



ORGAN DES LANDESVERBANDES DER EISENBAHNERARBEITER.

Redaktion und Administration:  
Budapest, VII., Rottenbiller-utca Nr. 5/a, I. Stock  
wohin alle Briefe und Sendungen zu adressieren sind.

= Erscheint =  
jeden Freitag.

Pränumerationspreise:  
Monatlich -- fl. --.40 (K --.80) | Halbjährlich -- fl. 2.40 (K 4.80)  
Vierteljährlich -- » 1.20 (K 2.40) | Einzelne Nummer » --.10 (K --.20)  
Verbandsmitglieder erhalten das Organ unentgeltlich.

## Aufruf an sämtliche Verbandsmitglieder!

### Kollegen!

Unser Verband ist in Gefahr! Wir sind vollständig von Feinden umringt. Unser stets wachsender und erstarkender Verband ist gewissen Leuten und Kreisen ein Dorn im Auge. Weil wir zielbewußt, tapfer und unabhängig von politischen Strebern und der Gunst von oben für die Rechte und Emanzipation sämtlicher Eisenbahner kämpfen, will man unsern Verband um jeden Preis vernichten. Zuerst versuchte man die Eisenbahner aller Dienstzweige und Kategorien von unserem Verbands fernzuhalten, indem man den Protektionsverband der Herren Turtsányi und Batthyány mit allen Mitteln begünstigte und uns fast unüberwindliche Hindernisse in den Weg legte. Dies blieb jedoch erfolglos. Zu Tausenden strömten die Kollegen unserm Verbands zu, nicht nur die Eisenbahnarbeiter, sondern auch eine gewaltige Anzahl von definitiv Angestellten.

Da griffen unsere Feinde zu anderen Mitteln. Mit Verleumdungen, Alarmnachrichten versuchte man das Vertrauen in unsern Verband zu erschüttern. Auch dies blieb erfolglos. Nun greift man zum letzten Mittel. Da es nicht gelang, die Kollegen von unserem Verbands fernzuhalten, geht man dem ganzen Verbands an den Leib. Man will ganz einfach den **Verband vernichten** und wendet zu diesem Behufe alle Mittel der perfidesten Verleumdung und der schmutzigsten Denunziation an. Zuerst im Geheimen, nun auch öffentlich.

Der Abgeordnete Zoltán Lengyel, der besoldete Anwalt unserer Gegner, hat in der Montagssitzung des Abgeordneten-hauses einen von Gift und Galle, von Lügen und Verleumdungen strotzenden Angriff gegen unseren Verband gerichtet und von der Regierung nichts Geringeres gefordert, als daß **unser Verband aufgelöst und dem mit Recht verhassten und verachteten Verband Turtsányi's und Batthyány's angeschlossen wird.**

Gegen den öffentlichen Angriff müssen

wir uns öffentlich vertheidigen. Wir müssen das Netz der Verleumdungen und Lügen energisch zerreißen.

Zu diesem Behufe halten wir **Sonntag, den 5. August, Vormittags 1/2 10 Uhr, im Tattersall** (Külső kerepesi-ut) eine

## grosse Mitgliederversammlung

ab, mit folgender Tagesordnung:

1. Der Angriff des Abgeordneten Zoltán Lengyel gegen unsern Verband.
2. Die Beschlussfassung über ein Memorandum behufs Verbesserung der Lage der Eisenbahnarbeiter.

### Kollegen! Brüder!

Unsern Verband haben wir in entschlossenem Kampfe erobert, mit Entschlossenheit müssen wir ihn auch vertheidigen. Keiner von Euch fehle in unserer Versammlung!

Mit Brudergruß

Die Zentraleitung.

## Ein meuchlerischer Anschlag.

Wehrlose angreifen ist feig; Lügen und Verleumdungen in dem Angriff aufeinanderhäufen ist gemein; Arbeiter, die um ihre Freiheit und um ihr Brot kämpfen, zu denunzieren und ihrer Waffen zu berauben, ist perfid. All dies zusammengenommen hat der Abgeordnete Lengyel Zoltán in der Montagssitzung des Abgeordneten-hauses verübt. Dieser Klopffechter des Chauvinismus, der öde, blöde politische Schreihals ist ein Söldling unserer Feinde, die es gar nicht verschmerzen können, daß die Eisenbahnarbeiter einen freien, starken, blühenden Verband gegründet haben, der durch seine stramme Wirksamkeit und der ihm innewohnenden Kraft auch unter den definitiven Eisenbahnern Tausende von Mitgliedern erworben hat.

Lengyel Zoltán hat in jener Sitzung eine wüste Rede gehalten und unter

Andere folgenden Angriff gegen unseren Verband gerichtet:

Da ich nun hier halte, will ich auch von den Verbänden sprechen. Ich habe seinerzeit für den einheitlichen Verband der Eisenbahner Stellung genommen. Das war die richtige Stellungnahme; das war der einzig richtige Weg, daß wenn man schon sämtlichen Eisenbahnern die Organisation gestattet, dann soll man erlauben und ermöglichen, daß sie sämtlich sich in einem Verband zusammenschließen. Was jedoch der Vorgänger des geehrten Herrn Ministers mit der einen Hand gegeben hat, das hat er mit der anderen zurückgenommen. Die abgesonderte Organisation der Lokomotivführer kann ich noch einigermaßen verstehen; die Österreicher haben es auch so, und was die Österreicher einmal machen, müssen wir nachahmen. Es gibt jedoch, Herr Minister, einen *Verband der Eisenbahnarbeiter*. Zu jener Zeit, als die Regierung noch stark mit den Sozialisten liebäugelte, hat man *die große Masse der patriotischen Eisenbahnarbeiter einfach den Sozialisten ausgeliefert*. Und nicht nur ausgeliefert, sondern auch institutionsmäßig garantiert, daß dieselben ständig Sozialisten bleiben. Wir haben in dieser Frage einen Kampf auf Leben und Tod geführt, doch Niemand war da, mit dem wir hierüber sprechen konnten, denn mit der damaligen Regierung haben wir nicht verkehrt. *Vielleicht können wir jedoch mit der jetzigen ein gescheidtes Wort reden.*

Ich will kein einziges Recht der Arbeiter beschränken; aber ich verstehe nicht, wozu es notwendig ist, daß in staatlichen Betrieben solche Institutionen geschaffen werden, welche *direkt Streiks fördern und der Aufreizung Thür und Thor öffnen*. Jene Arbeiter wollten im Rahmen des (Batthyány-) Verbandes verbleiben und wollten das Werk der Sozialisten nicht fördern. Oder hier ist, geehrtes Haus, der Verband der Zugsbegleiter. In dieser Frage hat Graf Theodor Batthyány einen «Offenen Brief» veröffentlicht. Diese haben auch eine Bewegung eingeleitet, um einen vierten Verband zu gründen. Das ist nicht zulässig und *ich hoffe, man wird es ihnen auf keinen Fall gestatten. Ich hoffe, man wird es ihnen streng verbieten* und ihnen erklären, das es ihnen nicht zum Vortheil gereicht. Die Regierung möge auch in unbedeutenden Angelegenheiten geschickt vorgehen. Nicht so, wie es zuletzt geschah, als Graf Batthyány eine Deputation von Eisenbahnarbeitern vor den Herrn Minister führen wollte. Der Herr Minister hat zuerst die Sozialisten empfangen und dadurch ist der Verband des Grafen Batthyány der Möglichkeit beraubt worden, *jene Arbeiter zu erobern*, indem er ihnen bewiesen hätte, daß es *ihnen viel besser geht, wenn sie mit*

uns halten, als wenn sie sich den Sozialisten anschließen.

Die Erbärmlichkeit und Niedrigkeit der Gesinnung, die in diesem perfiden Angriff sich kundthut, überhebt uns der Pflicht, gegenüber *Lengyel Zoltán* uns in eine Polemik einzulassen. In dem meuchlerischen Anschlag dieses Musterpatrioten ist Lüge auf Lüge. Verleumdung auf Verleumdung gehäuft und obendrein von schamloser Denunziation gekrönt. Die Absicht ist klar: der Abgeordnete *Lengyel*, der besoldete Anwalt des von oben gegründeten und geleiteten Beamten-Verbandes ist, will unseren Verband auflösen lassen und unsere Mitglieder in jenen Almosenverband hineindrängen, damit sein Geschäft flotter geht — und der Kampf für die Rechte der Eisenbahner und für die Verbesserung ihrer Lage lahmgelegt wird. Der Anschlag richtet sich nicht nur gegen unseren Verband, sondern gegen die Gewissensfreiheit und Bewegungsfreiheit sämtlicher Eisenbahner.

Mit dem *Lengyel Zoltán* lassen wir uns in keine Polemik ein. Doch seinen Gönnern und Auftraggebern ein ernstes Wort! Wenn die Herren vermeinten, daß wir für den Verband zum Tausch unsere Gesinnung und unsere Freiheit verkauft haben, dann irren sie sich gewaltig. Wir fordern nur unser Recht und kein Almosen. Und geben dafür keine Haarbreite von unseren Rechten preis. Und wenn die Herren jetzt aus Rache unseren Verband vernichten wollen: — dann tragen *sie* und nicht wir den Hauptverlust. Wir werden gegen die Verkürzung unseres Rechts energisch ankämpfen, aber wenn es nicht anders geht, werden wir uns auch ohne Verband verhelfen. Wir haben vor der Gründung unseres Verbandes eine mächtige *freie Organisation* gehabt und werden dieselbe noch mächtiger haben, falls der Verband vernichtet wird.

Wir haben nicht viel zu verlieren. Wenn es den Herren angenehm ist, statt einer öffentlichen, leicht kontrollbaren Vereinigung eine vollständig freie, unkontrollbare Organisation der Eisenbahner sich gegenüber zu finden: nur zu mit dem Kesseltreiben gegen unseren Verband. Wir haben dann wenig dagegen einzuwenden!

### Es gibt noch immer Eisenbahner,

die weder ihrer Fachorganisation angehören, noch aber das ihre Berufs- und Standesinteressen wahrende Fachblatt lesen. Statt des letzteren findet unter ihnen jene «*parteilose*» *bürgerliche Klatsch- und Sensationspresse* reichliche Verbreitung und Abnahme, durch die der Verflachung des Denkens Vorschub geleistet und der Geist von ernstesten, die Allgemeinheit berührenden Fragen systematisch abgelenkt wird. Diese Berufsgenossen, die so handeln, begreifen leider noch immer nicht, daß ihr Blatt, das

#### «*Fachblatt der Eisenbahner*»

von Anbeginn seines Bestandes Alles darangesetzt hat, daß die Legende in der öffentlichen Meinung zerstört werde, daß die Eisenbahner im Gegensatz zu anderen

Arbeiterschichten auf Rosen gebettet sind. Dadurch, daß er den Wünschen und Beschwerden des Eisenbahnpersonals *aller* Kategorien zum Ausdruck verhalf, lernte nicht nur der indifferente Theil unter den eigenen Berufsgenossen ihre traurige Lage begreifen, sondern auch die übrige Oeffentlichkeit, deren Interesse mit den Verkehrsfragen innig verknüpft ist, begriff allmählich, daß Reformen, die das Bahnpersonal zum eigenen Nutzen anstrebt, auch der Allgemeinheit nutzbar werden, indem sie die einfache Voraussetzung für die

#### Sicherheit des Verkehrs

sind. Durch die rücksichtslose Aufdeckung von Uebelständen im Verkehre, die die *von den Eisenbahnverwaltungen subventionirte bürgerliche Presse* verschwiegen, hat das

#### «*Fachblatt der Eisenbahner*»

unausgesetzt diese hohe Aufgabe erfüllt. Daß unser Fachblatt zu einer *gefürchteten* Waffe geworden ist, deren Wirken von den Bediensteten und Arbeitern der Eisenbahn immer besser erkannt wird, beweist das Steigen seiner Auflage.

Soll nun die Waffe, die die Eisenbahnerschaft in ihrem Fachblatt besitzt, weiter geschärft werden, dann ist es die Pflicht eines jeden Eisenbahners, sich überall für die

#### Verbreitung des «*Fachblatt der Eisenbahner*»

thatkräftigst einzusetzen. Es muß nicht blos dahin getrachtet werden, daß *jeder* Eisenbahner, der noch nicht Mitglied einer Organisation ist, wenigstens das Fachblatt abonniert, sondern vornehmlich von allen jenen Geschäftsleuten, Gast- und Kaffeehäusern, wo Eisenbahner verkehren, muß verlangt werden, daß

#### das «*Fachblatt der Eisenbahner*» aufliegt.

Gerade gegenwärtig ist diese agitatorische Werbearbeit nothwendig, da eine Menge wichtiger Fragen der Politik und Wirthschaftspolitik auch das Interesse des Eisenbahners wach halten. Neben der

#### Wahlrechtsfrage,

die für die Eisenbahner einen eminent wirtschaftlichen Hintergrund hat, ist es die

#### Verstaatlichungsfrage,

die in der nächsten Zukunft unsere vollste Aufmerksamkeit beanspruchen wird und in der es vor Allem die Interessen der Bediensteten und Arbeiter zu wahren gilt.

Die fortschreitende günstige Entwicklung der

#### Finanzen unserer Bahnen

erfordert gleichfalls unsere vollste Aufmerksamkeit, weil die Taktik unseres wirtschaftlichen Kampfes auch wesentlich von dieser Frage bestimmt wird. In allen diesen Fragen soll nun

#### das «*Fachblatt der Eisenbahner*» Wegweiser und Berather

sein. Bemüht, in *allen gewerkschaftlichen Fragen* schulend zu wirken, wird er seine Aufmerksamkeit auf alle Vorgänge in *sozial- und eisenbahnpolitischer* Beziehung richten, wobei auch der *tägliche Kleinkampf*, den wir gegen *alle Uebelstände* im Eisenbahnbetriebe *rücksichtslos* führen, nicht vergessen werden soll. Von diesen Grundsätzen geleitet, appelliren wir an *alle* Berufskollegen, dem «*Fachblatt der Eisenbahner*» immer weitere Verbreitung zu sichern, damit sein Einfluß auch der entsprechende werde.

*Viel ist gethan worden und mehr noch kann geschehen durch rastlose Agitation.*

*Daher frisch ans Werk!*

#### Redaktion und Verwaltung.

### Die gegenwärtige wirtschaftliche Lage.\*

Die wirtschaftliche Lage erfuhr kürzlich in der «*Frankfurter Zeitung*» eine interessante Beleuchtung. Das Blatt schrieb u. A.: «*Von einem Schauspiel, wie es sich selbst auf dem vielbewegten Theater des wirtschaftlichen Lebens nur selten bietet, erleben wir jetzt den ersten Akt: das gewaltige Ringen zwischen einer mächtig aufstrebenden Industrie und einer täppisch in das Rad der Entwicklung greifenden, ausschließlich agrarisch gerichteten Gesetzgebung* hat mit dem 1. März 1906 eingesetzt. Das Vorspiel haben wir bereits hinter uns und damit einen Begriff davon, um wie Schwerwiegendes es sich handelt. Monatlang war unsere ganze Wirtschaftsordnung beherrscht von den einzigen Gedanken, die Vortheile der alten Zollsätze noch so viel auszunützen, wie es möglich war. Die Export-Industrien nahmen große Bestellungen vom Auslande auf und legten noch darüber hinaus starke Lager über die Grenze, um nach dem 1. März nicht plötzlich die fremden Aufträge entbehren zu müssen; die Importeure und die Verarbeiter ausländischer, jetzt vertheuerter Rohstoffe schufen sich umgekehrt noch möglichst große billigere Vorräthe; die inländische Bedürfnisse wurden zurückgestellt, in manchen Industriezweigen stauten sich die Aufträge der heimischen Verbraucher an, um erst jetzt allmählich aufgearbeitet zu werden. Wird nun die Konjunktur oder werden die neuen Zollmauern sich als die stärkere Partei erweisen in dem zähen Ringen, das vor mehreren Wochen begonnen hat, dessen Ausgang aber erst Monate, vielleicht Jahre erst offenbaren werden? Und weiter: ist überhaupt die gegenwärtige Konjunktur eine auf sicheren Grundlagen sich aufbauende, die darum auch auf die Dauer rechnen darf?

Vor einigen Wochen hatten die Berichte speziell aus der Montan-Industrie, deren Ergehen ja für das der anderen Zweige zu großem Theile charakteristisch und bestimmend zugleich ist, bereits eine gewisse Abschwächung zum Ausdruck gebracht, allerdings nur, um dann wieder von desto zuversichtlicheren Schilderungen abgelöst zu werden. Um so werthvoller erschien es uns, wieder einmal an Ort und Stelle durch direkte Fühlungnahme mit leitenden Persönlichkeiten der Industrie deren Auffassung von der gegenwärtigen Lage und ihren weiteren Ansichten kennen zu lernen...

Um es in einem Satze zu sagen: das Urtheil über die Gegenwart lautet glänzend, und auch die Hoffnungen für die nahe Zukunft sind durchweg groß. Im Ton unterscheiden sich natürlich die Einzelnen, vom stürmischen Optimismus bis zur schon fast skeptischen Zurückhaltung — im Sinne nicht, wenn auch einige Vorsichtige ganz von selbst daran erinnern, wie gründlich in der Beurtheilung der letzten Konjunktur und ihrer Dauer gerade die Industriellen geirrt haben, und wenn auch fast alle Einsichtigen eine ganze Reihe von «*Wenn und Aber's*» hinzufügen.

Diese günstige Auffassung der industriellen Lage bedeutet natürlich nicht etwa ein günstiges Urtheil über die neuen Handelsverträge oder auch nur eine Geringschätzung der von ihnen zu erwartenden Wirkungen. Im Gegentheil. Was wir in diesen Tagen an Erbitterung über die ganze Richtung unserer Handelspolitik, an Kritik über die gegenwärtig und schon seit langem bei uns beliebte Art der Regiererei überhaupt aus dem Munde von industriellen Führern, von Arbeitgebern gehört haben, das zeugt von einer Stim-

\* Dieser Artikel verdient auch innerhalb der roth-weiß-grünen Grenzpfähle gebührende Beachtung, da so Manches auch für unsere Verhältnisse sehr zutreffend ist.

mung, die vielleicht doch noch einmal politisch ihre Früchte tragen wird — wenn auch möglicher Weise erst in einer Generation, deren Vertreter selbst gegenüber einem winkenden Kommerzienrathstitel oder Adelsrang mehr Rückgrat gelernt haben werden, als bei den Zolldebatten im Reichstag die Industriellen und ihre politische Vertretung aufgebracht haben. Jedenfalls aber zeigt es von einer Erfassung der Lage, die sich keinerlei Illusionen mehr hingibt. *Man ist sich vollständig darüber klar, daß die neuen Zölle uns große Absatzgebiete für wichtige Industrien theilweise oder ganz verschließen*, daß sie uns dauernde ausländische Konkurrenz muthwillig heranziehen, daß sie uns die Lebens- und mithin auch die Produktionsbedingungen vertheuern werden, ohne für all das einen Ersatz, etwa durch Hebung der Kaufkraft des inländischen Marktes, bieten zu können: eine Verschlechterung der Arbeitsmöglichkeit, eine Verminderung der Arbeitsgelegenheit wird nach einstimmigem Urtheil auch dieser Männer der Praxis unter allen Umständen nothwendig die Folge der neuen Zollordnung sein, ohne daß sich heute schon sicher sagen ließe, wie weit die Industrie durch vermehrte Anstrengung diesen Folgen wird entgegenarbeiten können. Anzeichen solcher Wirkungen der neuen Zölle liegen auch jetzt bereits vor.

Vor allem aber ist es die gegenwärtige Lage der Industrie, die den Blick zur Zeit nicht allzulange bei den trüben Partien des Zukunftsbildes verweilen läßt. Man gibt bereitwillig zu, daß die neuen Zölle geradezu verhängnißvoll sich erweisen können, wenn die Industrie wieder einmal den heimischen Bedarf erschöpft haben und sich, um ihre Produktion unterzubringen, zu viel größeren Theilen als jetzt auf den ausländischen Markt angewiesen sehen wird. *Aber: morgen können wir's nicht mehr, darum laßt uns heute leben.*

Übereinstimmend wird uns versichert, daß das Maß der gegenwärtigen Anspannung aller bisher Gesehene, selbst die Hochkonjunktur von 1897/99, hinter sich läßt. Für neu hinzugekommene Menschenmassen galt es Wohnungen und Gerätschaften zu schaffen, ganz neue Territorien sind den Kulturverhältnissen, mit anderen Worten dem Eisenverbrauch erschlossen worden, die Technik schreitet immer rascher fort. So ist gegenwärtig die Bauhätigkeit enorm und der Häuserbau wendet sich fortgesetzt mehr der Benutzung des Eisens zu, wie auch die wachsenden Ansprüche zu Luxus und Komfort mit ihrem Verlangen nach hohen, luftigen Räumen, nach Gas- und Wasserleitungen etc. den Eisenverbrauch gewaltig gesteigert haben. Große Aufwendungen für Eisenbahnbau werden in der ganzen Welt gemacht. Nicht nur Deutschland vervollständigt seinen viel zu klein gewordenen Wagenpark, auch in der Türkei und in Mexiko, in Japan und in Deutsch-Ostafrika, *selbst in China werden große Eisenbahnen neu angelegt.* Und schließlich ist es, wieder genau wie in der letzten Hochkonjunktur, die Industrie selbst, die sich Beschäftigung schafft. Überall werden die Dampfmaschinen in Reserve und neue Gaskraftmaschinen an ihren Platz gestellt, die Elektrizität gewinnt auch in der Kohlenindustrie immer mehr an Boden, und neue Anlagen und Erweiterungen sind allerorten im Entstehen, die jetzt noch als Vermehrung des Bedarfs in Erscheinung treten; — daß sie später natürlich als Vermehrung des Angebots wirken werden, daran wird zur Zeit wenig gedacht...

Kurz, es ist das alte Bild. *Eine rapide steigende Konjunktur, eine planlose, künstlich gesteigerte Überproduktion. Hinzukommen wird eine Stockung des Absatzes und*

*die wirtschaftliche Krisis ist da.* Sie wird am fühlbarsten für die Arbeiter werden, aber sie wird auch die Konzentration des Kapitals und die Verschärfung der Gegensätze bringen. *Mit einem Wort: Die jetzt so glänzende Rohkonjunktur und ihre Folgen werden die kapitalistische Gesellschaftsordnung um einen gewaltigen Schritt ihrem Ende näher bringen.*

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

## RUNDSCHAU.

**Die Todten von Bruck.** Ein schreckliches Unglück ereignete sich am 16. Juli Früh am Südbahnhof in Bruck a. d. Mur. Ueber die Katastrophe, die drei blühende Menschenleben vernichtete, erhalten die Wiener Tagesblätter folgende Darstellung: Um 5 Uhr 40 Minuten Früh fuhr die Maschine Nr. 114 vom Lastenbahnhof in Bruck zum Personenbahnhof. Sie war als Vorspann für den Personenzug Nr. 42, der um 6 Uhr 15 Minuten Früh von Bruck nach Marburg abgeht, bestimmt und wurde vom Maschinenführer Franz *Wildauer* und dem Heizer Anton *Janko*, beide aus Marburg, bedient. Auf der Maschine befanden sich außerdem der Maschinführer Julius *Darnhorn* und der Heizer Emil *Fischer*, beide in Bruck stationirt. Die Letzteren waren zu ihren Kollegen «auf Besuch» gekommen und hatten am Bahnhof in Bruck den Maschinenreservendienst zu versehen. Fischer begab sich zu seiner Maschine zurück. Kaum hatte er dieselbe betreten, als auf der Maschine Nr. 114 eine furchtbare Detonation ertönte. Fischer sowohl als auch dem übrigen Bahnpersonal, welches herbeieilte, war es sofort klar, daß ein furchtbares Unglück geschehen sei. Und so war es auch. Die Helfer fanden die auf der Maschine Stehenden vom Dampf ganz verbrüht, während der Kessel, aus dem der Dampf ausströmte, eine große Oeffnung aufwies. Kein Zweifel, es lag eine Kesselexplosion vor. Die Schwerverletzten wurden von der Maschine herabgehoben, hatten aber noch so viel Kraft, um selbst zum Perron gehen zu können. Die Bahnärzte waren rasch zur Stelle und leisteten den Verletzten ärztliche Hilfe. Inzwischen war auch bereits die Rettungsabtheilung der freiwilligen Feuerwehr Bruck erschienen, welche *Wildauer*, *Janko* und *Darnhorn* in das Rudolfs-Spital überführte.

Um 12 Uhr Mittags erschien eine Gerichtskommission aus Leoben, um den Thatbestand zu konstatiren. Es wurde folgendes konstatirt: Die Maschine Nr. 114 war vor zirka acht Tagen gereinigt worden. Am Kessel befindet sich zur Reinigung eine Oeffnung, welche ein Deckel verschließt, der mit Schrauben niedergehalten wird. Diese Schrauben befanden sich in einem Zustand, der den Vorschriften in keiner Weise entspricht. Zwei davon waren sehr stark rostig, einer hielt fast gar nicht mehr. Durch die Gewalt des Dampfes wurde der Deckel weggerissen. Der heiße Dampf strömte auf die auf der Maschine Stehenden aus und verursachte die schweren Verletzungen. Die Gewalt des Dampfes war eine so entsetzliche, daß einem der Opfer die Haut der Hand direkt abgezogen wurde, welche noch um halb 10 Uhr Vormittags am Bahnkörper, einen Handschuh gleich, zu sehen war. Das Gras an der Berglehne war niedergedrückt, der ganze Bahnhof in Dampf gehüllt.

Schrecklich waren die Schmerzen der Opfer der Katastrophe. Obwohl sich sämtliche Aerzte des Spitals um die Verletzten bemühten, sahen die Pfleger doch alsbald

ein, daß es für die Schwerverwundeten keine Hilfe mehr gab. Es wurden daher die Angehörigen telegraphisch verständigt, welche mit den nächsten Zügen in Bruck einlangten. Das Wiedersehen war überaus traurig. *Darnhorn*, der seinen Besuch auf der Unglücksmaschine mit dem Tod büßte, starb um halb 12 Uhr Vormittags, *Franz Wildauer* um halb 1 Uhr Nachmittags. Letzterer hatte noch kurz vor seinem Tod gesagt: «Ich habe nichts hineingeschluckt.» Der Tod trat bei beiden infolge der schweren inneren Verletzungen ein. Eine rührende Scene spielte sich um halb 3 Uhr im Spital ab. Der Heizer *Janko* rang mit dem Tod. Seine Frau war mit dem Mittagszug aus Marburg eingetroffen und saß am Bett ihres Gatten, der sie ein Tag vorher in strotzender Gesundheit verlassen hatte, seine verbundene Hand in der ihrigen haltend. Die arme Frau weinte bitterlich. *Janko* starb um halb 4 Uhr in den Armen seiner Frau.

*Franz Wildauer* ist 41 Jahre alt und in Wien geboren. Er ist verheirathet und Vater mehrerer Töchter, welche die Bahre weinend umstehen. Der Maschinist *Julius Darnhorn* ist 48 Jahre alt und gleichfalls in Wien geboren, verheirathet, jedoch kinderlos. Der Heizer *Anton Janko* ist 33 Jahre alt und in Johannesberg, Bezirk Windischgraz, geboren.

Wie in letzter Stunde aus Bruck berichtet wird, soll sich der Maschinführer *Genosse Wildauer* geweigert haben, mit der betreffenden Maschine wegzufahren, worauf ihm die Antwort zutheil wurde: «Eine Fahrt wird es schon noch gehen.» Hoffentlich gelingt es der gerichtlichen Untersuchung, vollkommene Klarheit zu schaffen.

**145 Kilometer in der Stunde.** In der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen wurde jüngst eine Flachbahneilzugsmaschine neuesten Typs fertiggestellt, die dazu berufen ist, in der Zukunft den Eilzugsverkehr auf der Budapest-Wiener Linie abzuwickeln. Bei der in der jüngsten Woche absolvirten Probefahrt wurde eine Schnelligkeit von stündlich 145 Kilometer erzielt, wobei der Gang der Maschine ein vollständig ruhiger war. Der Konstrukteur dieser Maschine rechnet mit voller Bestimmtheit darauf, daß die Maschine nach der Einübung ihres Personals mit Leichtigkeit eine Schnelligkeit von stündlich 150 Kilometer erzielen werde. Die stattliche Maximalgeschwindigkeit der Maschinen dieses Typs wurde auf 120 Kilometer stündlich festgestellt. Nach der Fertigstellung einer entsprechenden Anzahl dieser Lokomotiven wird die Fahrzeit des Budapest-Wiener Eilzuges erheblich reduziert werden können. Eine dieser Maschinen hat auf der Mailänder Internationalen Ausstellung allgemeines Aufsehen erregt.

**Attentat auf einen Eisenbahnzug.** Ueber ein Attentat auf den Schnellzug bei Trier wird dem Berliner «Mekalanzeiger» berichtet: Etwa zwanzig Meter unterhalb der Wärterbude Nr. 1 befindet sich am Fuße der Böschung ein Lagerplatz, wo Balken, Lagerschwellen und anderes Baumaterial aufgestapelt sind. Die Attentäter schleppten Balken und Schwellen vom Lagerplatz über den Bahndamm auf das Geleise und keilten dieselben vierzig Meter oberhalb der Wärterbude in das Geleise fest. Der Streckenwächter sah beim Heraustreten aus der Wärterbude in der Dunkelheit verdächtige Gestalten, die ihm zuriefen: «Wage Dich nicht heran, wenn Dir Dein Leben lieb ist!» Die Gestalten verschwanden nach kurzer Zeit und als der Streckenwächter die Geleise inspizierte, sah er zu seinem Schrecken diese verlegt. Zur Entfernung der eingekleiteten Hindernisse war schon zu spät; eine Latte konnte er nicht mehr losreißen, da sie zu stark eingezwängt war. Da brauste schon der Eilzug heran. Der Wächter lief dem Train

entgegen und machte durch fortwährendes Schwenken der Laterne den Lokomotivführer auf die Gefahr aufmerksam. Die erste Lokomotive gab sofort Kontredampf, doch war es nicht mehr möglich, den Zug vor dem Hinderniß zum Stehen zu bringen; er fuhr auf die Latte auf, die Schwellen wurden stark verbogen und zur Seite geschleudert; der Zug selbst nahm keinen Schaden. Die Attentäter mußten während dieser Zeit in der Nähe, entweder am Fuße der Böschung, oder unter der im Bau befindlichen nahen Eisenbahnbrücke gewartet haben, denn vor Eintreffen des einige Zeit später fälligen Personenzuges wurde abermals eine eingekeilte Latte vorgefunden, die die Verbrecher wahrscheinlich aus Wuth über das mißglückte Attentat hingelegt hatten. Von den Attentätern fehlt bisher jede Spur. — Zu diesem Attentat meldet der «Lokalanzeiger» noch weitere Details: Man vermuthete, daß sich in dem Schnellzuge auch Großfürst Wladimir von Rußland befinde. Der Großfürst hatte in Homburg vor der Höhe vier Wochen zur Kur geweiht und wollte nun von dort nach Paris reisen. Er hatte aber, durch Drohbriebe, die er erhielt, und durch die Polizei gewarnt, nicht den Schnellzug benützt, sondern ist mit einem vorher fälligen Personenzug über Koblenz nach Trier gefahren. Das Attentat, dessen Folgen, wenn seine Ausführung gelungen wäre, fürchterlich hätten sein können, wurde in der Nähe von Schwech, der dritten Station vor Trier, von Koblenz her gerechnet, versucht.

**Auch die Bajonnete können streiken!** «Die Zeit der Niedertretung der Menschenrechte ist vorüber, auch die Bajonnete können streiken.» Das sagte Géza Polónyi in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 21. April 1904. Stefan Tißa antwortete hierauf: «Wenn Polónyi solche Dinge sagt und die Armee zum Ungehorsam aufreizt, dann möge er es nicht hier thun, wo er unter dem Schutze der Immunität steht.» Polónyi replizierte: «Ich unternehme es auch, meine Rede dort zu halten, wo mich die Immunität nicht schützt.» Daß Polónyi dieses Versprechen nicht eingehalten hat, ist überflüssig zu betonen. . . In der letzten Nummer des Szombathelyer Parteiblattes «Testvériség» erschien ein Artikel («Wie lange noch wartet Ihr?»), welcher die Genossen auffordert, die Soldaten aufzuklären, gegen den Krieg zu agitiren, die antimilitarischen Ideen zu verbreiten. Der Artikel weist die kulturfeindlichen, die Freiheitsrechte unterdrückende Aufgaben der Armee deutlich nach. — Und diesen Artikel hat Polónyi konfiszieren lassen; Polónyi, der einstige Antimilitarist — heute Vertheidiger des Militarismus; der einstige Bordellhaus-Fiskal — heute der Hüter der Familie; einstiger — und auch heute noch Auswanderungsagent und Wiederbeleber der Zensur-Verordnungen. . . Lügen haben kurze Beine. So wurde durch die Konfiskation unseres Szombathelyer Parteiblattes am 20. d. M. wieder bewiesen, daß Géza Polónyi auch am 21. April 1904 gelogen hat.

**Die Eisenbahner von Bulgarien** haben nunmehr eine Zentralorganisation gegründet. Am 25. März (a. St.) nahm eine Eisenbahnerversammlung in Sophia die Statuten der Organisation an. Die Organisation steht auf dem Boden der politischen Neutralität. Das Fachorgan ist die «Schelezničarska Sosčtita» (Eisenbahnerwehr), welches seit einem Jahre besteht und von einer kleinen Eisenbahnergruppe bisher herausgegeben wurde. Das Reglement der Gehälter für die Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten und Depots ist schon beinahe fertig und damit die Hauptforderung des Streiks vom 5. Jänner verwirklicht. Immerhin wird die Regulirung der Gehälter nicht in dem Maße durchgeführt werden, wie

sie von den Streikenden in ihrer Vorlage verlangt wurde. Es gibt bedeutende Abweichungen, besonders für die jüngeren Arbeiter. Eine wichtige Bestimmung des Reglements ist der achtstündige statt des bisherigen neunstündigen Arbeitstages. Die Pensionsfrage wurde schon durch Gesetz erledigt, welches sich über alle Staatsarbeiter, nicht nur über die Eisenbahner, erstreckt. Der Anstoß zu diesem Gesetz wurde durch den Eisenbahnerstreik gegeben. Die wegen Theilnahme am Streik entlassenen acht Beamten wurden wieder eingestellt.

**Bibliothek auf Rädern.** Die Direktion der südwestlichen Eisenbahnen in Rußland hat mit Rücksicht darauf, daß auf ihren Eisenbahnstationen die Beamten keine Möglichkeit besitzen, passende Lektüre zu erhalten, die Verfügung getroffen, daß in einem Eisenbahnwagen eine Bibliothek eingerichtet werde. Dieser Wagen wird dreimal monatlich an den betreffenden Stationen Halt machen, um den Austausch der Bücher zu ermöglichen. Für die Benutzung dieser wandernden Bibliothek werden 15 Kop. monatlich erhoben. Diejenigen aber, die auch die neuesten Zeitschriften mitlesen wollen, haben für jeden Band monatlich 20 Kop. zu entrichten.

## KORRESPONDENZ.

**Nagybecskerek. (Heizhaus.)** Unser Haupt-Ober-Oberhaupt ist ein in der Gehaltsklasse eines gewöhnlichen Unterbeamten eingetheilter Heiz'auschef-Stellvertreter. Dieser «berühmte» Herr heißt Alexander Sági. Wehe dem, der gegen seinen Befehlen sündigt! Sein Lieblingsspruchwort lautet: «Gewöhnen, oder Durchgehen!» Nachdem schon viele Heizer sich wegen ihn versetzen ließen, ist sein rohes, ungehobeltes Vorgehen allgemein bekannt. Selbstverständlich ist Sági ein großer Feind unseres Verbandes. Nächstens werden wir über einige Fälle berichten, die geeignet sind, sein Vorgehen ins rechte Licht zu rücken.

**Debreczen. (Julius Molnár, Magazin.)** Gegenüber Arbeitern roh und grob zu sein, ist weder eine Tugend noch eine Heldenthat. Wenn Ihre Vorgesetzte gegen Ihnen ein ähnliches Vorgehen bekunden möchten, so würden Sie diese gewiß für brutale und ungebildete Menschen halten. Auch die Arbeiter sind der gleichen Ansicht über Sie, wenn Sie, als Vorgesetzter, derartig sich benehmen. Wir empfehlen Ihnen Knigge's «Umgang mit Menschen» zum angelegentlichsten Studium.

**Székesfehérvár.** Der von oben protegirte Almosen-Verband wollte am 11. d. M. hier eine Versammlung abhalten und im Anschluß daran eine Ortsgruppe gründen. Bei dieser Gelegenheit blamierte sich der Ober-Almosenier ganz erschrecklich. In der «Versammlung» waren insgesamt 25 Personen anwesend, davon 12 organisirte Eisenbahner.

Nun wollen Turcsányi und Konsorten die Stationschefs der Umgebung bitten, sie möchten die Angestellten «auffordern», damit diese die Beitritts-Erklärungen unterschreiben. Freilich, ohne gehörigen Druck von oben können die sauberen Herren nicht existiren. Doch die so «gewonnenen» Mitglieder neiden wir ihnen ganz gewiß nicht.

## VERSAMMLUNGEN.

**Konstituierende Versammlung.** In Anwesenheit von circa 300 Arbeitern und definitiv Angestellten des Budapester Westbahnhofes fand am 19. d. M. die konstituierende Versammlung der Ortsgruppe statt. Auf Antrag des Einberufers, Galbi, wurde Kollege Strobl zum Vorsitzenden und Koll.

Stefán zum Schriftführer gewählt. Referent war Koll. Andreas Schneider, der sich seiner Aufgabe glänzend entledigte. Die Gründung der Ortsgruppe wurde einstimmig beschlossen, worauf die Leitung der Ortsgruppe gewählt wurde. Vorsitzender wurde Josef Lehner, Stellvertreter: Nikolaus Blau, Kassier: Alexander Sörös, Schriftführer: Johann Bartoschek junior und Hermann Pollák, Kontrollore: Karl Stodola und Béla Kereszt, Ausschußmitglieder: Ludwig Egri, Franz Benedek, Johann Dömötör, Karl Stefan, Stefan Gallai, Michael Vanbeck, Alexander Csepeli, Johann Malák, Johann Mannschläger und Paul Hula.

### Achtung, Eisenbahner in Nyitra!

Sonntag, den 29. d. M., findet im Gasthause Karl Kardos eine

### öffentl. Eisenbahnerversammlung

statt, mit folgender Tagesordnung:

1. Zweck und Nutzen des Verbandes.
2. Konstituierung einer Ortsgruppe.

Kollegen von Nyitra! Erscheint alle in der Versammlung!

Mit Gruß: Die Einberufer.

## VERBANDSANGELEGENHEITEN.

Offizielle Mittheilungen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter.

### An die Kollegen in der Provinz!

Falls Kollegen Ortsgruppen, Zahlstellen bilden wollen oder Versammlungen abhalten möchten, so bitten wir, die Zentrale hievon mindestens 8 Tage vorher zu verständigen, damit wir zu rechter Zeit den Redner zur Versammlung delegiren können.

Auch ersuchen wir die Leitungen der neugegründeten Ortsgruppen, das *Protokoll der konstituierenden Generalversammlung*, sofern dies bis jetzt nicht geschehen wäre, *sofort der Zentrale einzusenden*.

Von dringender Nothwendigkeit ist es ferner, daß die Leitungen sämtlicher Ortsgruppen und Zahlstellen die genaue Adresse der Ortsgruppen und Zahlstellen, mit Angabe der Amtsstunden, bis nächsten Dienstag der Redaktion des «Fachblatt der Eisenbahner» einsenden, damit es im Blatte bekanntgegeben wird.

Trotz zweimaliger Aufforderung, haben bisher folgende Ortsgruppen auf obige Bitte nicht reagirt: Budapest-Westbahnhof, Dés, Dombóvár, Fiume, Gyoma, Gyulafehérvár, Hatvan, Kaposvár, Kecskemét, Királyháza, Kiskunfélegyháza, Kolozsvár, Lugos, Munkács, Nagykároly, Orsova, Szabadka, Szeged, Sziszek, Szolnok, Török-szentmiklós, Báltaszék, Murakirály, Pásztó und Szajol. Also von 49 Ortsgruppen 25 und von 5 Zahlstellen 4 haben ihre Pflichten gegenüber der Zentrale nicht erfüllt.

Wir ersuchen also nochmals dringend um ein wenig mehr Pflichtgefühl bei den einzelnen Gruppenleitungen, sonst wären wir gezwungen, uns an die einzelnen Mitgliedern zu wenden.

Die Zentralleitung.

### Mittheilungen der Ortsgruppen.

**Debreczen.** Die Ortsgruppe Debreczen des Landesverbandes der Eisenbahnarbeiter beschloß in der letzten Sitzung der Leitung, im Rahmen der Ortsgruppe einen *Gesangs- und Musikchor* zu gründen.

Die Leitung fordert die Mitglieder, die mitwirken wollen, auf diesem Wege auf sich zu melden.

Im Namen der Leitung: Csomor.

Verantwortlicher Redakteur: Fürst Dezső.

Eigenthümer: Die Organisation der ungarländischen Eisenbahner.