noch nicht fertig steht, die jedoch schon unerschütterlich die Interessen der Arbeiterschaft vertritt und für den endgiltigen Verband alle Vorbereitungen getroffen hat. In der kurzen Zeit ihres Bestandes hat diese neue Organisation bereits viele wirkliche Vortheile der Arbeiterschaft errungen und viele Übergriffe der Beamtenschaft selbstbewußt zurückgewiesen. *Die Urlaubsverhältnisse, die Lage in der Krankenkasse, die Erwirkung einer Disciplinargerichtsbarkeit und in erster Reiehe, die Schaffung eines neuen Verbandes ist dem Bestande der freien Organisation zu danken.* Und weite Ziele liegen noch vor ihr.

In kurzen Tagen werden die Statuten genehmigt die Räume des Handelsministeriums verlassen und die feste Organisation des Verbandes der ungarländischen Eisenbahnarbeiter ermöglichen.

Der Verband wird die Arbeit der freien Organisation muthig fortsetzen und weiter kämpfen für Recht und endliche Befreiung des Eisenbahnerproletariats. *Keiner steht uns näher, als unser mitunterdrücker, mitkämpfender Fachgenosse.*

Von der Machtsucht übermüthiger und uns ewig fremd bleibender Herren hat die Arbeiterschaft nichts zu erwarten — *alles liegt in ihrer eigenen Hand*. Der Tag der Geburt des selbstständigen Verbandes der Eisenbahner wird der Geburtstag ihrer Freiheit sein. Die Arbeiterschaft kehrt an demselben zu sich selbst zurück.

Kalt und uneigennützig, ohne Zorn und Hass trachteten wir ein Bild des Bettelverbandes zu zeigen und demgegenüber auf die neue selbstbewußte Organisation der Eisenbahnarbeiter zu verweisen.

Jeder unserer Fachgenossen kennt seine Lage und die seiner Fachgenossen und er kennt *auch seine Vorgesetzten*. Der Wahl jedes einzelnen Fachgenossen ist es anheim gegeben, ob er weiter, *auch im Verbands*, der Willkür des Beamtenhums ausgesetzt bleiben oder in einer Reihe mit seinem gleichleidenden Fachgenossen für die gemeinsame Befreiung kämpfen will.

Fachgenossen!

Wählet eure Freiheit, wählet eure Brüder, wählet euren Verband.

Zur Konsumsfrage!

Die moderne Entwicklung der Lebensmittelindustrie legte diese in die Hände einiger weniger reicher und deshalb mächtiger Produzenten. Im Interesse ihrer Bereicherung vernichteten diese Produzenten die Konkurrenz der kleineren Betriebe oder zwangen diese in schlechtere Produktionsverhältnisse und sicherten sich auf diese Art die freie Ausbeutung der Konsumenten. Die Vertheuerung der Lebensmittel, die in den letzten Jahren ins unendliche wuchs, ist diesen Umständen zu verdanken.

Niedrige Löhne und hohe Lebensmittelpreise zwangen aber bald die Armen, das Proletariat aller Länder, gegen diese doppelte Ausbeutung Stellung zu nehmen. Die ärmeren Konsumenten vereinigten sich in grösseren Gruppen, die dann vermittelt ihres vereinten Kapitals billigere und bessere Lebensmittel erwerben konnten. Kleine Anfänge führten zur nothwendig weitgehenden Entwicklung und heute zeigen sich auf dem Gebiete der Konsumgenossenschaften die wohlthätigsten Vereinigungen. Diese Konsumgenossenschaften entwickelten sich auch in Ungarn und eines dieser Institute ist auch der «Konsum» der Staatsbahnbediensteten.

Die Konsumvereine des Auslandes weisen heute bereits hervorragende Erfolge auf. Die Arbeitergenossenschaft in Leipzig bietet ihren Mitgliedern jährlich durchschnittlich *250 Mark Ersparnis, was einem Zehntel des Gesamteinkommens der Mitglieder gleichkommt*.

Desgleichen hoben die grossen belgischen Konsumvereine bedeutend die Einkünfte ihrer Mitglieder. Die englischen Konsumgenossenschaften ersparten ihren 2.000.000 Mitgliedern seit ihrem Bestande *einigen Milliarden*.

Und was ersparen die Mitglieder des Konsums?

Nichts.

Suchen wir die Gründe dieser eigenenthümlichen Erscheinung, so finden wir diese in der *Protektionswirtschaft und der Aktionärenbereicherung*, deren Befürworter den Konsum und dessen Leitung beherrschen. In anständig organisirten und geleiteten Konsumvereinen ist das Interesse der Konsumenten, der Mitglieder das einzig

Ausschlaggebende, *im Konsum entscheidet allein der Profitturst der Actionäre*.

Die ausländischen Konsumvereine kennen nur ein Prinzip: billig kaufen und billig verkaufen, anständige Waare zum Nutzen des Konsumenten beschaffen und bei möglichst kleinen Verwaltungskosten den ganzen Nutzen dem Mitgliede zukommen zu lassen. *Dieses Prinzip ist dem «Konsum» fremd geblieben*.

Betrachten wir den «Konsum» wie er ist — und wie er werden könnte.

Der Konsum besitzt heute 14.000 Mitglieder und ausserdem viele Begünstigungen, darunter freien Frachtenverkehr. *Trotzdem bietet der Konsum seine Waaren nicht billiger oder besser, als es im gewöhnlichen Geschäftsverkehr geschieht*. Oft sogar teurer. Als Folge und rückwirkende Ursache muss konstatiert werden, daß von den 14.000 Mitgliedern viele überhaupt nicht, viele nur zum Theile zu den Käufern des Konsums zählten. Viele Tausende der Eisenbahner blieben jedoch dem Konsum ganz fern.

Demgegenüber ist eine Verbesserung des Konsums, durch Ersatz der Leitung desselben durch eine zielbewusste arbeiterfreundliche Leitung, voraussichtlich. *Wenn die Überschüsse des Konsums nicht in die Taschen der Aktionäre wandern und auch anderweitig nicht vergauert werden, kann den Mitgliedern eine 10 prozentige Ermässigung des Waarenpreises zugestanden werden*.

Nach je 100 Kronen Waarenwerth steht also ein Ersparnis von 10 Kronen zu erwarten. Nehmen wir für das Jahr nur 60 Kronen Ersparnis, *so bedeutet das für das Gesamtpersonal eine Ersparnis von jährlich 840.000 Kronen*.

Wahrlich, ein Kapital, welches die Direktion der Staatseisenbahnen in absehbarer Zeit kaum einer Gehaltsbesserung des Personals zuwenden wird.

Und dieser Umstand erklärt es, warum es Pflicht der Arbeiterschaft ist die Führung und damit Reorganisirung des Konsums zu erringen, d. h. zu übernehmen. *Bestände der Konsum nicht, man müsste ihn gründen, so muss er nur anständigen Händen anvertraut werden*. Est ist bereits gelungen ein Drittheil der Direktion mit Männern der Arbeiterschaft zu besetzen. Es muss auch gelingen die verbliebenen zwei Drittheile der Direction zur Übergabe ihrer Sitze an die Vertreter des neuen Systems zu zwingen. Das neue System muss kommen, denn die Proletai der Staatseisenbahnen brauchen den Konsum, und müssen denselben zum Wohlfahrtsinstitute umbilden.

Arbeitsgenossen! Der Sieg im Konsum, der Sieg Eurer Kandidaten bedeutet Brod für euch und für eure Familie!

Sorgt für den Sieg!

Sorgt für Euch Selbst!

Der Lohn der Arbeit.

Um zu zeigen, wie weit die Fürsorge der Staatsbahn für die ausgemergelten, ausgebeuteten Sklaven des Dienstes geht, stellen wir folgende Rubrik unseren Lesern vor:

Name	Dienstjahre	Gnadengehalt
Johann Doró	13	10 K.
Stefan Juhász	20	10 «
Franz Post	11	10 «
V. Kocsi	16	10 «
Johann Kovács	21	10 «
Bajnóczy	36	20 «
Kiss	15	10 «

Obige Rubrik enthält Namen, Dienstjahre und Gnadengehalt jener unglücklichen Arbeitsgenossen, welche lange Jahre im Dienste der östlichen Werkstätte standen und nun mit elendem Hungerbrot entlassen werden.

Wahrhaft, für die Sozialpolitik der Herren von der Eisenbahn gilt das Wort:

Der Mohr hat seine Pflicht gethan, er kann gehen. Und wahrhaft, tieferniedrig müsste das Menschenbewusstsein im Kreise der Eisenbahner sein, sollte solche Unbarmherzigkeit nicht Früchte der Organisation treiben.

Ein Memorandum der Bahnwächter.*

(Fortsetzung.)

1. Bezüglich der Freikarten und Einkaufsbücher ersuchen wir, uns jährlich acht Einkaufsbücher und vier Freikarten für anspruchsberechtigte Familienmitglieder zu gewähren.

2. Die Internate unseres Institutes sind zum Mittelschulunterricht zu befähigen, damit unsere Kinder bei gleichbleibender Bezahlung auch die Mittelschulkenntnisse erwerben können.

3. Die Pensionsfähigkeit ist an eine Dienstzeit von 30 Jahren, gegenüber der bestehenden 36jährigen, zu binden.

Die zeitweise und tägliche Arbeit ist bei entsprechender Nachzahlung einzurechnen.

4. Bezüglich der mobilen Wächter ersuchen wir, dass diese mit Wächterhäuser versehen werden und nach zweijährigen Dienste, aus Dienststrücksichten, dem permanenten Wachdienst zugetheilt werden.

5. Dem Bahnarzt ist zwecks Besuches der liegenden Kranken eine entsprechende Fahrgelegenheit zu bieten. Die verständigte Station ist verpflichtet unserem Wunsche gemäss, dem Bahnarzt zu berichten und die Fahrt desselben, wie die nöthigen Medikamente zu besorgen.

Für Kranke, welche in das Spital verwiesen werden, muss ein Tragbett bereit werden. Der Transport zur nächsten Station hat mittelst Stationswagen zu geschehen.

6. *Im Interesse der Gerechtigkeit ist zu verbieten, dass Streckenwächter an Vorgesetzte für Geld oder gratis Lebensmittel liefern*.

7. Die Wächter der Brücken, Schranken, Depôts, Tore, Kassen, sowie die Tages- und die Nachtwächter sind dem Dienersonale beizugesellen.

8. *Wir fordern seitens der Vorgesetzten unbedingt humane und anständige Behandlung. Ordnungsstrafen können ohne Verhör nicht verhängt werden*. In Falle einer Beschwerde gegen einen Vorgesetzten, ist dem Beschwerdeführenden die ihm gewordene Genugthuung mitzuthemen.

9. Endlich fordern wir die Lösung der Frage einer Dienstpragmatik.

Unorganisirte.

Der organisirte Arbeiter kennt zwei Feinde: *Den Ausbeuter-Kapitalisten und den unorganisirten Arbeiter*. Ersteren bekämpft er mit den Mitteln der Organisation, letzteren zwingt er im eigenen, wie auch in des unorganisirten Arbeiters Interesse sich zu organisiren. Denn der unorganisirte Arbeiter ist in der Bewußtlosigkeit seines Elends dem Verbesserungskampf der selbstbewußten Arbeiterschaft immer gefährlich. Wie nun die organisirte Arbeiterschaft für ihre Interessen in der Organisation kämpft, davon zeugt folgendes Beispiel:

Die «Népszava», das Organ der ungarischenselbstbewußten Arbeiterschaft brachte vor Kurzem folgende Notiz:

«Die organisirten Csongráder Beton- und Kubikarbeiter boten ihren Genossen

* Siehe N. 1. des «Fachblatt der Eisenbahner.»

ein erhebendes Beispiel. Die Staatseisenbahn-Maschinenfabrik entsandte dieser Tage eine Brückenarbeiter-Abtheilung unter der Leitung eines Ingenieurs und eines Monteurs nach Csongrád, um dort Brückenarbeiten zu vollenden. Als jedoch die Beton- und Kubikarbeiter erfuhren, daß die Arbeiter der Eisenbahn *ihrer Organisation nicht angehören, verweigerten sie jede Mitarbeit* und forderten die «Nichtorganisirten» auf, möglichst schleunig Csongrád zu verlassen. Umsonst war jeder Widerspruch, die unorganisirten Arbeiter mußten sich entfernen, da die Organisirten sonst jede Arbeit zurückwiesen.

Der Csongráder Fall bleibt eine gute Lehre für die Herren und noch mehr: für die Arbeiterschaft.»

Soweit die Népbava.

Wir können unsere Arbeitsgenossen nur mit Genugthuung auf dieses Bild selbstbewußten Arbeiterstolzes und dessen kraftvolle, imposante Wirkung verweisen. Es ist das Ziel auch unserer Bewegung, gleiche Erkenntniß der Sonderinteressen des Proletariats zu erwecken, und gleiches Selbstbewußtsein mit gleicher Stärke zu paaren. Dieses Ziel ist noch ferne, doch es muß und wird erreicht werden. Dafür sorgt ja auch die Rücksichtslosigkeit und unbarmherzige Ausbeutungssucht der reichen Aktionäre der Eisenbahnen und das wachsende Elend der Unterdrückten.

Versammlungen.

Versammlung der Streckenarbeiter.

Die Streckenarbeiter von Budapest und Umgebung hielten am 24. d. M. eine glänzend gelungene Versammlung im Saale des Hotel «Erzherzog Josef» ab.

Heinrich *Ujvári* begrüßte im Namen der Einberufer die Anwesenden. Darauf wurde die Leitung der Versammlung und des Protokolls den Arbeitsgenossen *Josef Bogárdi* und *Johann Némét* übertragen.

In Vertretung des Organisationskomité ergriff Arbeitsgenosse

Karl Pászti das Wort und führte aus, daß die Klagen der Streckenwächter tiefe Berechtigung und schmerzliche Begründung haben. Es ist nicht lange her, da wußten die Arbeiter kaum ihre Rechte. Jedoch die Noth führte sie zum Selbstbewußtsein und dieses Selbstbewußtsein ist auch im Kreise der Streckenarbeiter in erster Reihe *erforderlich. Bei einem Tagelohn von 1 Kr. 60 H. bis 2 Kronen ist ein anständiges Auskommen undenkbar. Die Frauen der Streckenarbeiter müssen das Familienleben aufopfern und Arbeit suchen, die Kinder bleiben ohne Aufsicht und Erziehung und müssen elend verderben.* Die Behandlung seitens der Vorgesetzten ist roh und ausnützend.

Das Organisationskomité wird in Kürze ein Memorandum der kompetenten Behörde unterbreiten und um schleunige Verbesserung in Sachen der Streckenarbeiter einkommen.

Zoltán Kahán besprach die fluchwürdigen Folgen des *Bestechungssystems*.

Andreas Homok ersucht das Agitationskomité, sich mit der Angelegenheit der Streckenarbeiter hingebungsvoll zu befassen.

Emerich Jäger sprach dann noch im Namen des Organisationskomité, während Arbeitsgenosse *Bogárdi* als Vorsitzender die Versammlung mit begeisterten Schlußworten für geschlossen erklärte.

Szolnok. Am 26. d. M. fand in Szolnok eine Versammlung der Eisenbahnarbeiter statt. Die Versammlung wurde bei massenhafter Theilnahme im Festsaale des Rathhauses abgehalten.

Nach den Begrüßungsworten des Fachgenossen *Rothmüller*, wurde zum Vor-

sitzenden *Ludwig Kiss* seitens der Werkstätte, zum zweiten Vorsitzenden *Johann Abel* seitens des Streckenwärterpersonals gewählt. Das Protokoll führte Arbeitsgenosse *Franz Csomor*.

Der Vorsitzende meldete, daß seitens der Zentrale *Nikolaus Kiss* entsendet wurde und daß aus *Ujszász* und *Tápiógyöngye* Delegirte der Arbeiterschaft erschienen sind, gleichzeitig ersuchte er den Delegirten der Zentrale, Fachgenossen *Nikolaus Kiss*, sein Referat über den Stand des Verbandes zu beginnen.

Nachdem Fachgenosse *Kiss* seine schwungvolle Rede beendete, ergriff *Rudolf Kubik* das Wort und kritisirte die Verhältnisse bei der Krankenkasse. Hierauf wurden die Beschlüsse und das Protokoll des Budapester Kongresses verlesen.

Johann Abel schilderte die traurige Lage des Streckenwärterpersonals und erklärte, daß die Staatsbahn den Arbeitern dieser Kategorie nach 30 Jahre Dienst statt Gehaltsaufbesserung eine Gehaltsverminderung bescheert.

Nach einigen wiederholten Aussprachen wurde endlich die Versammlung in begeisterter Stimmung geschlossen.

Temesvár. In Temesvár hielten unsere Arbeitsgenossen eine Versammlung ab, deren Vorsitz Arbeitsgenosse *Ludwig Stern* führte; das Protokoll lag in den Händen des Arbeitsgenossen *Hugó Tanay*. Nach der Begrüßung des Arbeitsgenossen *Ignaz Braun* eröffnete der Vorsitzende die Versammlung und übergab das Wort dem Vertreter der Zentrale

Armin Garai, der ausführte, daß nur in der Stärke der Organisation der Wohlstand der Arbeiterschaft gesichert werden könne.

Albert Haverland begeisterte die Anwesenden in einer feurigen Rede und forderte sie auf, sich zu organisieren.

Hierauf wurden auf Vorschlag des Arbeitsgenossen *Garai* Vertrauensleute gewählt und mittelst Beschlusses der Leitung der Organisation das Vertrauen ausgesprochen.

Damit schloss die Versammlung, die sicherlich einen Schritt vorwärts für unsere Bewegung bedeutet.

Konferenz. Die Arbeiter der Spenglerei der nördlichen Hauptwerkstätte hielten am 24. März im Müller'schen Gasthause eine Konferenz ab. Die Konferenz leiteten die Arbeitsgenossen *Markgraff* und *Kasz*. Im Namen des Organisationskomités forderte der Vertreter der Zentrale, *Karl Pászti*, die Anwesenden auf, für die Organisation zu sorgen und zu agitieren. Arbeitsgenosse *Halbrohr* ersuchte die Anwesenden, die Fachblätter der Organisation zu abonnieren und für eine selbstbewußte Vertretung für die Krankenkasse- und Konsumversammlungen zu sorgen. Nachdem noch die Arbeitsgenossen *Markgraff* und *Busch* in das Organisationskomité gewählt wurden, abonnierten noch viele Anwesende die Fachblätter der Organisation und bezeugten so die Wirkung der gelungenen Konferenz.

Versammlung der Südbahnarbeiter.

Die Südbahnarbeiter hatten für den 23. d. eine Versammlung anberaumt, deren Abhaltung die Direktion durch Drohungen unterdrücken wollte. Aber umsonst versuchte sie die Arbeiterschaft einzuschüchtern, umsonst erschienen die *Oberspione Zéger, Nöthig* und *Kompen* am Versammlungsort: Arbeitsgenosse *Garai* konnte vor einer großen Anzahl anwesender Arbeiter die Versammlung eröffnen und auf die Nothwendigkeit der Organisation hinweisen. Den Vorsitz in der Versammlung führte Arbeitsgenosse *Hartmann*.

Unsere Arbeitsgenossen mußten sich weiterer Ansprachen enthalten, denn die anwesenden Spione der Direktion warteten nur auf einen Anlaß zur Denunziation.

AUS ALLER WELT.

Wenn die deutschen Eisenbahner bitten wollen. Daß die Eisenbahnangeestellten in Preußen Staatsbürger zweiter Klasse sind und auch nicht einen Schimmer von freiem Koalitions- und Versammlungsrecht besitzen, beleuchteten ja grell genug die jüngst bekannt gewordenen Machtsprüche: das Essener Verbot der Theilnahme der Eisenbahner an den Protestversammlungen am 2. Jänner und das Verbot der Zusammenkunft der Arbeiterausschüsse in Elberfeld. Diese geplante Zusammenkunft scheint den Machthabern der Eisenbahn besonders «gefährlich» erschienen zu sein, denn es ist überall den Arbeiterausschüssen untersagt worden, sich an der Elberfelder Konferenz zu betheiligen. Was Wunder, wenn die Ausschüsse nun ihr bischen Petitionsrecht wieder hervorbringen, um etwas zur Verbesserung der Lage der unteren Angestellten zu versuchen. Das «Recht» zu bitten steht aber auch nur den *einzelnen* Arbeitern zu, während man durch Sammlung von Unterschriften nicht bitten darf. Das scheinen hier und da die Arbeiterausschüsse vergessen zu haben, oder sie schienen sich auf die Versicherung *Budde* zu verlassen, die Arbeiter können sich bis an die höchsten Stellen wenden.»

In *Erfurt* hatten die Arbeiterausschüsse die sträfliche Ueberzeugung, daß eine schmale Lohnaufbesserung der unteren Angestellten nothwendig sei. Sie wollten sich direkt an den Minister wenden, was sie eigentlich gar nicht durften. Sie empfingen auch bald eine Belehrung. Am 2. Februar Früh 10 Uhr ließ der Vorsteher der Eisenbahnbetriebswerkstätten «seine» Arbeiterausschüsse (11 Mann) zu sich befehlen. In hochoffiziellem Autoritätsstil las er ihnen das Verbot vor, das gegen eine geplante Versammlung der ach so wenig «gefährlichen» Arbeiterausschüsse in Elberfeld von hoher Stelle erlassen worden war. Nach Verlesung des Ukases befahl der Vorsteher, daß alle Mann ein Schriftstück unterschreiben, in welchem sie bestätigen, dieses Verbot gehört und verstanden zu haben.

Ein Arbeiter erbat sich hierauf die Erlaubniß, eine Stelle aus der Rede seines «allerhöchsten» Vorgesetzten, des Ministers *v. Budde* vorlesen zu dürfen, die dieser im preußischen Landtage in März 1905 gehalten hatte. Der Arbeiter las nun aus der Rede, deren Wortlaut er sich im Notizbuch sorgfältig aufgehoben hatte, Folgendes:

v. Budde: «Geschieht einem Unrecht, so kann er sich bei den höchsten Stellen und bei mir beschweren.»

Und weiter:

v. Budde: «Ich muß verlangen, daß die Männer, die als Eisenbahnarbeiter bei uns arbeiten, brave und ehrliche Männer sind, die frei heraus sagen, was sie wollen: dazu sind die Arbeiterausschüsse da.»

Abgeordneter Goldschmidt: «Dann werden sie bestraft.»

v. Budde: «Nein Herr Goldschmidt, dann werden die Arbeiter nicht bestraft.»

Nach diesen unerwarteten Feststellungen folgte zunächst ein peinliches Schweigen, das der Betriebschef mit folgenden famosen «Erläuterungen» brach:

«Ach was! In einer Rede sagt man wohl manches und sonst etwas, was einem nachher gereut, oder was man sich nicht gleich überlegt hat.»

Die Audienz war beendet, die Arbeiterausschüsse belehrt. Sie wissen nun, daß sie nicht nur wie bisher rechtlos in Bezug auf freie oder gar wirtschaftliche Vereinigungen sind, und daß sie nicht an öffentlichen Volksversammlungen theilnehmen dürfen, das heißt an solchen, die den Herren Vorgesetzten nicht passen, sie haben es jetzt auch bestätigt gehört, daß sie sich nicht bei den «höchsten Stellen» und «bei MIR» beschweren oder mit einer unterthänigsten Bitte nahen dürfen!

Theorie und Praxis. Unter diesem Titel veröffentlicht die Süddeutsche Eisenbahner-Zeitung eine Betrachtung, deren einzelne Momente auch für unsere Verhältnisse Geltung haben. Sie schreibt:

Im XX. Jahrhundert, dem Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität, hat das Eisenbahnnetz in allen Kulturstaaten der alten und neuen Welt eine kolossale Ausdehnung angenommen, ganz speziell in Europa, und vor allem in Deutschland. In Deutschland unterstehen die Eisenbahnen zum weitaus größten Theile dem Staate und bilden hier eigene Ministerien. Es ist nun interessant, zu erfahren, aus welchen Kreisen die leitenden Männer der deutschen Eisenbahnen hervorgehen. Ein Stand ist da ganz besonders bevorzugt, und das ist der Juristenstand. Die Mehrzahl der höheren Eisenbahnbeamten, als Regierungsräthe, Finanzräthe, Direktoren usw. sind aus der Juristenkarriere hervorgegangen. Als Hilfsarbeiter (Referendar) begann die Laufbahn, dann Finanzassessor, Finanzrath usw. bis zuletzt gar die höchste Stelle «Minister» erreicht ist. Oder eine andere Karriere, wie z. B. in Preußen. Herr von Budde ist ehemaliger Offizier und hat als solcher alle Grade vom einfachen Lieutenant bis zum Generalmajor durchlaufen. Wir erkennen nun an, daß selbstverständlich Juristen in die höheren Stellen mit gehören, um eine ökonomische Finanzwirtschaft zu leiten, ebenfalls erkennen wir an, daß auch ein Offizier, der seine größte Dienstzeit bei der Eisenbahntruppe geleistet hat, einen hohen Posten bei der Eisenbahn bekleiden kann, aber einige Zweifel haben wir denn doch, daß wir in den hohen Stellen mit nur wenigen Ausnahmen fast gar keine «Praktiker» haben, d. h. solche, welche aus dem Subalterndienst hervorgegangen sind.

Man wird hier einwenden, daß die Herren vom Bauwesen doch von unten auf gedient haben. Sobald sie das Polytechnikum absolvirt und ihr Examen gemacht haben, werden sie Regierungsbauführer und haben als solche schon eine leitende Stellung. Praktisch haben diese Herren fast gar nicht gearbeitet. Auch in den Werkstätten begegnen wir dieser Erscheinung. Die leitenden Herren der Werkstätten sind in den meisten Fällen Techniker. Ihnen kann man die praktische Arbeit nicht ganz absprechen, da es der Lehrplan bedingt, daß sie eine halb- bis einjährige Lehrzeit in einer Maschinenwerksatt absolviren. Aber als alte Praktikusse sind wir der Ansicht, daß eine einjährige Lehrzeit viel zu wenig ist, um die vielen Arbeiten des Staatsbahnbetriebes in den Werkstätten wirklich «praktisch» zu übersehen. Und nun zur Hauptsache. Dadurch, daß die Eisenbahnbeamten in den leitenden Kreisen zu wenig «praktische» Arbeit in ihrer Lehrzeit geleistet haben, haben sie auch die Fühlung mit den unteren Eisenbahnern verloren, sie haben sich nie um das Thun und Denken eines unteren Eisenbahners gekümmert, ihre ganze Thätigkeit basirt auf der möglichst schnellen Erreichung einer hohen «sozialen» Stellung, und darunter haben alle unteren Eisenbahner Deutschlands mehr oder minder zu leiden.

KORRESPONDENZ.

Budapest. (Die Lage der Nachtwächter.) Im System der Staatseisenbahnen, bezüglich der Supplemente, sind recht gute Witze enthalten. Die Nachtwächter zum Beispiel erhalten in Budapest einen Gehaltszuschuß, während sie auf dem Lande diesem Zuschuß entsagen müssen. Die Verwaltung der Staatseisenbahn scheint nämlich zu vergessen, daß die Billigkeit der Lebensmittel auf dem flachen Lande absolut nicht jene in Budapest überflügelt, liefern doch die Landgemeinden der Umgebung allen Vorrath an Lebensmittel an

den Budapester Markt ab. Außerdem erhalten die Nachtwächter für ihren aufreibenden Dienst einen Tagelohn von 1 Kr. 60 Hell. Die Ernannnten werden mit einem Jahresgehalt von 540 Kronen ernannt. Waffen und Patronen gehen auf eigene Kosten.

Alle diese Mißstände müssen es den Nachtwächtern klar machen, daß eine Verbesserung ihrer Lage nur auf dem Wege der selbstbewußten Organisation zu suchen ist.

Rákos. Rangirbahnhof. (Die Lage der Öhlgasfabriksarbeiter.) Die Lage der hiesigen Arbeiterschaft ist eine fürchterliche. Elende Hungerlöhne und eine verpestete Luft vergiften hier das Leben der Arbeiterschaft. Aus schadhafte Gasöfen entströmt die vergiftete Luft und untergräbt die Gesundheit der Beschäftigten. Werkführer *Munkhart*, der ganz in Rohheit und Gemeinheit gegen Untergebene aufgeht, versäumte es bis heute diese Umstände einer Untersuchung zu unterziehen. Wir wenden uns daher mit unserer Mahnung an die kompetente Behörde und fordern im Namen der Lebenssicherheit der Arbeiter dringende Abhilfe.

Budapest. Westbahnhof. (Aus dem Heizhause.) Se. Excellenz, der Herr Handelsminister erklärte in einer Zuschrift, keine Kenntniß von Rohheiten der Vorgesetzten zu haben. Wir dienen hiemit mit einem Beispiel:

Der Obergeringenieur der westlichen Werkstätte, *Samuel Fenyvessi* heißt der Mann, verfügte in unbegreiflicher Sachkenntniß und Schonungslosigkeit, daß der Funkenfänger der Maschine, *sofort nach Einlaufen* derselben entfernt werden müsse. Nachdem der Funkenfänger gewöhnlich glühend heiß ist und der hantirende Arbeiter nur eine Hand frei behält, während die andere die Maschine anfassen muß, sind Unfälle und Abstürzungen an der Tagesordnung. Nachdem der Herr Ingenieur mit den Geldstrafen sehr freigiebig ist, zwingt er die elend besoldete Arbeiterschaft unter das Joch seines niederträchtigen Willens.

Diesen kleinen und nicht vereinzelt Fall empfehlen wir der Aufmerksamkeit der zuständigen Geschäftsleitung und auch der naiven Überzeugung des Ministers.

Weitere Daten stellen wir auf Wunsch gerne zur Verfügung des Herrn Ministers und seiner Berater.

KLEINE NACHRICHTEN.

Bahnwächters Ende. Ein furchtbares Unglück ereignete sich auf der Bahnlinie Kisterre-Pálfalva. Der Eilzug Nr. 303 überfuhr den Bahnwächter Benedek Hányi und schleifte den verstümmelten Körper noch 80 Meter weit mit. Die Körpertheile des Unglücklichen konnten nur mit Mühe unter den Rädern hervorgeschaft werden. *Hányi hinterläßt eine Witwe und drei unmündige Kinder.* Der Vater Hányi's wurde vor drei Jahren an selbiger Stelle vom selben Zuge zermalmt. *So mordet die Staatseisenbahn Generationen, denen sie im Leben kaum elende 2 Kronen Tagelohn bietet.*

Tausch. Welcher Waggonschlosser wäre geneigt, seine Stelle mit einer solchen in der Pécsér Werkstätte zu vertauschen?

Adresse zu erfragen in der Administration dieses Blattes.

Redaktionelle Mittheilung.

Wir ersuchen, alle Zuschriften an die Adresse der Redaktion des «Fachblatt der Eisenbahner», Csömöri-ut 28, zu senden und es fürderhin zu unterlassen, jedwede Sendungen an die Organisation der Eisenbahner zu adressiren, da deren Übernahme auf Schwierigkeiten stößt.

Aufruf!

Alle diejenigen Eisenbahner, welche dem Provisionsfonds der St.-E.-G. als Mitglieder angehören, werden ersucht, zu der am 1. April d. J., Vormittags 9 Uhr, in Neupest, Franz Hyros' Gasthaus, Arpád-ut 110, abzuhaltenden Konferenz erscheinen zu wollen.

Die Einberufer.

Achtung!

Die Wahlen zur Generalversammlung der Krankenkasse stehen kurz bevor!

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

Die Wahl regelt der § 28 der Statuten folgendermaßen:

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

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

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

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

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

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

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

Arbeitsgenossen! Wählt nur zielbewußte und organisirte Delegirte!

Das Landes-Organisirungskomiteé.

Achtung!

Konsum!

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

Das Organisirkomiteé.

Verantwortlicher Redakteur: **Desider Fürst.**
Blatteigenthümer: **Die freie Organisation der ungarischen Eisenbahner.**

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