



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBAHNER.

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.

Das Gespenst des Eisenbahnerstreiks.

Zeit ist Geld. Mit sozusagen plastischer Deutlichkeit wird uns die Wahrheit dieses Spruches im Hinblick auf das Verkehrs-wesen demonstriert. Das ganze moderne Wirthschaftsleben ist auf den raschen Transport von Menschen, Briefschaften und Waaren aufgebaut. Bringt den Güterverkehr und Umlauf der Handelskorrespondenz zum Stocken oder reduziert nur ihr normales Tempo auf die Hälfte — und der verlangsamte Umschlag des Kapitals wird Verluste hervorrufen, die in die Millionen gehen. Von den Kalamitäten bei der Provisionierung der Städte, von der erschwerten Beförderung der Lebensmittel, die dem raschen Verderben ausgesetzt sind, von der Vertheuerung der Viehtransporte usw. ganz zu schweigen. Den Verkehr zum Stocken bringen oder ihn nur hemmen, das bedeutet für die Volkswirtschaft so viel, wie die Unterbindung der Blutzirkulation für den menschlichen Körper. Und von diesem Unheil ist Ungarn wieder bedroht, nachdem es vor dritthalb Jahren eine ausgiebige Probe dieser Kalamität zu kosten bekommen hat. Das Gespenst des Eisenbahnerstreiks steigt wieder drohend herauf.

Den Eisenbahnern schwebt freilich keine Wiederholung der Vorgänge vom April 1904 traurigen Angedenkens vor. Sie wollen zu einer bedrohlicheren, weil unangreifbareren Taktik greifen. Der Dienstest soll nicht gebrochen, die Pflicht nicht verletzt werden. Im Gegentheil, die letztere sind sie gesonnen prompt, nur allzu prompt zu erfüllen. Es wurde nämlich zum sogenannten «italienischen» Eisenbahnerstreik, zur passiven Resistenz, gegriffen. Das heißt, die auf die Unversehrtheit des gesammten Fahrparks und auf die Sicherheit der beförderten Passagiere und Güter bezug-habenden Dienstvorschriften, die unter normalen Umständen nur scheinbar befolgt werden, weil sie mit der fahrplanmäßigen Zeiteintheilung einfach nicht in Einklang zu bringen sind, diese Dienstvorschriften sollen dann buchstäblich genau befolgt werden. Eine solche buchstäbliche Pflicht-erfüllung im Eisenbahndienst verursacht aber schon am ersten Tage ein heilloses Chaos, am zweiten Tage sind alle Geleise verlegt. Wenn man nur bedenkt, daß der fahrplanmäßige Aufenthalt von fünf Minuten für einen Personenzug sich auf zwanzig bis dreißig Minuten verlängert, falls die Dienstvorschriften buchstäblich genau eingehalten werden; daß der Wiener Postzug anstatt acht Stunden deren vierundzwanzig, der Brassóer Postzug anstatt

zweiundzwanzig Stunden drei Tage braucht, um an sein Ziel zu gelangen; daß bei einer solchen «Ordnung» die Menge der Last-, Post- und Eilzüge sich in einen fast unlösbaren Wirrwarr verwickeln — dann begreift man auch, daß die passive Resistenz an verkehrshemmender Wirkung hinter dem Streik, hinter der Dienstverweigerung nicht zurücksteht. Dabei kann man den Eisenbahnern im Sinne des Gesetzes gar nicht an den Leib, denn sie verweigern keine Dienstpflicht; im Gegentheil, jetzt erst halten sie sich genau an ihr Reglement.

All dies bringen wir vor, da unter den Angestellten der Südbahn, besonders aber unter den Bahn- und Werkstättenarbeitern eine starke Erregung bemerkbar wird. Seit Mitte Juli liegen die Forderungen der Südbahner der Direktion vor. Diese aber fand es noch immer nicht nöthig, die Arbeiterschaft einer Antwort zu würdigen, obzwar Direktor Francsics Ähnliches versprach.

Wir empfehlen der Direktion der Südbahn dringend, die Sache nicht auf die lange Bank zu schieben, denn es könnte recht böse Folgen haben und das zehnfache von dem Kosten, was die bescheidenen Forderungen der Südbahner ausmachen.

Ein siegreich verlorener Streik.

Budapest kann jetzt mit Recht als die Stadt der Streiks bezeichnet werden und wer unvoreingenommen und aufrichtig zu urtheilen vermag, kann die vielen aufeinanderfolgenden großen Streiks nur als natürliche Folgen der schlechten Wirthschaftspolitik unserer maßgebenden Kreise von Staat und Stadt bezeichnen. Denn dort, wo dem gewissenlosesten Wohnungs- und Lebensmittelwucher Thür und Thor offen gelassen werden, wo der gemeinsten Raubpolitik gegen das arbeitende Volk behördlicherseits der weitgehendste und wirkungsvollste Schutz zu Theil wird — dort muß die arbeitende Bevölkerung nothgedrungen zur Waffe des Streiks greifen, um sich einerseits die Wucherbande vom Leibe zu halten, andererseits um ihre Lage menschenwürdiger gestalten zu können. Die Theuerung nimmt tagtäglich zu und dies gerade bei jenen Bedarfsartikeln, welche die hauptsächlichsten Lebensbedürfnisse der Arbeiterklasse ausmachen. Das sind die zunächst liegenden Grundursachen der häufigen Streikbewegungen, welche jetzt besonders in der Hauptstadt zu verzeichnen sind.

In dem Vordergrund der Streiks stand natürlich der Streik der Budapester Straßenbahner, von deren Bewegung wir bereits in unserer letzten Nummer Erwähnung gethan haben.

Die unerträglichen Arbeits- und Lohnverhältnisse erweckten immer mehr Unzufriedenheit im Kreise der Straßenbahner. Sie gaben ihrer Unzufriedenheit im Jahre 1903 und im Juni d. J. Ausdruck, doch stets war Alles vergebens. Auch war es immer deprimierend, daß bei kleineren Streiks Hunderte entlassen wurden. Das ausgezeichnete Spionagesystem und das Geld versagte nie die Wirkung.

Die Angestellten erhielten vom «Landeseisenbahnerverband der Länder der heiligen Krone» verführerische Versprechungen, damit sie in den vom Grafen Theodor Batthyány geführten Verband eintreten sollen.

Allen Wünschen — auch im Streikfalle — wollte der Verband Rechnung tragen.

Dadurch gelang es dem Verband, einen großen Theil der zirka 7000 Angestellten in ihr Lager zu locken. Die Angestellten forderten nun, von den vielen Versprechungen angeeifert — daß der Verband endlich etwas thun soll. Unzählige Sitzungen und Versammlungen wurden abgehalten, in welchen Alles besprochen wurde, kurz, sie machten eben Stimmung. Es war ein taktischer Fehler, mit dem Streik zu drohen, denn dadurch gaben sie der Direktion Zeit und Gelegenheit, eine Streikbrecherbande-Organisation, die «Gutgesinnten» auszubilden. Somit war der Ausbruch des Streiks nur mehr eine Frage der Zeit.

Dies war dem Batthyány-Verband sehr unangenehm, aber sie konnten die Unzufriedenheit nicht mehr eindämmen. Graf Batthyány und seine Getreuen hätten jetzt gerne Verhandlungen angeknüpft, aber die Straßenbahner waren dazu nicht mehr zu haben.

Die Direktoren der Gesellschaften wollten von Frieden nichts wissen, ja, sie haben die Angestellten direkt in den Streik gezwungen, indem sie ein Krimmitschau veranstalteten, daher sie am Morgen des Tages, an welchem der Streik ausbrach, sämtliche Vertrauensmänner des Personals nicht mehr fahren liessen. Nur Diejenigen, von denen die Direktion annahm, sie wären für eventuelle Streikbrecherzwecke verlässlich, ließ man den Dienst antreten. Diese aggressive feindliche Politik der Direktoren trug ungeahnte Früchte, der Kelch der Erbitterung war bis zur Neige voll. Sämtliche Angestellte gaben wenige Stunden nachher die einzige würdige Antwort auf das protzige Vorgehen der Direktion: Sie erklärten sich solidarisch und traten in den Streik.

Die Leitung der heiligen Krone wollte zwar mit Hinsicht auf die patriotischen Feste den Streik verschieben, aber die Angestellten wollten gerade deshalb, wegen dem großen Fremdenverkehr die Arbeit einstellen, von welchem Entschluß sie sich

ein *außerordentliches Resultat* versprochen und forderten, obzwar die Direktion bis *Freitag Abends* Bescheid geben sollte, den sofortigen Ausbruch des Streiks. Das Streikkomité erließ daher folgenden kampfgedrängten Aufruf an die Straßenbahner und das Publikum:

Straßenbahner!

Brüder!

Amtsgenossen!

Wir dulden nicht mehr die Grausamkeit unserer Unterdrücker. Wir wollen uns aus dem Elend heraushelfen! Man soll uns und unsere Familie nicht zum Hungertode zwingen. Sie erklärten, daß sie uns nichts geben. Auf die Depesche unseres Präsidenten, des Grafen Theodor Batthyány kam keine Antwort. Wir müssen also wählen, entweder als Sklaven zu sterben, oder den Kampf aufzunehmen. Jeder Wagen soll punkt $\frac{1}{2}$ 12 Uhr stehen bleiben und Alle mögen ins Gasthaus zum «Zöld Vadász», Hermina-ut 47, herauskommen.

Der Sieg ist sicher. Wir vertrauen in unsere Kraft und bauen auf unsere Solidarität, den Verband und den Präsidenten! Alle ungarländischen Eisenbahnergenossen und *die ganze organisierte Arbeiterschaft unterstützt uns*. Den Regulator und das Geld nehme jeder mit und übergebe es der Direktion.

Feig ist, wer seine Genossen in Stich läßt. Gott soll Euch so helfen, wie Ihr Eurer eigenen Sache helfen werdet.

Das Organisationskomité.

An die Einwohnerschaft Budapests!

Sämtliche Angestellten der Budapester elektrischen Eisenbahngesellschaften sind heute in den Streik getreten. Der Verkehr stockt und daran sind nur die Millionär-Direktoren der Millionen Gesellschaften schuld, welche mit jahrzehntelanger Grausamkeit uns selbst das trockene Brot nicht genießen ließen. Die Unterdrückung hätten wir noch ertragen, aber wir konnten das himmelschreiende Elend unserer Familien nicht mehr mit ansehen und deshalb erheben wir uns mit unserer letzten Kraft gegen unsere gewissenlosen Ausbeuter, die uns höhnisch zuriefen: Wenn es auch eine Million kostet, so geben wir doch nicht nach und erfüllen justament nicht Eure Bitten! — Und wir haben ja nur um das Allernöthigste gebeten! Nun mußten wir wählen. *Und wir wählten den Kampf, wir mußten den Streik wählen*. Bei uns ist das Recht; denn wir kämpfen ja um Menschenleben und Menschenrechte. Wir erwarten das Urtheil des Budapester Publikums, es wird uns seine moralische Hilfe nicht verweigern und so lange keine Elektrische benutzen, bis nicht wieder das alte Personal manipuliert. Im eigenen Interesse soll das Publikum nicht fahren, denn der Kehricht der Straße, der zu allem zu habende Mob, wird die Elektrischen führen!

Der wiederholten Versprechungen überdrüssig, ermannten sich also die Sklaven der Budapester elektrischen Bahnen endlich und stellten die Arbeit ein, um eine Verbesserung ihrer Lage zu erringen. Ihr Auftreten im ersten Moment war ein einmüthiges. Plötzlich, wie auf ein Zeichen, blieben alle Wagen der Straßen-, Stadt- und Untergrundbahn mitten in der Fahrt stehen. Am 25. Oktober, punkt halb 12 Uhr, stellten die ersten zwei, von Erzsébfalva kommenden Waggons der elektrischen Stadtbahn auf der Kreuzung der Mester-utca und dem Ferenc-körut ihre Fahrt ein. Da nun der Hauptwechsel der Ringstraßenlinie verstellt war, mußte der Verkehr in der kürzesten Zeit ins Stocken gerathen. Die Waggons blieben der Reihe nach stehen und das Personal schloß sich den Streikenden an. Um $\frac{3}{4}$ 12 Uhr war auf den Hauptlinien der gesammte Verkehr ein-

gestellt. Auf den Linien der Straßenbahn wurde der Verkehr noch etwa zwei Stunden lang mit Ingenieuren und Streikbrechern aufrechterhalten. Bald erwies sich jedoch auch dies als unmöglich, weil die Straßenkreuzungen von den Waggons der Stadtbahn verbarrikadirt waren. Dem Streik schlossen sich sämmtliche Mitglieder der Sektion für elektrische Bahnen des «Landes-Eisenbahner-Verbandes» an, so daß um 1 Uhr auch auf den Szt.-Lörincer, Albertfalvaer, Budapest—Ujpest—Rákospalotaer, Cinkotaer, Erzsébfalvaer und Szentendreer Vizinalbahnlilien der Verkehr ruhte. Auf der Untergrundbahn ist um 12 Uhr Mittags der gesammte Verkehr eingestellt worden; das Personal verließ die Waggons und begab sich von der Endstation aus in das Streiklager. Die große Ringstraße, die Kerepesi-ut, kurz alle Straßen, durch welche die Stadt- oder die Straßenbahn verkehren, waren voll mit leeren Waggons. Auf dem Ring standen oft 10—20 Wagen hintereinander.

Die Budapester Straßenbahner gehören bekanntlich seit kurzer Zeit der Eisenbahnbeamten-Vereinigung «Verband der Eisenbahner der Länder der Heiligen Ungarischen Krone» als Mitglieder an, was einer Unorientirtheit zuzuschreiben ist, denn von *ihrem Klassenstandpunkt aus müßten die Straßenbahner dem Landesverband der Eisenbahnarbeiter Ungarns angehören*.

Unser Verband wurde bekanntlich bisher von den chauvinistischen «Heiligen Kronen»-Eisenbahnern heftig beföhdet. Jetzt aber haben die letzteren den Landesverband der Eisenbahnarbeiter in einer Zuschrift er sucht, die bisherigen Angriffe und Zwistigkeiten zu vergessen und die im Streik stehenden Straßenbahner zu unterstützen. Das Organisationskomité der Eisenbahnarbeiter hat denn auch in einer Sitzung die vollste Solidarität mit den Straßenbahnern ausgesprochen und eine Flugschrift in 10.000 Exemplaren verbreitet, in der die Eisenbahnarbeiter aufgefordert werden, die streikenden Straßenbahner nach Kräften moralisch und materiell zu unterstützen. Ebenso wendete sich der Landesbund an den Gewerkschaftsrath als Zentrale der organisierten Arbeiter mit der Bitte, von jedem Parteistandpunkte abzu sehen und den streikenden Straßenbahnern die moralische Unterstützung der Arbeiterschaft zu sichern. Der Gewerkschaftsrath hat dieser Bitte selbstverständlich willfahrt und die organisierte Arbeiterschaft aufgefordert, die streikenden Straßenbahner moralisch zu unterstützen.

Gleich am ersten Tage wurde seitens des Staatssekretärs Josef Szterényi eine Einigungsverhandlung einberufen, die im Handelsministerium stattfinden sollte. Die Vertreter der Streikenden waren pünktlich zur Stelle, von den Straßenbahn-Direktionen war jedoch Niemand erschienen.

Die Direktionen erklärten ganz schroff, sich mit dem Streikkomité in keinerlei Verhandlungen einzulassen, vielmehr hatten beide Gesellschaften einem großen Theile des streikenden Personals die Entlassung zugesendet.

Trotzdem verharrten die Streikenden bei ihren Forderungen. Die Gesellschaften waren unter Anwendung aller Mittel bemüht, den Verkehr, wenn auch nur dem Anscheine nach, aufrechtzuerhalten. Wo jedoch ein solch streikbrechender Wagen sichtbar wurde, kam der Volkszorn sofort nachdrücklich zum Ausdruck. Trotz des riesigen Polizeiaufgebots — das Straßensbild ließ einen Belagerungszustand annehmen — gab es zu allen Stunden in allen Stadtheilen gar arge Zusammenstöße. Die Wagen wurden bombardirt, die streikbrechenden Kontrolöre und Wagenmeister wurden «ausgehoben» und mit Denkkettel versehen. Seit Beginn des Streiks sind etwa 1000 Spiegelscheiben der Straßen-

bahnwagen zertrümmert und acht Wagen bis zur zeitweiligen Unbrauchbarkeit arg zugerichtet worden; wie viel Streikbrecher das Schicksal der Wagen theilten, darüber fehlen uns bisher die genauen Daten.

Damit wir beweisen, wie leicht man den Streik und die Lebenslage der Angestellten saniren hätte können, veröffentlichen wir ein an die «Népszava» gerichtetes Schreiben eines Kondukteurs der elektrischen Bahn:

Geehrter Herr Redakteur!

Unterzeichneter Kondukteur der elektrischen Bahn habe *72 Kronen Monatsgehalt*, und möchte in Zahlen folgende Lösung der Lebensfrage der elektrischen Bahnangestellten empfehlen:

Es wären nämlich von dem Gehalt folgender Direktionsmitglieder folgende Summen zu entziehen und zwar:

Von dem Jahresgehalt des Generaldirektors Heinrich Jellinek	K. 25.000
Von dem Jahresgehalt des mehrfachen Millionärs Leo Lánczy	« 25.000
Von dem Einkommen des Millionärs Ludwig Baumgarten	« 15.000
Von dem Einkommen des Millionärs Jakob Schreyer	« 10.000
Von dem Jahresgehalt des Millionärs Stefan Popper	« 10.000
Von dem Einkommen des Dr. Arthur Jellinek	« 10.000
Von dem Einkommen des Emerich Hódossy	« 10.000
Von dem Einkommen des min. Rath Ludwig Mándy, welcher große Pension hat	« 5.000
Von der Pension des gewes. Oberbürgermeisters Josef Márkus	« 5.000
Von dem Einkommen des gew. Ministers Baron Ernst Dániel	« 5.000
Von der Pension des gew. Ministers Karl Hieronymi	« 10.000
Von dem Einkommen des mehrfachen Hausbesitzers, Oberaufseher Ignác Irsai	« 10.000
Von dem Einkommen des mehrfachen Hausbesitzers, Disponenten Karl Gál	« 10.000
Von dem riesigen Einkommen des Generaldirektors Josef Húvös	« 25.000
Von dem riesigen Einkommen des Direktors Iván Húvös	« 10.000
Von dem riesigen Einkommen des Direktors Adolf Wörner	« 10.000
Von dem riesigen Einkommen des Präsidenten Dr. Max Falk	« 10.000
Von dem Einkommen des Eugen Császár	« 5.000
Von dem riesigen Einkommen des Josef Lukács de Szeged	« 5.000
Von der großen Pension des gew. Bürgermeisters Johann Halmos	« 5.000
Von der riesigen Pension des gew. Ministers Ludwig Vörös	« 5.000

Zusammen also --- K. 225.000

Davon könnte man reichlich die armen, hungernden Angestellten bezahlen.

Achtungsvoll

L. L.,

Kondukteur der elektrischen Bahn.

Daß der Streik trotz der größten Solidarität verloren ist, daran sind einzig die Helfershelfer der Geldprotzen Húvös und Jellinek schuld. Die Stadtvertretung, die Bürgermeister, die regierenden Minister duldeten stillschweigend, daß die Geldkönige ihren kontraktlichen Verpflichtungen nicht nachkommen konnten, daß allen polizeilichen Vorschriften zum Hohn das Publikum wehrlos den Streikbrechern ausgeliefert war.

Es wäre die Pflicht der Hauptstadt gewesen, auf die Sicherheit des Publikums zu achten und *die Führung der Wagen, sowie die Wagen selbst zu kontrolliren. In-*

dessen spenden sie dem goldenen Kalb Applaus. Es ist wahr, daß die Hände von Hívös und Jellinek stets in den Taschen der Hauptstadt sind. Wir müssen die Behörden der Hauptstadt beschuldigen, daß sie geradezu die Lakaien dieser hochmüthigen Unternehmungen sind.

Ebenso die Polizei. In dem theilweisen Streik von 1903 hat der viel angefeindete, gewesene Oberstadthauptmann Rudnay wenigstens darauf geachtet, daß die interessirten Gesellschaften wenigstens die Fahrordnung einhalten? Jetzt läuft und hetzt die Polizei im Interesse der Gesellschaften, für welches sie noch Geld kriegt. Wir müssen hier schon wegen der Nachwelt sagen, daß diese Protz-Unternehmungen mit Genehmigung der Hauptstadt und der Polizei Alles thun, was ihnen beliebt. Sie lassen Menschen umkommen, indem sie uneingeweihte Führer anstellen, spielen die Gesetze aus und werfen Hunderttausende heraus, nur damit man höheren Orts die Augen zudrückt. Aber sie wissen nicht, daß die organisirte Arbeiterschaft die Augen offen hat.

Auch von Seite der Streikenden wurden verhängnißvolle Fehler begangen.

Sie verfügten weder über eine feste Organisation, noch über Widerstandsfonds, am allerwenigsten aber über Klassenbewußtsein. Dieser Kampf muß den Straßenbahnern die Erkenntniß bringen, daß ihr Platz im Lager der klassenbewußten organisirten Arbeiterschaft ist, wo die Ueberzeugung herrscht, daß der Arbeiterschaft nur durch klassenbewußten Kampf und nur durch ihre eigene Kraft geholfen werden kann. Kommen sie durch diese Bewegung zu dieser Erkenntniß, dann war der Kampf keinesfalls ohne Erfolg.

Wie wir unmittelbar vor Schluß des Blattes erfahren, hat die Behörde das Streiklager mit Husaren auseinander treiben lassen, um so den nationalfarbenen Streikenden einen Beweis ihrer «Unparteilichkeit» zu geben.

Die sozialdemokratische Partei veranstaltet in der Hauptstadt an mehreren Stellen Volksversammlungen in Sachen des Straßenbahnerstreiks. In diesen Versammlungen wird die arbeitende Bevölkerung der Hauptstadt Gelegenheit haben, zu erfahren, wie die Stadtbehörden die Ausbeuter schützen und die Arbeiter unterdrücken helfen — auf Kosten der Arbeiter.

Die sozialdemokratische Partei hat nach Auflösung des Streiklagers folgenden Aufruf in den Straßen Budapests vertheilen lassen:

Arbeiter! Genossen!

Das Streiklager der elektrischen Bahnarbeiter ist aufgelöst!

Nachdem sich die paar Tausend Sklaven der Millionen-Aussauger nicht auf Gnade und Ungnade ergeben wollten, so sind sie mit Inanspruchnahme von berittenen Soldaten von ihrem Versammlungsort vertrieben worden.

Das ist die Sozialpolitik der nationalen großen Regierung. Der Sohn Ludwig Kossuth's liefert Streikbrecher der reichen Gesellschaft.

Das Ministerium des Innern läßt das einzige menschliche Recht der ausgebeuteten Straßenbahner — das Versammlungsrecht — mit den Hufen der Militärpferde zertreten. Die Haupt- und Residenzstadt, welche von der Gesellschaft seit Jahrzehnten bestohlen und betrogen wird — sah müßig zu, wie der Verkehr stockte.

Jetzt stehen die vielen armen Arbeiter, verrathen und schutzlos da.

Nicht die sozialdemokratischen «Hetzer» haben sie im Kampf geschickt. Sie gehörten nicht zu dem Lager der organisirten selbstbewußten Arbeiter, und diesem Versäumniß ist es zuzuschreiben, daß der Sieg nicht vollkommen wurde.

Aber die organisirten, selbstbewußten Arbeiter protestiren hiemit gegen diesen neuen

Schurkenstreich der nationalen «demokratischen» Regierung.

Wir fordern die sofortige Korrigirung dieses gegen das Versammlungsrecht begangenen Attentates!

Wir wollen sehen, auf wieviel die Regierungspartei Ludwig Kossuth's das Gesetz und Recht schätzt, wenn die ausgebeuteten Arbeiter darin Schutz suchen!

Die ungarländische sozialdemokratische Partei.

Was die ehr- und charakterlose Handlungsweise des gräflichen Präsidenten, des Grafen Theodor Batthyány, sowie die niedrigen gemeinen Unterlassungssünden des demokratischen Volksvertreters Wilhelm Vázsonyi, des Schreihalses Zoltán Lengyel und ihrer Konsorten betrifft, die Allesammt die Streikenden schmähtlich im Stiche ließen, so ist ihr schuldbeladenes Schweigen nur allzu beredt. Wie viel wohl ihre «Selbstüberwindung» gekostet haben mag? Das Vorgehen dieser Herren, besonders des edlen Grafen, sowie verschiedene interessante und lehrreiche Details aus dem Streik werden wir — wegen Raummangel — erst in der nächsten Nummer des Fachblattes in einer gebührenden Beleuchtung stellen.

KORRESPONDENZ.

Bahnhof Rákosrendező. (Bahnarbeiter.) Die Wohnräume der hiesigen Arbeiter dienen jedem, nur nicht dem eigentlichen Zweck wozu sie gebaut wurden. Das Ganze besteht aus neun kleinen Zimmern, welche eine Länge von 4·38 M., eine Breite von 3·8 M. und 2·60 M. hoch sind. In diesen Löchern müssen 160 Menschen übernachten, die nach der ermüdenden Arbeit gern ruhen möchten, wenn dies wegen dem Ungeziefer möglich wäre.

Eine 4gliedrige Deputation unserer Ortsgruppe bat am 19. d. M. den Herrn Sektions-Oberingenieur Kremer, die Wohnhäuser schnellstens erweitern zu lassen oder aber den Arbeitern Freikarten anzuweisen. Der Herr Oberingenieur betonte in seiner Antwort, daß er seinerseits schon Alles gethan hat, um die unerträglichen Zustände zu beseitigen, trotzdem wurden bisher von den höheren Gewalten noch gar keine Maßnahmen getroffen. Er wird von Neuem die Sache anregen, doch dauert die Erledigung wenigstens 8—9 Monate. Indessen wird er betreffs der provisorischen Freikarten alles Mögliche thun.

Die Deputation unserer Ortsgruppe überreichte sodann das Memorandum der Bahnarbeiter, welches der Herr Oberingenieur mit herzlichem Dank entgegennahm.

Mezötur. (Die Tagelöhne werden abgezogen.) Die finsterste Arbeiterschindungspolitik kann auch nicht sagen, daß die Eisenbahnarbeiter eine so reichliche Bezahlung erhalten, welche man nur verringern, aber nicht erhöhen muß. Bei uns hat man dennoch den Bahnerhaltungsarbeiter-Kollegen von ihren 3·60 K. Taglohn die 60 Heller abgezogen! Weshalb? Damit die Summe runder sei? Oder sagt die Millionärin Máv. Konkurs an, wenn die Mezöturer Arbeiter die 60 Heller erhalten?

Wir wissen nicht weshalb. Aber die Erbitterung ist groß und wir haben beschlossen, aus dem Dienst der Máv. zu treten, wenn man uns nicht unsere alten Löhne wieder gibt. Wir fragen die Direktion, zu was diese Knauserpolitik gut ist? Und wenn so was zum Streik führt, wer ist dann der gewissenlose Aufreizer?

Vinkovce. (Weshalb der Heizhaus-Chef nicht schlafen kann.) Die Ruhe unseres Heizhaus Chefs ist seit Gründung der Organisation ganz gestört. Diese Qualen konnte er nicht länger aushalten und beschloß, alle organisirten Arbeiter auszurotten. Er brachte also jeden einzelnen Arbeiter zur Kenntniß, die Organisationskomödie zu lassen und aus dem Arbeiterverband auszutreten, widrigenfalls jeder sofort entlassen

sei. Also dieser Herr, der seinen Arbeitern 68—70 Kreuzer Taglohn zahlt, wagt die Organisation eine Komödie zu nennen! Dieser Herr, dessen Grobheit so bekannt ist, daß er kaum Arbeiter kriegt, spricht so, und sein würdiger Werkführer Brodi thut auch Alles, damit man ihm von seinem, rohen Chef nicht unterscheiden soll können. Die Herren mögen aufpassen, daß sie bei der Komödie, welche wir veranstalten, nicht die Bajazzos sein sollen... Wir gehen aber auf unserem Wege vorwärts trotz allen Denunzirungen.

Pension den Arbeitern der Südbahn.

Die Direktion der Südbahn erließ dieser Tage eine Verordnung, in welcher die Pension der arbeitsunfähigen Arbeiter geregelt wird. Diese Pension ist sehr bescheiden, und man kann kaum davon leben.

Nach 15jährigem Dienst ist 180 Kronen die kleinste und 480 Kronen die höchste Pension. Nach 40jähriger Dienstzeit erreicht man die höchste Pension, welche laut des zuletzt verdienten Taglohnes zwischen 480 und 780 Kronen variirt. In Folgendem veröffentlichen wir die Verordnung bezüglich der Pension, auf welche wir übrigens noch zurückkommen werden:

Gesellschaftliche Verpflegung.

— Die Bewilligung der gesellschaftlichen Verpflegung. —

Von menschenfreundlichen Ideen ausgehend, hat sich die Direktion unserer Gesellschaft schon seit Jahren mit der Verpflegung arbeitsunfähiger Arbeiter befaßt, indem sie den gewerblichen Arbeitern Verpflegungskosten bewilligte. Der Direktionsrath hat in der am 27. September stattgefundenen Sitzung beschlossen, die Sorgen der arbeitsunfähigen Angestellten zu lindern und die Grunprinzipien, laut welchen die Verpflegung bisher stattfand, gründlich zu revidiren und diese Vorschriften für die am 1. Januar 1907 austretenden Arbeiter im weitgehendsten Maße verbessert zu veröffentlichen.

Vorschriften zur Bewilligung der Gesellschaftsverpflegung.

Giltig vom 1. Januar 1907.

1. Diejenigen Arbeiter, die ohne Unterbrechung 15 Jahre im Dienste der Gesellschaft standen, werden nach Konstatirung der Arbeitsunfähigkeit durch den Bahnarzt von der Gesellschaft auf ordentlichem Wege entlassen und genießen vom Tage der Entlassung an die gesellschaftliche Verpflegung, welche folgendermassen bestimmt wurde:

Nach Dienstzeit ohne Unterbrechung	Für Arbeiter, welche zuletzt folgenden Taglohn erhielten						
	einschließlich K. 2.50	K. 2.50 einschli. K. 3.	K. 3. einschli. K. 3.50	K. 3.50 einschli. K. 4.	K. 4. einschli. K. 4.50	Ueber K. 4.50	Für Arbeiterinnen
Jahr	K r o n e n						
15	180	240	300	360	420	480	120
16	192	252	312	372	432	492	126
17	204	264	324	384	444	504	132
18	216	276	336	396	456	516	138
19	228	288	348	408	468	528	144
20	240	300	360	420	480	540	150
21	252	312	372	432	492	552	156
22	264	324	384	444	504	564	162
23	276	336	396	456	516	576	168
24	288	348	408	468	528	588	174
25	300	360	420	480	540	600	180
26	312	372	432	492	552	612	186
27	324	384	444	504	564	624	192
28	336	396	456	516	576	636	198
29	348	408	468	528	588	648	204
30	360	420	480	540	600	660	210
31	372	432	492	552	612	672	216
32	384	444	504	564	624	684	222
33	396	456	516	576	636	696	228
34	408	468	528	588	648	708	234
35	420	480	540	600	660	720	240
36	432	492	552	612	672	732	246
37	444	504	564	624	684	744	252
38	456	516	576	636	696	756	258
39	468	528	588	648	708	768	264
40	480	540	600	660	720	780	270

Anmerkung. Die Bruchzahl des Jahres wird nicht berechnet.

2. Die Direktion behält sich vor, solchen Arbeitern, die sich in 30jähriger Dienstzeit tadellos benommen und das 65. Lebensjahr bereits vollendeten, bei der Gesellschaftsverpflegung besondere Begünstigungen zutheil zu werden lassen.

3. Jene Arbeiter, die durch vom Arzt konstatierte Arbeitsunfähigkeit den Dienst früher als in 15 Jahren verlassen müssen, erhalten vom Tage der Entlassung (unter ordentlichen Umständen) ihre Pension. Arbeiter, welche nach der Entlassung von der dortigen Krankenkasse Wochengeld erhalten, werden während dieser Zeit keiner gesellschaftlicher Verpflegung theilhaftig.

4. Wenn ein Arbeiter während des Dienstes ohne eigenes Verschulden durch Unfall mit dem Tod abginge, und dies vom Bahnarzt konstatiert wird, so erhält seine Witwe, mit welcher er bis zu seinem Tod in Ehegemeinschaft lebte, als Abfertigung jene Hälfte der Jahrespension, welche sie auch bei dem natürlichen Tod ihres Gatten bekommen hätte.

5. Wenn die Gattin des Verstorbenen nicht mehr am Leben wäre, so bekommen seine gesetzlichen Nachkommen, welche er bis zu seinem Tode erhalten hat, die bereits erwähnte Abfertigungssumme in gleichen Theilen.

VERBANDSANGELEGENHEITEN.

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

Mittheilungen der Ortsgruppen.

Budapest k. p. Am 19. d. M. wurde im Prachtsaal des Hotels «Erzherzog Josef» bei einer ausgezeichnet besuchten Versammlung die Ortsgruppe von *Budapest-Ost* gegründet. Präsident der Versammlung war Karl *Pászty*, Schriftführer Ignaz *Frisch* und Vortragender Hermann *Garai*. Es sprach noch Josef *Szántó*. Die Leitung der Ortsgruppe wurde aus folgenden Herren gegründet:

Präsident Josef *Sándy*, Schriftführer August *Kemény*, Kassier Georg *Weinmann*, Kontrollore Heinrich *Csillag* und Michael *Deák*. Vertrauensmänner seitens der Werkstätte: Emerich *Bubán*, Wilhelm *Burger*, Johann *Tkalcsetz*. Vertrauensmänner seitens des technischen Personals: Peter *Égi*, Ignaz *Frisch*, Wilhelm *Csász*, Heinrich *Klein*. Vertrauensmänner für das Heizhaus und der Bahnerhaltung: Andreas *Bauer*, Franz *Kovács*, Mathias *Reisinger*.

Arad. Die hiesige Ortsgruppenleitung hält jeden Freitag Vorstandssitzung.

Kisszabadka. Am 20. Oktober wurde hier eine Zahlstelle gegründet. Vertrauensmänner wurden: Johann *Czumpf*, Karl *Péntek*, Georg *Kelevicz* und Stefan *Ivánkovics*. Wir werden uns bestreben, durch thätige Theilnahme an Organisationsbestrebungen unsere Zahlstelle je eher zur Ortsgruppe zu erweitern.

Mezőtur. Wir machen die Mitglieder aufmerksam, bei den Versammlungen pünktlich zu erscheinen. Die Organisation kann nur so erstarken, wenn alle Mitglieder ihre Pflichten pünktlich erfüllen.

Nyiregyháza. Die Ortsgruppe von Nyiregyháza hält am 8. d. M. eine *Mitgliederversammlung*. Tagesordnung: 1. Berichte. 2. Wahl des Präsidenten und des Schriftführers. Um pünktliches Erscheinen der Mitglieder ersucht *die Leitung*.

Petrozsény. Unsere Ortsgruppe befindet sich in Tute's Restaurant, wo jeden ersten Sonntag des Monats, Nachmittags von 4—7 Uhr Mitgliederversammlung und jeden zweiten Montag Abends 7 Uhr Vorstandssitzung stattfindet.

Temesvár. In unserer Stadt war noch keine so imposante Eisenbahner-Versammlung, wie jene, in welcher der Präsident unserer Ortsgruppe über das Ergebnis

seiner Aussendung zu der Landes-Leitungskonferenz Bericht erstattete. Bei der Versammlung erschienen zirka 700 Mitglieder, welche im Saale keinen Platz fanden und draußen an den Fenstern stehend die Vorlesung der Gedenkschrift anhörten.

Präsident Leopold *Oestreicher* sprach ungarisch, das Mitglied der Gruppenleitung Kollege Franz *Klement* deutsch und Johann *Burulyian*, gleichfalls Mitglied der Gruppenleitung, rumänisch; ihre Reden entzündeten die feurigste Begeisterung unter den Kollegen. Die Redner eiferten die Zuhörer zur Solidarität an, sie wollen nicht ruhen, bis nicht alle Punkte des Memorandums bewilligt werden!

Die Werkstättenmitglieder besprachen auch die Angelegenheit Karl *Lantos*. Dieser Herr ist der Vizepräsident des Temesvárer Gesangs- und Leseklubs «*Lelkesedés*» und beleidigte unlängst unseren Verband. Die Temesvárer Werkstättenarbeiter erklärten einstimmig, daß sie diese arbeiterschmähende Figur für das Vizepräsidium nicht dulden und mit derselben jede Verbindung abbrechen, überhaupt mit Allen, die den Arbeiterverband beleidigen.

Darauf demissionirte auf Beschluss des Verbandes der «*Lelkesedés*» Karl *Lantos* und verließ seine von ihm usurpirte Stellung, nachdem ihm nichts Anderes übrig blieb.

Vinkovce. Am 21. Oktober hielten die hiesigen Eisenbahngestellten eine sehr gelungene Versammlung ab. Die Zähräber Zentrale ließ sich durch die Delegirten *Mihelics* und *Loncsarics* vertreten. Bei der Versammlung waren außer den Vertretern für Vinkovce, auch aus Vukovár, Rokovce, Ivanova, Ruma, Borovó und Nustár, Vertreter des Stationspersonals da. Die Versammlung verlief in sehr begeisterter Stimmung. Interessant war es, als Magazineur Adolf *Hiedl* in seiner Rede ausführte, daß obwohl er Mitglied des «*Verband der heiligen Krone*» ist, sieht er doch, daß sowohl das sittliche, als auch das materielle Wohl der Eisenbahnarbeiter nur in ihrer eigenen Organisation zu fördern sei, und wird den Arbeiterverband nach Kräften beistehen, damit je mehr Angestellte dort eintreten, während die Herren Beamten nur in ihrem Verband bleiben sollen.

AUS ALLER WELT.

Die rothe Flagge. Wie nahe *Kultur* und alles *Elend* der Verlassenheit im Gebiete der Stadt Rom zusammenwohnen, wurde vor einigen Tagen hier wieder einmal durch ein drastisches Beispiel illustriert. Auf der Strecke Civitavecchia—Rom hielt ein Bahnwärter mit einer rothen Flagge den Schnellzug an, in dem auch der Herzog von Genua, der italienische Thronfolger, reiste. Der Zugführer war daher über die unerwartete Störung sehr indignirt, noch mehr aber, als sich herausstellte, daß der Bahnwärter nicht als Beamter vor einem Unglücke gewarnt, sondern entgegen seiner Beamtenpflicht *als Familienvater in eigenem Interesse gehandelt* hatte. Seine Frau hatte drei Tage vorher eine Schweregeburt gehabt, und es war ihm unmöglich gewesen, in der Einöde der Champagna irgendwelche ärztliche Hilfe zu finden. Frau und Kind gingen also dem sicheren Tode entgegen, wenn er nicht Hilfe schaffte. Seine Verzweiflungsthat hatte den Erfolg, daß das Zugpersonal gerührt wurde und Frau und Kind des Wärters, die von einem mitreisenden Arzte schnell untersucht wurden, nach Rom brachte. Nun ist man auf das Nachspiel gespannt; denn nach

den Gesetzen des heiligen Bürokratismus hat der Mann für das Anhalten des Zuges Strafe verdient. Der römische «*Messenger*» schreibt dagegen: «*Dem Bahnwärter gebührt die Dankbarkeit aller Armen und Niedrigen*. In den drei Tagen des übermenschlichen Schmerzes verlor sich seine Stimme, die eines Zwangsverbannten, in echolosem Schluchzen. Die Kultur zog mehrere Male im Tage mit der Sahnelligkeit von 90 Kilometern die Stunde an ihm vorüber und entfaltete dabei den Luxus der Schlaf- und Restaurationswagen. Wenn der Zug vorüber war, mischte sich dessen Rollen mit den Schmerzensseufzern seiner Frau. In seinem Elend fand nun der Mann die befreiende That, die so viele vergebens suchen. Er zwang die Kultur, in ihrem rasenden Laufe innezuhalten und um sich zu schauen, und als sie hielt, aus Angst vor der Gefahr, sie, die gegen den Ruf des Schmerzes taub gewesen, verdichtete er in seinen Worten und Gesten die Klagen und die Proteste aller Enterbten. Und die Kultur erbarmte sich der Sterbenden — es war das Geringste, was sie thun konnte — und setzte den so seltsam für einen Augenblick unterbrochenen Lauf wieder fort. Aber dieser eine Augenblick wog verschiedene Jahre der Geschichte auf.»

VERSCHIEDENES.

Unser Verlust. Genosse Michael *Berger*, Mitglied des Verbandes, starb nach kurzem Leiden am 17. Oktober im Trencséner Spital. Das Leichenbegängniß fand am 18. Oktober unter großer Theilnahme unserer Kollegen statt.

Er ruhe in Frieden!

Korrespondenz der Redaktion.

Die Fortsetzung unseres Memorandums mußte wegen Raummangels für die nächste Nummer zurückbleiben.

Heizer, keleti pályaudvar. Sie wünschen Rechtsschutz und werden auch solchen erhalten. Indessen hatten wir Recht, als wir sagten, daß Herr *Lovatiszky* keinen Verband, sondern Geld brauchte. Sie schreiben, daß er für das Memorandum 200 Kronen, außerdem monatlich 70 Kronen erhielt und jetzt, da kein schriftlichen Arbeiten mehr sind, will man ihm 30 Kronen geben, was Herrn *Lovatiszky* zu wenig ist und er deshalb klagen will. Wie Sie das Protokoll von ihm wegnehmen sollen, darüber können wir keine Aufklärung geben, aber nur keine Furcht haben, der Prozeß jenes Herrn ist nur soweit gewonnen, indem er ein paar Gulden von seinen Heizer-Genossen eingesteckt hatte.

Mittheilung der Administration.

Zur Beachtung der Ortsgruppen. Wir bitten die Leitungen der Ortsgruppen, wenn wir in einem Packet alle Zeitungen an einen Vertrauensmann senden, uns *nicht nur* seine Adresse, sondern alle Adressen der Abonnenten mitzutheilen. Wir bitten außerdem jene Ortsgruppen, welche unbedingt das deutsche Fachblatt wünschen, welches wir allen Gruppen zur gefl. Ansicht sendeten, bei der Administration die genaue Anzahl der Abonnenten anzumelden, weil wir nicht in der Lage sind sämtlichen Ortsgruppen deutsche Exemplare zu senden.

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

Verantwortlicher Redakteur: Fürst *Dezsö*.

Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.