



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBÄHNER.

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.

Eisenbahner! Arbeiter!

Die kroatische zentrale Organisation in Zágráb hält am 9. d. M. im Bierhaus «Uj-gradiska» (Marovskagasse 9) eine

Öffentliche Eisenbahner-Versammlung

mit folgender Tagesordnung:

1. Die Lage der Eisenbahnarbeiter und Angestellten.
2. Die Presse.
3. Vorschläge.

Brüder! Wir wissen, daß Ihr alle das Schwere Eures Sklavendaseins fühlt. Kommt daher alle zur Versammlung, wo wir öffentlich über alle Klagen und Beschwerden verhandeln und gleichzeitig für die Zukunft über unser Vorgehen berathen werden.

Die Landeskonzferenz der Bahnwächter.

Die Konferenz begrüßten im Namen der Zentralleitung die Genossen Hermann Garai und Ludvig Szánthó. Genosse L. Szánthó erklärte den Zweck dieser Landeskonzferenz und forderte die anwesenden Kollegen auf, über das von der Zentralleitung ausgearbeitete Memorandum zu debattiren und empfahl gleichzeitig, als Präsidenten Karl Erdős (Debrecen) zu wählen.

Das Memorandum wurde vom Genossen L. Szánthó vorgelesen und von der Konferenz mit einigen Abänderungen angenommen.

Der Inhalt des Memorandums ist folgender:

1. Die im Jahre 1904 bei der Gehaltsverbesserung ins Leben gerufene separate Wächterkategorie möge abgeschafft und das Wächterpersonal mit den Dienern zusammen in eine Gehaltsklasse gereiht werden.

2. Der Gehalt der Taglohnwächter soll pro Tag 3 Kronen betragen.

3. In Folge des neuen Gehalts-Reglements sollen die von fünf bis fünfzehn Jahre dienenden Wächter in die zweite Rangstufe der III. Gehaltsklasse (800 Kr.) und die über fünfzehn Jahre dienenden Bahnwächter aber in die erste Rangstufe der III. Gehaltsklasse eingetheilt werden.

4. Das Benützen der Dienstuniform soll auf ein Jahr herabgesetzt werden, auch sollen im Sommer eine Leinwandhose, jährlich ein Paar Schuhe und zweijährlich ein Paar Stiefel verabfolgt werden.

5. Die neben dem Bahnkörper liegenden Felder sollen ausschließlich zur Benützung der Bahnwächter gleichmäßig vertheilt werden.

6. Diejenigen Bahnwächter, denen Feldbenützung erlaubt ist, sollen nur nach Einführung des Getreides versetzt werden,

oder andernfalls den Werth der Frucht zurückerstattet bekommen.

7. Diejenigen Bahnwächter, welche keine Feldbenützung zur Verfügung haben, worunter aber Weide nicht zu verstehen ist, sollen 10 Kronen Zulage erhalten.

Die Dienstzeit soll bei solchen Bahnwächtern, die auch mit Blocks manipuliren, in 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei und wie den übrigen Bahnwächtern so bestimmt werden, daß dieselben genau so viel freier Zeit theilhaftig werden, wie viel Stunden sie eben Dienst verrichteten.

Außerdem fordert das Memorandum alle 8 Tage einen 24stündigen freien Tag, an welchem das Wächterhaus ohne Urlaubsansuchen verlassen werden darf, sowie jährlich 14 Tage Urlaub.

9. Neben den Wächterhäusern sollen Wächterhütten gebaut werden.

10. Auf der Hauptlinie sollen jährlich 150 Stück gebrauchte Schwellen und an den Vizinalbahnliesen jährlich 200 Stück gebrauchte Schwellen ausgefolgt werden.

11. Bei Neubau von Wächterhäusern bitten wir, dieselben mit zwei Zimmer zu bauen.

12. Das Schnee- und Kothreinigen, außerdem das Zugverständigen sei uns erlassen, auch bitten wir um das Einführen des Telefons auf der Strecke.

13. Ferner erbitten wir an einem von den Bahnwächtern gemeinsam bestimmten Tage einen Waggon zur Verfügung, welcher die Lebensmittel auf der Strecke befördert.

14. Es wird ersucht um sechs Lebensmittel-Einkaufsbüchel und um 4 Freikarten jährlich für die Familie.

15. Die gegenwärtigen Internate der Máv. sollen mit Mittelschulen erweitert werden.

16. Die Dienstzeit soll 30 Jahre ausmachen und möge der provisorische und der Diurnisten-Dienst mit eingerechnet werden.

17. Sämmtliche Wächter erhalten an der Strecke Wohnung.

18. Die Bahnärzte sollen zum Krankenbesuch eine Draisine zur Verfügung haben und sollen für ins Krankenhaus zu bringende Patienten Tragbetten vorhanden sein.

19. Jedem Bahnwächter soll strengstens verboten sein, weder für Geld, noch für Geschenke seinem Vorgesetzten Lebensmitteln zu liefern.

20. Wir bitten um menschliche Behandlung.

21. Endlich wünschen wir eine Dienstpragmatik.

In der Konferenz haben gesprochen: Gabriel Polfai (Nyiregyháza), Johann Gaál (Hatvan), Johann Keller (Noskovce), Gotthardt (Simontornya), Balthasar Nagy (Debrecen), Lorenz Tóth (Szegvár), Franz Dezsi (Vác), Anton Polgár (Regöly), Franz Szentes

(Devaujfalú) Pándi (Vác), Johann Heder (Szöd), Szegvári (Szabadka), Emerich Szücs (Kisujszállás) u. A.

Jeder Kollege trug seine Beschwerden einfach und ungeschminkt vor und bewies damit, daß das Memorandum das Minimum der Existenzbedingungen enthielt.

Endlich nahm die Konferenz jenen Vorschlag des Genossen Johann Keller an, daß wenn Jemand in Folge Unfalles dienstunfähig wird, er nicht die Hälfte, sondern den ganzen Gehalt bekomme.

Nach der Debatte über das Memorandum forderte Genosse Garai mit aneifernden Worten die Bahnwächter auf, sich zu organisiren. Auch Bahnwächter Johann Keller bewies in gehaltvoller Rede, daß der Platz der Bahnwächter im Landesverband der Eisenbahnarbeiter sei.

Die Konferenz wählte noch eine aus 10 Mitgliedern bestehende Deputation, welche das Memorandum dem Handelsminister übergeben wird.

An die Landeskonzferenz richteten Begrüßungszeilen die Salgótarjánier und Hatvanaer Bahnwächter, die an der Linie Hatvan—Miskolc befindlichen Blockwächter, die Gyomaer Bahnwächter, Josef Tóth, Bahnwächter aus Zsolna, u. A.

Der Verlauf der Landesversammlung der Bahnwächter war in jeder Hinsicht zufriedenstellend, er übertraf so unsere Erwartungen. Die Konferenz war ausgezeichnet besucht und der Verlauf derselben ernst und imponirend.

Die gebrachten Beschlüsse entsprachen vollkommen den gut aufgefaßten Interessen der Bahnwächter-Kategorie. Bescheiden, aber in jeder Hinsicht günstig, die Lage der Bahnwächter verbessernd, war das Memorandum.

Mit der Landeskonzferenz ist diese große Arbeit aber noch nicht gethan. Die richtige Arbeit beginnt erst jetzt. Unsere wackeren, eifrigen Bahnwächtergenossen dürfen nicht glauben, daß sie jetzt schon die Hände in den Schoß legen können.

Wenn die in dem Memorandum enthaltenen Wünsche Erfolg haben sollen, wenn die Bahnwächter ihre Rechte zum Siege verhelfen wollen, dann mögen sie sich Alle bestreben, durchzusetzen, daß sämmtliche Bahnwächter Mitglieder des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter werden. Denn das Memorandum wird nur soviel Gehalt vor der Direktion haben, wie viel Bahnwächter dasselbe hinter dem Rücken hat. Schon jetzt sind einige Hundert Bahnwächter-Brüder treue Mitglieder unseres Verbandes. Das ist aber noch nicht genug. Sämmtliche Bahnwächter müssen wir für unsern Verband gewinnen. Der Handelsminister und die Direktion sollen sehen, daß sämmtliche

Bahnwächter als treue Genossen und Brüder zusammenhalten, sie sollen sehen, daß die Wünsche des Memorandums die wohlüberlegten Wünsche *sämtlicher* Bahnwächter sind.

Wir wissen wohl, daß die pekuniäre Lage der Bahnwächter so sehr ungünstig ist, daß sie jeden Heller erst umwenden müssen, ehe sie ihn ausgeben, aber jene 60 Heller, die als Mitgliedergebühren des Verbandes zu zahlen sind, bringen reiche Zinsen. Was dafür geopfert wird, wird reichlich dadurch ersetzt, weil doch nur dieser Art sich ihre Lage verbessern kann. Nicht davon zu reden, daß sie dadurch sämtliche Begünstigungen unseres Verbandes genießen und außerdem jede Woche unser Blatt, das *«Fachblatt der Eisenbahner»*, gratis zugestellt bekommen. Es soll daher die heilige Pflicht jedes Bahnwächters sein, dem *Landesverband der Eisenbahnarbeiter* beizutreten. Das ist der Weg, welcher zum Ziele führt.

Zerstörende Einwirkungen auf die Gesundheit der Eisenbahner.

Mit der steigenden Entwicklung der Industrie und der technischen Fortschritte wurde auch der Eisenbahner mitgerissen, aber auf einem Gebiet, und zwar auf dem sozialen Gebiet ist er noch weit hinter den Erfindungen zurückgeblieben und dies nicht zum geringsten Theile darum, weil sich die Eisenbahner aus allen Bevölkerungsschichten rekrutieren. Der Dienst ist heute ein ganz anderer geworden, als er vor 10 bis 15 Jahren war; er erfordert mehr Kraft und Energie, weil einerseits der Verkehr von Jahr zu Jahr steigt, andererseits aber auch die Verwaltungen und der Staat aus dem Eisenbahner einen großen Profit heraus schlagen wollen, wobei sie vom Personal eine lange, ununterbrochene Dienstzeit verlangen, ohne Rücksicht zu nehmen, ob die Bürde von dem Personal für die Dauer zu ertragen ist, oder nicht. Nun ist aber die materielle Lage der Eisenbahner leider nicht eine solche, daß sie die verbrauchten Kräfte ersetzen könnten, wodurch der Körper unterernährt und schlecht, die Nerven erschüttert und überspannt werden. Die eiserne Disziplin der Eisenbahnverwaltungen sorgt schon dafür, daß er seine letzte Kraft dem Moloch Kapitalismus opfert.

Leider geht heute die Ausbeutungssucht so weit, daß nicht einmal genügend auf die Sicherheit des Verkehrs Rücksicht genommen wird, geschweige denn auf die Gesundheit des Personals. Weil die Dienstzeit zu lang, die Ruhezeit aber zu kurz ist, um sich ausschlafen zu können, so kommt es nicht selten vor, daß das Personal während der Fahrt, besonders bei der Nacht, vom Schlafe überwältigt wird. Ein richtiger Schlaf ist dies eigentlich auch nicht, sondern ein Schlummern, ein Träumen, und bei jedem Pfiff, kräftigen Ruck oder jeder Kreuzung fährt der Schlummernde wie von einer Schlange gebissen erschrocken auf, was sich jahraus, jahrein wiederholt.

Der Eisenbahner hat die beste Absicht, er will seinen Dienst in Ordnung versehen, aber die Natur verlangt ihre Rechte; weil er aber dem Körper den Schlaf nicht früher geben konnte, unterliegt sein Wille dem Naturgesetz: er schläft während des Dienstes, wobei durch verschiedene Ereignisse sein Geist und seine Nerven erschüttert werden, was zur Folge hat, daß der Arme auch zu Hause keine Ruhe findet. Jedes Geräusch beunruhigt den Mann im Schlaf, sein Gewissen ist ohne seine Schuld belastet, denn er weiß die eventuellen Folgen seiner unwillkürlichen Pflichtverletzung zu ermessen; er weiß, während er schließt, schlummerte, träumte, hätte können ein Unglück mit un-absehbaren Folgen geschehen, auch er

hätte können hiebei zugrunde gehen. Und wahrlich, dies sind nicht Gedanken, die einen Menschen beruhigen könnten. Und so steht der Eisenbahner mit einem Fuß im Grab, mit dem andern im Kriminal. Weiter wirken auf den Körper auch schädlich ein die verschiedenen Witterungsverhältnisse, wie Hitze, Kälte, Regen, Sturm usw., denen er ausgesetzt ist. In der Station während der Arbeit schwitzt der Körper, während ihn während der Fahrt auf der Bremse friert; so wechselt jeden Moment der Körper die Temperatur, das Blut wird dadurch verdorben und es stellt sich das Reißen ein. Rheumatismus und Nervosität sind heute schon bekannte Eisenbahnerkrankheiten, die aber wieder unzählige andere Krankheiten mit sich bringen. Es ist nicht zu leugnen, daß, falls die Eisenbahner genügende Ruhezeit hätten, sowie materiell besser gestellt wären, sich die Unfälle bedeutend vermindern würden, weil der Körper ausgeruht und frisch gestärkt, den an ihn gestellten, jetzt unerfüllbaren Anforderungen voll und ganz entsprechen könnte. Wenn der Eisenbahner nicht so von den Sorgen für das tägliche Brot geplagt wäre, würde er auch froh und frischen Muthes seinen Dienst verrichten, so aber ist jeder zweite Eisenbahner ein kranker, nervöser, armer Mann.

Die unregelmäßige Dienstzeit pflanzt sich selbstredend auf die ganze Familie zurück, beide Theile, Mann und Weib, haben ganz besonders darunter zu leiden. Dazu noch die Geldstrafen, welche die kargen Bezüge noch kürzen, die Noth also noch drückender machen. Alles das wirkt sowohl auf den Mann, als auf die Frau so erschütternd, so schwächend, daß Krankheiten zu den alltäglichen Erscheinungen in jeder Eisenbahnerfamilie gehören. Hier wäre es einerseits Pflicht der maßgebenden Behörden, helfend, schützend einzugreifen, andererseits wäre es Sache der Eisenbahner selbst, sich eine mächtige Organisation zu schaffen, wodurch man dann den Bahnverwaltungen jederzeit entgegen treten und die Rechte der Eisenbahner gegen den Kapitalismus schützen könnte.

Ein mysteriöses Eisenbahnunglück.

Schon lange hat eine Eisenbahnkatastrophe, woran es in England leider nicht mangelt, nicht so nachhaltig und dauernd die Theilnahme der Oeffentlichkeit in Anspruch genommen, wie die kürzlich bei Grantham stattgehabte Entgleisung des schottischen Expreßzuges, wobei ein volles Dutzend Menschen das Leben einbüßte und fast doppelt so viele mehr oder weniger schwere Verletzungen davontrugen. Das Malheur von Grantham steht, seitdem es sich ereignete, im Mittelpunkte des allgemeinen Interesses, das statt wie in ähnlichen Fällen mit der Zeit abzunehmen, hier immer mehr sich erhöht, je weniger die Zeit und die damit ausgefüllte Untersuchung der näheren Umstände in die eigentlichen Ursachen der nächtlichen Katastrophe einen Einblick gewährt. Das Eisenbahnunglück, das der Fahrt des schottischen Expreßzuges ein so schreckenvolles Ende bereitete, zählt zu den absonderlichsten seiner Art und der jetzt schon zweifellose Umstand, daß das Mysterium seiner Ursache niemals wird aufgeheilt werden können, verleiht ihm das Gepräge eines Unikums unter allen Katastrophen, die das moderne Verkehrsleben mit seinen unerbittlichen Forderungen der Schnelligkeit über uns verhängt hat. Wie bekannt, hielt der Schnellzug, der in Grantham fahrplanmäßigen Aufenthalt hatte, in dieser Station zum Entsetzen des Stationspersonals und zum Erstaunen der daselbst zur Fahrt versammelten Passagiere nicht an, sondern

raste mit Windeseile hindurch und auf falschem Wechsel in eine Kurve, die vorschriftsmäßig nur sehr langsam zu befahren gewesen wäre. Der mit einer Schnelligkeit von 40 englischen Meilen dahinstürmende Zug entgleiste, ward in mehrere Theile zerrissen, über eine Böschung geworfen und die zertrümmerten Waggons, die sich über der tief in die Erde gebohrten Lokomotive aufthürmten, geriethen, nachdem der Kessel explodirt war, in Brand. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden getödtet, die Lokomotive in Stücke gerissen und die Waggons zum größten Theile demolirt. Daß von den fünfzig Passagieren dieses Zuges nicht alle bei dieser Schreckensfahrt ihr Ende fanden, ist nach dem Gesagten nur zu verwundern. Die Katastrophe selbst bleibt, da die Hauptpersonen auf der Lokomotive nicht mehr unter den Lebenden weilen, und die Maschine selbst, deren Beschaffenheit etwa hätte Aufschluß geben können, so gut wie nicht mehr vorhanden ist, in Dunkel gehüllt, und dies erklärt auch das ungewöhnliche, dauernde Interesse des englischen Publikums an dem Falle, das nicht einmal vom neuerlichen chinesischen Taifun mit seinen 10.000 Opfern abgelenkt wurde.

Wie ist das Unglück oder vielmehr das Verhalten des in einer vorgeschriebenen Station nicht stoppenden Lokomotivführers zu erklären? Das ist die bange Frage, die sich Jedermann unwillkürlich auf die Lippen drängt. Ist die Maschine, ein prachtvoller neuer amerikanischer Apparat, seinem Führer durchgegangen, hat die Vacuumbremse versagt, hat der Lokomotivführer, als er die Station passirte, das Gedächtniß verloren oder wurde er von plötzlichem Wahnsinn befallen? Wurde der Heizer wahnsinnig und erschlug den Lokomotivführer oder wurde der Letztere vom Schläge gerührt und der Heizer vermochte nicht den Zug zum Stehen zu bringen? War der Leiter des Zuges etwa betrunken? Der Mann war einer der besten und verlässlichsten seines Dienstzweiges, der die Strecke genau kannte und die Trace oft befahren hatte. Er war nüchtern und besonnen und auch sein Heizer zählte zu den guten seiner Art. Wie konnte es geschehen, daß der Zug nicht hielt, wo ihm der Aufenthalt zur Vorbereitung weiterer Wechsel etc. vorgeschrieben war, und daß er achtlos mit seiner Menschenfracht ins sichere Verderben raste? Die furchtbare Ungewißheit, die diese offene Frage hinterläßt, übt auf Jedermann ihre lähmende Wirkung und läßt Keinen unberührt, der durch die in der Katastrophe sich äußernden Gefahrmöglichkeiten sein Leben auf der unvermeidlichen Eisenbahnfahrt unserer Tage in einer neuen unheimlichen Nuance bedroht sieht. Selbstverständlich hat sich die Volksphantasie sofort des Falles bemächtigt und höchst dramatische Erklärungen zu Tage gefördert. Der Lokomotivführer sei von plötzlichem Wahnsinn befallen worden und habe mit dem ihn zurückhaltenden Heizer auf der durch die Nacht mit vollem Dampf dahinstürmenden Maschine einen furchtbaren Kampf auf Leben und Tod gekämpft und was dergleichen Zola's Lokomotivdramatik übertrumpfende Gruseligkeiten mehr sind. Wie dies schon bei solchen Gelegenheiten zu geschehen pflegt, fanden sich bald Leute, die dieses Ringen auf der Lokomotive mit eigenen Augen gesehen haben wollen und Stein und Bein auf die Richtigkeit dieser Version schwören.

(Fortsetzung folgt.)

KORRESPONDENZ.

Die Maschinenfabrik der Máv. (Die Unnöthigen.) Existiren also auch solche bei der Máv? Leider gibt es auch solche. Die sind allerdings nicht im Heer der arbeit-samen, fleißigen Hände zu suchen, sondern

in der Bande der niedrigen Verleumder. Es gibt solche feine Vögel unter den Schlossern der Eisenbahnverbindungsbrücke bei der Donau, welche nach Ueberzeugung des Herrn Brückenmonteurs Székely wohl zu gebrauchen sind.

Die hier stabilen, organisirten Arbeiter merken mit Erbitterung, daß der Herr Brückenmonteur diesen verleumderischen Ohrenbläsern Gehör schenkt und Lügen für baare Münze nimmt, was die Entlassung mehrerer Arbeiter zur Folge hatte. Wir machen den Herrn Brückenmonteur aufmerksam, daß es etwas gibt, was über Verleumdung steht, nämlich die Wahrheit. Belieben Sie das manchmal in Betracht zu ziehen, dann wird die organisirte Arbeiterschaft keine Gelegenheit haben, ihren Werkführer der Kameradschaft mit verleumderischen Spitzeln anzuklagen.

Die Misären der Miskolcer elektrischen Bahn. Die «Népszava» berichtet aus Miskolc: Ein auffallender Vorfall beschäftigt die Gesellschaft der Stadt. Elemér Menarck, der Buchhalter der Miskolcer Elektrischen Bahn, hat sich Freitag Nachmittags in den Amtslokalitäten erschossen. Den unglücklichen jungen Mann hat das Vorgehen des Direktors, Mathias Richter, in den Tod getrieben. Menarck wurde von Herrn Richter so mit Arbeit überbürdet, daß er seit Monaten, seit der Eröffnung der Diósgyőrer Bahn, bis Mitternacht im Amt arbeiten mußte. Der Direktor sandte ihn mehrmals auf die Linie, wo er Konduktordienste verrichtete. Das war das sonntägige Vergnügen. Der bis zum Wahnsinn nervöse Direktor, um nur Personal zu sparen, überwies ihm nicht nur die Buchhaltung, sondern auch die Karten, Materialien und Kassengebarung. Außerdem hätte er Kautions leisten müssen, da der Direktor ihm drohte, wenn diese Restanzen nicht erledigt und die Kautions nicht deponirt wird, er Menarck entlassen wird. Vor einigen Tagen bekam der Buchhalter Gelbsucht und erbat sich, für die Dauer der Krankheit Urlaub, Richter antwortete darauf, er könne wohl Urlaub haben, dann braucht er aber nicht mehr zurückzukommen. Der selbstbewußte Mensch, der acht Jahre Buchhalter der Gesellschaft war, konnte diese täglichen Sekaturen nicht ertragen und als er sah, daß sein Arbeitsfleiß kein Resultat hatte, warf er das Leben von sich. Sonntag Nachmittag fand das Begräbniß des jungen Mannes unter riesiger Theilnahme statt. Allgemein ist man über Richter empört, der noch nachträglich mit Kranz und Beleidsschreiben den tiefen Schmerz der Eltern beleidigte.

Jetzt können wir uns vorstellen, wenn Herr Richter mit den Beamten so umgeht, wie er sieht wohl mit den Angestellten umzuspringen getraut! Damit er je mehr Nutzen ausweisen kann, um damit die Gunst der Kupon-Jäger zu erringen, hat er bei dem riesigen Verkehr, den die Miskolc—Diósgyőrer Eisenwerke-Bahn Tag und Nacht zu bewältigen hat, nur 32 Mann angestellt, die in einer Tour 17—18 Stunden rastlosen Dienst verrichten müssen. Eßzeit gibt es nicht. Diejenigen Angestellten, die um 10 Uhr Abends in Diósgyőrfertig sind, müssen dann zu Fuß, oft bis zum Knie im Koth, in tiefster Dunkelheit, mit dem vielen Kleingeld bepackt, nach Miskolc hineinstolpern, den vielen gemeingefährlichen Gestalten ausgeliefert, die um diese Zeit die Straße bevölkern. Dabei stellt das Benehmen des Herrn Richter die ärgsten Wirthhausallüren in Schatten. Die Angestellten erhalten für ihre erschöpfende Arbeit monatlich 60 Kronen., von denen auf Einflüsterungen der Treiber, vulgo Kontrollore, noch eine nette Summe unter dem Titel Subordinationsstrafen für die profitgierigen Aktionäre abgezogen wird. Es kam vor, daß manchmal ein Kondukteur kaum 40 Kronen als Lohn seiner Arbeit erhielt.

Die Kontrollore sind grob und ordinär, um sich nur die Gunst des Herrn Richter zu sichern. Von den älteren Kräften, die die internen «Sachen» besser kennen, will sich der Herr des rasenden Todes unbedingt befreien; so wurde unlängst einer der ältesten Angestellten des Unternehmens sogar ärztlich untersucht, nur um ihn ohne Abfertigung hinauswerfen zu können. Richter disputirte ihm Trunkenheit und Blindheit auf, er kam aber schlecht an, denn der Arzt erklärte den Angestellten für gesund. Jetzt rächt er sich, und theilte demselben einen noch schwereren Dienst zu.

Für die Angestellten der Aktiengesellschaft existirt ein obligates Disziplinar-Reglement, das aber Niemandem gezeigt wird.

Um zu billigen Arbeitskräften zu gelangen, muß Probedienst gethan werden, und so gibt es Gimpel, die 6—7 Wochen ohne Gehalt arbeiten. Nur dann werden sie engagirt, wenn sie sich verpflichten, ein Jahr ununterbrochen bei der Gesellschaft zu dienen, er, der Allmächtige, aber kann sie jede Minute hinauswerfen.

Die Miskolcer Presse behandelt die Sache ziemlich sanft, da Richter über die Druck-sachen, Annonzen usw. disponirt. Allein wir wissen, daß die Stadt Miskolc durch Subskription einer großen Anzahl von Aktien die Eisenbahngesellschaft subventionirt und so fordern wir die strengste Untersuchung gegen diesen Kapital-Paralitiker einzuleiten, dessen erstes Opfer nicht Menarek war. Wir fordern die sofortige Revision sämtlicher Geschäftsbücher, damit wir erfahren, wie die Subordinationsstrafen und die negativen Gehälter für Probedienste verbueht sind, und wenn Unregelmäßigkeiten gefunden werden, so muß dieser Mäkler unverzüglich hinausgeworfen werden, der den sich schindenden Angestellten 60 Kronen zahlt, während er selber zweierlei Gehalt für seine Willkürherrschaft bezieht. Die weißen Sklaven der elektrischen Gesellschaft aber sollen sich an die Organisation ihres Faches, an den Landesverband der Eisenbahnarbeiter wenden, um den Budapester Genossen ein Beispiel zu geben, deren größter Theil noch immer zwischen den Klauen der langbärtigen Geister der heiligen Krone ihr Heil ersehen.

Wie wir soeben erfahren, hat das Personal der Miskolcer elektrischen Gesellschaft bereits ein Memorandum bei der Direktion eingereicht.

Miskolc. (Die Wittwen der Märtyrer der Máv.) Der Gatte der Frau Franz Jámbor war Verkehrsangestellter der Máv. Während dem Dienst stieß ihm ein Unfall zu, was seinen Tod zu Folge hatte. Die Wittwe erhält nach ihrem Mann 12 Kronen monatliche Pension. Ihr Sohn verdiente sich als Wagenschieber sein und der Seinen Brod, solange, bis auch ihn das Eisenbahnerschicksal traf. Denn eines Tages überfuhr die ihm anvertraute Wagenreihe den Unglücklichen; er starb sofort. Der Tod des Familienhauptes wurde von der Direktion auf 100 Gulden taxirt; das war die Entschädigung, die sicher für die Begräbnißkosten verwendet wurde. Dies ist ein Fall. Nun folgt der zweite.

Der Gatte von Frau Johann Medve war Heizer bei der Máv. und wurde ebenfalls ein Opfer seines Dienstes. In der Hüfte erlitt er von der anstrengenden Arbeit einen Aderbruch, an dem er auch zu Grunde ging. Eine Wittwe mit Waisen hinterließ er ohne Pension, ohne jede Stütze. — Die beiden Wittwen — im Unglück ist man sich verwandt, — baten und erhielten auch von den bürgerlichen Behörden die Erlaubniß für Obstverkauf und thaten dies vor dem Stationsgebäude; die eine 36 Jahre, die andere 16 Jahre lang, mit Erlaubniß der Máv. und sicherten sich dadurch einigermaßen ihren Lebensunterhalt. Vorige Woche wurden beide auf Ansuchen der

Geschäftsleitung durch die Polizei ohne viel Federlesens von ihren Plätzen vertrieben. Hier braucht man wohl keine nähere Kommentar.

Von was werden nun die beiden armen Wittwen leben? Wie konnte man sie ohne weitere Erklärung von ihren Plätzen verjagen? Auf diese Thatsache machen wir die Direktion aufmerksam und bemerken nur, daß die beiden Frauen bei der Geschäftsleitung, wohin sie sich um Hilfe wandten, nicht einmal empfangen wurden.

Wie wir hören, ist die ganze Sache das Werk des Kolonie-Schuldirektors der Máv., Felix Hetényi, der sich aus unbekanntem Gründen wohl das Ziel gesteckt hat, die beiden Wittwen mehr zu ruinieren, als dies die Máv. bereits gethan hat. Aber das Beste kommt noch. Zu was die Geschäftsleitung der Máv. kein Herz hatte, zu dem hatte ein — Jude das Herz. Und jetzt wolle man gefl. die Máv. loben und auf die Juden schimpfen.

Der Geschäftsleiter der Restaurateurin Wittwe Sigmund Friedmann, Herr Simon Heimlich, erlaubte den beiden Frauen, auf seinem Territorium zu verkaufen. In wessen Herz ist nun mehr Erbarmen? Wer sorgt besser für die Wittwen und Waisen der Máv.? Die Geschäftsleitung oder die jüdische Gasthausbesitzerin?

Temesvár. (Der protegirte Hanszmann.) Der Werkstätten-Revisionsschlosser Johann Hanszmann ist der erklärte Liebling des Herrn Sektionsleiters, der ihm um jeden Preis zum Werkführer machen will. Wir freuen uns ja, wenn ein Arbeiter Werkführer wird, aber wir baten schon öfter die Direktion, daß der Betreffende nicht nur Werkführer, sondern auch ein Mensch sein soll. Wir wundern uns sehr, daß der Herr Sektionsleiter seinem Liebling Alles erlaubt. Die Preise diktirt er, wie wenn der Herr Sektionsleiter dieselben nicht beurtheilen könnte. Das ist jedenfalls Thatsache, wenn die Arbeitslust und Talent des Herrn Hanszmann mit seiner Protektion im Verhältniß wäre, dann würde er wohl nie Werkführer werden. Auf diesen Umstand wollen wir die Direktion und den Herrn Werkstättenchef aufmerksam machen. Wir fordern Hanszmann auf, weitere Einflüsterungen zu unterlassen, denn nächstens werden wir auch den Namen seines Genossen in Verbindung mit der Vergangenheit Hanszmann's an die Öffentlichkeit bringen.

VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

Telefon-Nummer 76—01.

Aufruf an sämtliche Eisenbahnarbeiter!

Liebe Brüder!

Aus den Arbeitsrubriken der Blätter könnt Ihr Euch überzeugen, daß in den kleineren Werkstätten bis 9 Uhr gearbeitet wird. Die Arbeiter der kleineren Werkstätten haben durch Organisation das erreicht, was die Arbeiter der Máv. schon längst — ohne Organisation hätten erreichen müssen. Unsere Arbeit ist die aller-schwerste, so daß wir nach Feierabend nicht einmal im Stande sind, unser Fachblatt zu lesen. Daher sind die Eisenbahnarbeiter so zurück, denn müde Köpfe können Schönes und Gutes in sich nicht aufnehmen. Das weiß man «oben» und freut sich darüber.

Kann das so weiter gehen? Ja, wenn die Eisenbahnarbeiter sich nicht bestreben werden, zusammenzuhalten. Wenn wir wirklich verbrüdet wären, dann hätten wir uns schon längst nicht die neun-, sondern die achtstündige Arbeitszeit erkämpft.

In Folge der schlechten Ernährung sind wir mit 40 Jahren den ausgepreßten Zitronen

gleich. Aber zu 40 Jahren müssen wir noch die Erziehung der Kinder leiten und die Familie braucht ein arbeitskräftiges Oberhaupt.

Seht Euch einmal die 40—45jährigen Angestellten der Máv. an. Wahre Jammergestalten!

Die Werkstätten sind ungesund, schmutzig, Wind und Regen hat freien Eingang; an solchen Orten ist selbst 8 Stunden zu viel der Arbeit.

Um dem kümmert sich aber die Máv. nicht, denn sie weiß, daß wir nicht zusammenhalten.

Brüder! Verstehen wir uns endlich einmal! Unsere Gesundheit, das Wohlergehen unserer Familie erfordert dringend, daß wir uns kürzere Arbeitszeit erringen. Vereinigen wir uns also, damit wir die achtstündige Arbeitszeit erkämpfen!

Eisenbahner! Organisirt Euch!

Ein Werkstättenarbeiter.

Achtung, Zággráb! Unter den Zággráber Genossen würen viele geneigt, einen ungarischen und kroatischen Gesangsverein zu gründen. Das Komité fordert daher alle Mitglieder, die Lust und Liebe zum Gesang haben, dem Gesangsverein beizutreten, sich in der Redaktion des kroatischen Fachblattes (Petriuskagasse 73) Sonntag einzuschreiben.

Wenn innerhalb einem Monate genügend Mitglieder beisammen sind, dann wird der Gesangsverein noch in diesem Jahre sein Wirken beginnen.

Versammlungen.

Budapest. Die Arbeiter der Budapest-Ferencváros- und Donauufer-Stationen und Magazine hielten am 23. September IX., Soroksárerstraße 18. eine sehr gut besuchte Versammlung ab, in welcher nach Vortrag des Genossen Ludwig *Berecz* die Ortsgruppe Budapest-Ferencváros des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter gegründet wurde. Als Präsident wurde Josef *Bogárdi*, als Kassier Gen. Josef *Kovács*, zum Schriftführer Alexander *Geiger* und als Kontrollore die Kollegen Johann *Móricz* und Johann *Csontos* gewählt.

Gyékényes. Endlich konnte man trotz der Hindernisse, die der Stuhlrichter aufthürmte, im Beisein des Delegirten des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter die Ortsgruppe von Gyékényes gründen.

In die Leitung der Ortsgruppe wurden folgende Genossen gewählt: Präsident Josef *Utz*, Kassier Stefan *Bécsi*, Schriftführer Alexander *Szalay*, Kontrollore Ludwig *Borsó*, Anton *Satyán*, endlich wurden zu Vertrauensmännern Josef *Magyar* und Jakob *Madik* gewählt.

Zággráb. Von der eifrigen Organisationsarbeit unserer kroatischen Brüder erhalten wir folgende Meldung: Am 16. September hatte die Ortsgruppe von *India* eine sehr gelungene Versammlung. Die Zággráber Zentrale wurde durch Genossen *Györi* und *Vagicsek* vertreten.

Zur Versammlung kamen selbst aus 24 Kilometer Entfernungen die Genossen. Im Namen der ernannten Genossen hielt ein *Lokomotivführer* eine begeisterte Rede.

Die Arbeiter der Zággráber Werkstätten V. Klasse hielten am 22. September 8 Uhr Abends, eine Versammlung. Gegenstand der Besprechung war der große Arbeitsmangel. Bei der Versammlung wurden die Führer der V. Klasse sehr verurtheilt, weil sie sich um die Arbeiter nicht kümmern, und trotz der achtstündigen Arbeitszeit, die nothwendige Arbeit nicht herschaffen wollen. Jetzt wird es bald Winter und die nothwendigen Einkäufe verzögern sich, so daß wegen der Indolenz der Leiter die Arbeiter geradezu dem Elend entgegensehen.

Am 28. September wird in *Ogulin* eine Ortsgruppe gegründet. Die Agramer Zentrale wurde durch Genossen *Mihelic* und

Tkalcevic vertreten, die mit wohldurchdachten Worten die Zwecke und die Ziele des Verbandes erklärten. Die Anwesenden gründeten sofort die Ortsgruppe und wählten den Beamtenkörper.

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Szolnok. Die Szolnoker Ortsgruppe hält am 7. d. M., in Josef Deutsch's Gasthaus, um 9 Uhr Vormittags, ihre ordentliche *monatliche Mitgliederversammlung*

Pozsony. Die Pozsonyer Ortsgruppe unseres Verbandes hält am 7. d. M. ihre *monatliche Mitgliederversammlung* mit folgender Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls. 2. Vierteljährliche Abrechnung. 3. Meldung des Präsidenten. — Das Präsidium bittet die Mitglieder, pünktlich zu erscheinen. Desgleichen werden sämtliche Leitungsmitglieder ersucht, die übernommenen Pflichten ernst zu nehmen und pünktlich bei den Amtsstunden zu erscheinen.

Pécs. Die Pécs'er Ortsgruppe hält Samstag, den 6. d. M., ihre ordentliche *monatliche Mitgliederversammlung*.

Gyulaféhérvár. Die Ortsgruppe von Gyulaféhérvár hält Sonntag, den 7. d. M., eine *Ausschußsitzung*, in welcher neue Vertrauensmänner gewählt werden.

RUNDSCHAU.

Ein Armaturendieb. Der Schlossergehilfe Stefan Rehak arbeitete eine Zeit lang bei den ungarischen Staatsbahnen im Taglohn. Als die Arbeit in Abnahme war, wurde Rehak entlassen und er stand wieder, wie schon oft, beschäftigungslos da. In seiner Noth verfiel er auf die Idee, die verschiedenen Armaturen der Waggon abzumontiren und zu verwerthen. Bei einer solchen Arbeit wurde er am Ostbahnhofe von den zwei Tagelöhnern der Staatsbahnen Stefan Vellesz und Josef Szabó betreten.

Damals hatte er bereits zehn Stück Nothbremsen abmontirt gehabt. Die zwei Letzgenannten wollten Rehak festnehmen, er leistete jedoch Widerstand. Bei dieser Gelegenheit versetzte er Vellesz mit einer Bremse einen Hieb ins Gesicht, so daß diesem ein Zahn aus dem Munde flog. Dem Szabó hingegen versetzte er einen Stoß in die Brust und ergriff die Flucht, seine Beute zurücklassend. Rehak stand heute wegen zweifacher Gewaltthätigkeit gegen die Behörde und wegen Diebstahls vor dem Gerichtshofe. Nach durchgeführter Verhandlung wurde er zu einem Jahre Kerker verurtheilt. Staatsanwalt und Angeklagter appellirten gegen das Urtheil an die königliche Tafel.

So etwas ist auch nur in Ungarn möglich! Der Lokomotivführer Paul Jancsó, der in den achtziger Jahren des verflossenen Jahrhunderts bei der Kaschau-Oderberger Bahn bedienstet war, kam vor etwa zehn Jahren einem Liebesverhältniß seiner Frau mit dem Kaschauer Stadthauptmann Adalbert Madaráb auf die Spur. Jancsó, der dem Stadthauptmann deshalb Vorstellungen machen wollte, suchte öfter mit ihm eine Aussprache herbeizuführen, wurde jedoch niemals vorgelassen. Als er nach einiger Zeit seine in Budapest lebenden Verwandten besuchte, wurde er verhaftet, zur Stadthauptmannschaft gebracht und dem jetzigen Chef des Polizeiagenteninstituts, Koloman Krecsányi, vorgeführt, der ihm erklärte, die Verhaftung sei auf Requisition der Kaschauer Stadthauptmannschaft erfolgt, die ihn als irrsinnsverdächtig bezeichnete. Der Militärarzt Dr. Goldberger untersuchte den Jancsó am 24. Dezember 1896 und am gleichen Tage erfolgte die Einlieferung Jancsó's in die Landesirrenanstalt im Leopoldfelde. Nach zehnmonatlicher Internirung wurde Jancsó nach Gyöngyös gebracht und der Irrenanstalt Nagykovács übergeben. Hier blieb der Unglückliche fast zehn Jahre internirt, bis er

vor einigen Tagen von dem Direktor der Anstalt, Dr. Adalbert Lukács, als «geheilt» entlassen wurde. In den von der Anstaltsdirektion dem Jancsó ausgefolgten Dokumenten wird die Dauer seines Aufenthaltes in der Anstalt mit vier Jahren angegeben; Jancsó verweigerte deshalb die Annahme der Dokumente, worauf ihm bedeutet wurde, er solle froh sein, überhaupt entlassen worden zu sein. Jancsó, der während der ganzen Zeit seiner Internirung geistig vollkommen gesund war, hat nunmehr die ganze Angelegenheit einem Advokaten übergeben, der bereits die nothwendigen Schritte eingeleitet hat, um dem Jancsó für seine widerrechtliche Internirung vollkommene Genugthuung zu verschaffen.

Der Waggonmangel auf den Eisenbahnen bildet den Gegenstand einer ständig wiederkehrenden Klage in jenen Monaten des Jahres, in denen der Güterverkehr seine größte Ausdehnung gewinnt. Die Ansprüche der Frachtgeber sind unbestritten und es ist nur bedauerlich, daß die Bahnverwaltungen oder der Staat denselben nicht in ausreichendem Maße gerecht werden. Die Verkehrskalamitäten sind durch die Anschaffung von neuem rollenden Material, durch die entsprechenden Wagendirigirungen und durch solche Verkehrsdispositionen zu beseitigen, durch welche die Beförderung gewisser Materialien, namentlich der von den Eisenbahnen selbst verwendeten Güter, entsprechend vertheilt wird. Ein Beispiel hiefür bieten die preußischen Staatsbahnen. Die Verwaltung derselben hat zur Bewältigung des Herbstverkehrs einen beträchtlichen Kohlenvorrath während der verkehrsschwächeren Monate angesammelt, und zwar sieben Millionen Meterzentner, ein Quantum, welches den Gesamtbedarf der Staatsbahnen für einen ganzen Monat deckt. Diese Vorräthe sind insbesondere in denjenigen Landestheilen aufgehäuft, die am entferntesten von den Zentren der Kohlenproduktion liegen, deren Versorgung mit Kohlen demnach ein starkes Wagenmaterial erfordert. Durch diese Ansammlung von Kohlenvorräthen werden die Betriebsmittel für die Abienung des Verkehrs frei und wird der Mangel an Fahrmitteln gewiß minder empfindlich hervortreten. Wir führen diese Thatsache an, weil bei uns der Wagenmangel seit Jahren besteht und zu dessen Beseitigung nichts Zureichendes geschehen ist.

Hörbare Signale bei den englischen Eisenbahnen. Wie aus London berichtet wird, sollen auf den englischen Eisenbahnen die sichtbaren Signale durch hörbare ersetzt werden. Versuche sind bereits sehr günstig ausgefallen. Alle Signale werden darnach durch elektrische Lautzeichen gegeben. Das neue System ist sehr einfach. Die Lokomotive kommt, während sie ihren Weg verfolgt, mit einem Apparat in Berührung, der auf dem Geleise angebracht ist. Dieser Apparat wird von dem Signhäuschen aus bedient und setzt einen einfachen Mechanismus auf der Maschine in Bewegung. Der Lokomotivführer braucht also nun nicht mehr nach den Signalen auszuspähen, sondern die Signale machen sich vielmehr seinem Ohre auf eine nicht mißzuverstehende Weise bemerkbar. «Bahn frei» wird in dem neuen System durch das Klingeln einer Glocke, «Geleise besetzt» durch den schrillen Ton einer Pfeife ausgedrückt, deren Lärm so lange andauert, bis der Lokomotivführer das Signal abstellt. Durch diese Methode soll jeder Irrthum, der besonders bei Nebeltagen früher in England möglich war, ausgeschlossen und eine völlige Sicherheit in den Signalen bewirkt werden.

Verantwortlicher Redakteur: Fürst Dezsö.

Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.