



A VASUTI MUNKÁSOK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGÉNEK HIVATALOS LAPJA.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:  
Budapest, VII., Garay-utca 16. szám, II. emelet, 9.  
ahová minden levél és küldemény címzendő.

Megjelenik  
minden héten  
pénteken.

Előfizetési árak:  
Egy hóra --- -- -- -- 0,90 kor. Félévre --- -- -- -- 4,90 kor.  
Negyedévre --- -- -- -- 2,40 " Egyes szám --- -- -- -- 0,20 "  
A Szövetség tagjai díjtalanul kapják.

## Karambol.

Hajduszoboszlón a múlt héten karambol történt. Egy utasokkal zsufolt személyvonatot ráeresztettek az állomáson veszteglő tehervonatra. Minket vasutasokat ez a szerencsétlenség bizonyos tekintetben hidegen hagy. Tulfeszített idegeink annyira hozzá vannak szokva az ilyen rémes látványokhoz, hogy különös gondolatokat nem vesz ki belőlünk.

Hogy mégis foglalkozunk ezzel a cikk keretében, annak az az oka, hogy most, midőn egy pár utas is áldozata a vasutnak, a napilapok némi bőbeszédűséggel tárgyalják a Máv. ósdi és elavult rendszerét. Keresik a bűnöst, de a pausalé megvonásától való félelemben nem mutatnak reá.

A mi kötelességünk, hogy reámutasunk, hogy hol az igazi bűnös. Mi reánk hárul az a feladat, hogy kimutassuk, hogy a Máv. mai rendszere majd csak minden napra kíván egy-egy áldozatot. Mi vasutasok megyünk el napról-napra hazulról és nem tudjuk, vajjon visszajutunk-e családunk körébe? Az 1906. évi Máv. balesetstatisztikája szerint a Máv. üzemében baleset ért 753 embert, amelyből 340 vasutas volt. A halállal járó balesetek száma ugyanezen évben 319 volt, amelyből 126 esett a vasutasokra. Az utóbbi statisztika száma az 1900. évtől, tehát 6 év óta 221-ről 319-re emelkedett.

Ha a mostani karambol igazi okait keressük, lehetetlen, hogy ne kutassuk a baleseteknek ily rohamos számban való emelkedését. A mai viszonyok között, midőn a modern technika vívmányai a vasuti biztosító berendezések minden terén is érvényesül, szinte csodálatraméltó, hogy egy vasut, mint modern emberölő intézmény működjék.

Tehát a karambol igazi oka nem annyira a szoboszlói váltóberendezés hiányosságában, mint abban a rendszerben keresendő, amely rendszer a lelkismeretességig pontos szolgálatot követel, amely azonban nem adja meg reá a lehetőséget. A felelősséget megállapítják tizediziglen, de hogy ezen felelősséget a vasutas teljes mértékben vállalhatja-e, magyarázva, a kutya se törődik. Például egy váltó helyes állásáért felelős a forgalmista, a váltóőr, a mozdonyvezető, a fűtő és a vonatvezető. Ennyi vasutas egyenlő és egyetemleges felelőssége

mellett laikus ember azt gondolja, hogy lehetetlen a karambol. Mi azonban tudjuk, hogy a vonatforgalom tényleges lebonyolítása annyi oldalról veszi igénybe a vasutas szakadatlan figyelmét és éberségét, hogy nincs az a vasutas, aki ebbeli kötelességének minden téren eleget tudna tenni. Számos bírói ítélet konstataulta azt már, hogy a vasutas annyira túl van terhelve munkával, hogy lehetetlenség, hogy kötelességének úgy megfeleljen, hogy az élet- és vagyonbiztonság kellőképpen meg legyen védve. Ez a legfényesebb dokumentuma a Máv. karamboljainak és ezzel járó vasuti szerencsétlenségeknek.

Most is nem e rendszer ósdi kapuit döngetik, hanem megjelen az államhatalom kakastollas képviselője, a csendőrség és minden teketória nélkül letartóztatja azt a két váltóőrt, aki a legközvetlenebb szemlélője volt a vasuti karambolnak. Szegény váltóőrök! Ti csak most tudjátok, mily hatalmas tényezői vagytok a hatalmas Máv.-nak. Ti csak most tudjátok, hogy azért a 25—30 forintért a felelősségnek milyen ónsulya nehezedik reátok. Ti csak most érezitek, hogy emberek vagytok, midőn a felelősség szoros gyűrűje a ti nyakatok körül fonódik össze. Az a kis ember, aki éhbérért eleven hirdetője örkunyhójában a modern kulturának, az a kis ember, akire ezek és ezek élete van reábizva, akire egyik 24 órától a másik 24 óráig a szakadatlan kötelességteljesítés hárul, micsoda fontos tényező a vasutnál. Most, midőn a felelősség megállapításán van sor, elő hát ezekkel az emberekkel!

De ha jól tudjuk, a szoboszlói szerencsétlenség okozói nem a váltóőrök és mégis öneik kellett megismerkedni a csendőrszorongos hatalmával, a börtön dohos levegőjével. A váltó nem jó működik, a mozdonynak egy nagyobb nyomása átváltja a váltót és mégis a kisember, a váltóőr a bűnös. A váltó rendbetartása az osztálymérnökség, a pályafelügyelő kötelessége is. Hát ezeknek az uraknak felelőssége nem járhat kényes következményekkel? Az osztálymérnök ur, aki diétában több pénzt rak évenként zsebre, mint amennyit egy-egy váltóőr fizetése ki tesz, az ő felelőssége talán semmi? Mért muszáj elsősorban felelősségre vonni azt az alkalmazottat, aki legkevésbé képes magának jogorvoslatot

keresni esetleges jogsérelemmel szemben? Itt is az a politika érvényesül, hogy kisemberrel szemben minden, de neki semmi sem szabad.

Világosan és tisztán kell reá mutatnunk tehát, hogy mi az oka legtöbb vasuti karambolnak és szerencsétlenségnek. Elsősorban a vasutasok szolgálati ideje. Az a váltóőr, aki késő éjjel fogadja a vonatot, 24 órán át tesz szolgálatot. 24 órán át szakadatlan figyelemmel szolgálatot teljesíteni, kifárasztja a legerősebb idegeket is. Egy fővonalon naponta 60—70 vonatot fogadni és ezzel járó kötelességeket teljesíteni, nem embernek való munka. De tudjuk azt is, hogy a váltóőr kötelessége nem csak váltót állítani, hanem vonatok között, legtöbb helyen raktárakban is dolgozni. Minden egyes percét a 24 órás szolgálati időnek kihasználják a takarékoság szent nevében. A váltóőr raktári munkás, épp úgy a pályáőr pályamunkás is. Számtalan pontossággal minden percét kihasználják a vasutasnak, sőt sok helyen még a szabad napján is. Fáradt és kimerült emberek vigyáznak a Máv.-nál az élet- és vagyonbiztonságra. Hogy több karambol és baleset nem történik, azt a betegpénztári statisztika mutatja ki, amely táblázatban kimutatott betegségek bizonyítják legjobban a tulfeszített munkaidőt.

A szolgálati pragmatika 36-ik szakasza ugyan szól a pihenőidőről, ezen szakasz azonban csak általános elvek alapján alapszik, a munkaidő általános szabályozását a miniszter külön rendelet alapján szabályozza. És szabályozza még ma is a pragmatika első születése napján. Ez az uraknak nem fontos. Mi az egy karambol. Egy pár vasutas élete nem számít. Ha egy pár utas hagyja ott az életét, az egy pár napi láрма, aztán csendes minden. Egy-két sirhant, egy-egy özvegy és árva szomorúsága, egy-egy poros balesetper-akta jelzi csak, hogy a Máv.-nál karambol volt és lesz.

Most, midőn a pragmatika már egy éves, midőn már éppen elég volt arra, hogy a szolgálati és munkaidő emberséges módon szabályoztassék, ha a Máv. igazgatósága és a miniszterium azt nem akarja, hogy a kerék által fényesre csiszolt sinre fecskendezett vér az ő lelkükön ne száradjon, akkor elő azzal a szolgálati idő szabályozásával!

Csak nem várnak addig, míg egy ő közülök esik áldozatul egy karambolnak!

A vasutasok és az utasok élete oly drága, hogy megfontolja a Máv. a mai szolgálati idő tarthatatlanságát.

Nem a gyászt akartuk mi e sorokban megzavarni, hanem rámutatni a karambolok igazi okaira.

Majd meglássuk, hogy valóra válik-e az egy év óta vajudó, pihenőidőt szabályozó rendelet, amelyet a miniszter a pragmatika sorai között megígért.

Mert hivatalos kommunikékkal nem lehet minden karambolt elfelejtetni.

Emberséges szolgálati és pihenőidőt követel a vasutasság. Miniszter ur, ne várjon egy újabb karambolig.

\*

Debrecenből jelentik, hogy a kórházban fekvő sebesültek állapota iránt óriási az érdeklődés. A sebesültek állapota valamivel jobbra fordult, bár kettőnek felgyógyulására kevés a remény. A katasztrófával kapcsolatban városzerte felháborító dolgokról beszélnek az emberek. Egy Péntek Gábor nevű Párisba való szabász a családjával utazott Debrecenből a vonaton. Bécsig váltottak jegyet, de még Szoboszlóig sem juthattak el, mert Szoboszló pályaudvara előtt a vonat az összeütközés következtében összetört és az egész család súlyos sérüléseket szenvedett, úgy, hogy vissza kellett őket szállítani a debreceni közkórházba. Pénteknek egyik rokona a Bécsig szóló jegyeket elvitte a vasúthoz, hogy váltsák be azt. Stingli Kálmán állomásfőnök be is váltotta a jegyet, kifizette az ellenértékét, de a Szoboszlóig szóló díjat levonta. Mikor ez ellen az illető tiltakozott, az állomásfőnök azt felelte: „Szoboszlóig utaztak azok. Én nem tehetek arról, hogy megsebesültek.“ Péntek Gábor rokona emiatt panaszt tett a Máv. igazgatóságánál.

A katasztrófa ügyében egyébként a vizsgálatot befejezték. A vizsgálat alatt súlyos mulasztásnak jöttek nyomára, mely magasabb állású vasutasokat is erősen kompromittál. A kérdéses 8. számú váltóról, melyen a szerencsétlenség történt, megállapították, hogy amint kikerült a gyárból, minden felülvizsgálat nélkül állították be.

## Apró dolgok.

„Isten rendelte...“

Számtalan áthidalhatatlan ellentét mutatkozik a mai társadalmi rendben, amelyek különösen a nyomor napjaiban tűnnek ki élesen. Az egyik oldalon gazdagság, bőség, a másikon éhség, nyomor. Csak egy ilyen ellentétet akarunk az alábbiakban megemlíteni:

Az amerikai milliárdos, John D. Rockefeller, a Standard Oil Trust alakulása óta ezen a réven 143,499,354 dollárt „keresett“ (!) Az 1899. évtől 1906-ig évi jövedelme ebből a „jó forrásból“ 10,021,680 dollár volt, vagyis naponta 27,838 dollár, percenként pedig 19 dollár = 95 kor.

Hogy mennyi a jövedelme egyéb vállalatokból — különösen az acéltrüsztekből — az ismeretlen, de aligha lesz kevesebb, mint a fenti összeg.

Ez a kapitalisztikus „istentől rendelt rend“. A szociáldemokraták, akik ez ellen küzdenek és azt akarják, hogy mindenki dolgoz-

Egy európai fő- és székvárosban, amennyire a statisztika megállapította, 1905-ben nem kevesebb, mint 17,645 férfit, 1075 nőt és 299 tizenkét éven aluli gyermeket büntettek meg koldulás miatt. Közöttük mindenféle foglalkozási ággal bírók akadtak.

A büntetések 1—3 nap, illetve 2—6 hét között váltakoztak.

Londonban százával halnak éhen az emberek.

A váltó hivatalosan még át sem volt adva és már hat hét óta használatban volt. Természetesen nem tudták azt sem, hogy a kihajló rudja meg van repedve. Ez a hajló rud a használatban eltörtött és így következett be a katasztrófa.

## A nyugbérpénztár.

A múlt hó közepe táján tartotta a Máv. nyugbérpénztárának központi bizottsága rendes ülését, amelyen jelen voltak: *Ludvig Gyula* elnök-igazgató, *Neugebauer Viktor* igazgató, *dr. Kiss János* igazgató-helyettes, *Fehérvári István* főfelügyelő, *Kiss Miklós* és *Schneider András* rendes tagok, *Lovas János*, *Pohánka András* és *Hirschler Ignác* póttagok, *Littke Jenő* titkár és *dr. Bruckner Károly* fogalmazó.

A bizottság előtt a következő jelentés feküdt:

A magyar királyi államvasutak nyugbérpénztárának az 1906. év végén volt --- 16.905 tagja, az 1907. év folyamán ujonnan felvétellett --- --- --- 3.377 tag, a szolgálatba visszalépett --- 13 „

1907. év folyamán volt tehát összesen --- --- --- 20.295 tag.

Közülük az év folyamán: meghalt --- --- --- 149 tag a szolgálatból szolgálat-felmondás folytán megvált:

a) nyugbér élvezetével --- --- --- 29 „  
b) jogfentartással 4 „  
c) járulékok visszatérítése mellett --- 34 „  
önként lemondott --- 115 „  
büntetésből elbocsátott:

a) a járulékok visszatérítésével --- 25 „  
b) a járulékok visszatérítése nélkül 117 „  
a nyugdíjintézetbe átlépett --- --- --- 2171 „ 2.644 tag,

vagyis a tagok száma az 1907. év végén volt --- --- 17.651 tag, a szaporulat tehát 746 tag.

zék, meg hogy mindenki jól lakhassék, mégis bűnösök, izgatók és hazaárulók.

### Utikalauz.

Délspanyolország egyik kisebb városában meghalt egy idősebb ur. Eppen nem vigasztalhatatlan özvegyének meghagyta, hogy szülővárosában temettesse el. Az özvegy elment az állomásfőnökhöz és bejelentette a hullaszállítását.

Ez a fejét rázta. „Nézze csak, kérem — így szólt —, egy ilyen hullaszállítás rém sok munkát ad és fél vagyona kerül. Egy egész sereg rendeletet kell betartanunk, s végre mégis csak összeütközésbe kerülünk a hatóságokkal.“

Meg azután külön kocsiban kellene a hullát szállítanunk és nekünk nincs is kocsink.“

Szóval sehogy sem tetszett neki az ügy. Az asszonynak azonban azt a jó tanácsot adta, hogy adjon jómagának is, meg a kalauznak is jó borraivalót, akkor aztán hajlandók a holt embert épségben hazájába szállítani. És így is történt.

A holt embert egy első osztályú szakaszba tették, a kalauznak szigorúan meghagyva: „lélek az ajtón se be, se ki!“

Kezdetben nagyszerűen is ment minden. A csendes, utas nyugodtan ült az egyik sarokban. Órákhozott senki sem lépte át a szakasz küszöbét.

De egyszer csak mégis beszállt valaki, még pedig egy angol turista s hozzá közvetlen a vonat indulása előtt érkezett és annyira sietett, hogy a kézzel-lábbal hado-

A tagok szolgálati ágak, nyugbérpénztályok és csoportok szerint a következőképp oszlanak meg:

Szolgálati ág	I.		II.		III.		Összesen	1907. évben
	A	B	A	B	A	B		
Központ	—	25	—	317	—	88	490	—
Szertár	—	1	—	164	—	223	388	96
Pályafentartás	2	11	11	1122	—	3621	4767	751
Forgalom	6	7	172	868	1177	1867	4097	—
Vontatás	16	—	514	307	659	689	2185	—
Műhely	2149	8	3069	412	50	96	5784	168
Összesen 1907. évben	2173	52	3766	3190	1886	6634	17651	269
Összesen 1906. évben	2018	56	3624	2689	2256	6418	16906	—
1907. évben	+155	-4	+142	+651	-369	+171	+746	—

Nyugbérek, özvegyi segélyek és nevelési pótlékok címén az 1906. év december 31-én folyósítva maradt, illetőleg mint folyósított összeg az 1907. évre áthozott: 19 nyugbéres részére nyugbér 3.825— K. 99 özvegy részére özvegyi segély --- --- --- 10.960-03 „ 122 félárva gyermek részére nevelési pótlék --- --- --- 3.966-10 „ 2 teljesen árva gyermek részére nevelési pótlék --- --- 195— „ együtt --- --- --- 18.946-13 K.

Az 1907. év folyamán ujonnan folyósított:

31 tag részére nyugbér --- 6.844— K. 97 özvegy részére özvegyi segély --- --- --- 12.581— „ 105 félárva gyermek részére nevelési pótlék --- --- --- 4.294— „ 3 teljesen árva gyermek részére nevelési pótlék --- --- 162— „ együtt --- --- --- 23.881— K.

Ezzel szemben az 1907. év folyamán becsünettett:

1 nyugbéresnek elhalálása folytán nyugbér --- --- --- 110— K. 1 özvegynek elhalálása folytán özvegyi segély --- --- --- 150— „ Átvitel 260— K.

názó kalauzt észre sem látszott venni, hanem éppen a tiltott szakaszba lépett.

A nagy sietségben azonban az ottan ülő lábára lépett.

Nyomban bocsánatot is kért.

Miután azonban választ nem kapott, még egyszer s hozzá hangosan „pardon“-t kiáltott. Amikor azonban a csendes ember továbbra is néma maradt, sőt még csak fel sem pillantott, az angol is elhagyta a hidegére, szemtelenségnek tartotta a dolgot és egész ártatlan kis boxert adott az oldalába.

Csak hogy nemsokára már keservesen is megbánta, mert az öreg ember feldült és a padlón fekvé maradt. Amidőn az angol föléje hajolt, csak egy holt ember szeme közé nézhetett.

És ekkor hideg verejték ült a homlokára. Már látta magát a gyilkosság vádjára alatt és mindenre gondolt, amit valaha — az inkvizíciót is beleértve — a spanyol igazságszolgáltatásról olvasott.

Rövid gondolkodás után felemelte a hullát, kinyitotta az ablakot, a hullát meg kidobta rajta. Egyben elhátározta azt is, hogy ezt az átkozott országot a legelső expresszvonattal el fogja hagyni.

Egy fél órával később jön a kalauz. Átlukasztja az angol jegyét és bámulva tekint szét a kocsiban, majd szivszorongva kérdezi: „Nem ült az előbb még egy utas ebben a szakaszban?“

„Oh, igen“ — válaszolt az angol nyugodtan —, „de az az ur a legutolsó állomáson — kiszállott.“

Áthozat	260.— K.
3 özvegynek újból történt férjhez menetele miatt özvegyi segély	320.91 „
5 félárva gyermeknek igényjogosultságuk megsztinése folytán nevelési pótlék	236.— „
együtt	816.91 K.

Ennélfogva az 1907. év december hó 31-én folyósítva maradt:

49 tag részére nyugbér	10.559.— K.
192 özvegy részére özvegyi segély	23.070.12 „
222 félárva gyermek részére nevelési pótlék	8.024.10 „
5 teljesen árva gyermek részére nevelési pótlék	357.— „
együtt	42.010.22 K.

Az előző évvel szemben tehát növekedés

A folyósítva volt nyugberek, segélyek és nevelési pótlékokból az 1907. év folyamán: tényleg	28.641.82 K.
fizettetett ki, szemben az 1906. évben kifizetett	10.368.03 „

A növekedés tehát

Az 1907. év folyamán egyszersmindenkori szolgáltatások címén folyósítottak:	
66 tagnak járulékvisszatérítés	7.294.84 K.
55 özvegynek végkielégítés	6.338.25 „
4 árvának végkielégítés	306.69 „
együtt	13.939.78 K.

Mig az 1906. évben

A növekedés tehát

Az 1907. év folyamán egyszersmindenkori szolgáltatások címén folyósítottak:	
66 tagnak járulékvisszatérítés	7.294.84 K.
55 özvegynek végkielégítés	6.338.25 „
4 árvának végkielégítés	306.69 „
együtt	13.939.78 K.

Az 1907. évben kifizetett:

1. Allandó ellátások címén (nyugberek, özvegyi segélyek, nevelési pótlékok)	28.641.82 K.
2. Egyszersmindenkori szolgáltatások címén (járulék visszatérítés, özvegyi végkielégítés és gyermekek végkielégítése)	13.939.78 „

Összesen

A nyugbérpénztárnak az 1907. évben a mellékelt zárszámadás szerint:

1. Munkaadói hozzájárulások címén	101.575.44 K.
2. Tagok járulékei címén	914.931.56 „
3. Kamatok címén	150.277.17 „

Összesen

bevétele volt, míg az 1906. évben a bevételek összege 1,329.157.80 „ volt, vagyis 162.373.63 K. csökkenés mutatkozik az előző évvel szemben.

A bevételek csökkenésének oka egyrészt az volt, hogy 154.732.09 koronával kevesebb utánfizetési járulék folyt be, másrészt, hogy az ideiglenes minőségű alkalmazottaknak az új szolgálati és illetmény szabályzat folytán végleges alkalmazottakká történt kinevezése, illetve ennek következtében a nyugdíjintézet tagjai közé történt felvétele folytán nagyobb összegű járulékok utaltattak át a nyugdíjintézetnek.

A kamatoknál ellenben az alaptökének emelkedése folytán jelentékeny, vagyis 53.918.95 kor. emelkedés mutatkozik.

A nyugbérpénztárnak az 1907. évben összes bevétele 1,166.784.17 kor. volt, kiadása az ingó vagyon után 1907. évre fizetett 6.164.66 fill. illeték egyenérték, mert az alapszabályszerű igényeket a pénztár fennállásának első 10 évében a magy. kir. államvasutak üzleti számlájuk terhére elégítik ki.

A nyugbérpénztárnak az 1907. év végén	4,294.276.33 K.
vagyona volt, szemben az 1906. év végén mutatkozott	3,231.076.76 „

vagyonnal, vagyis a vagyon 1,063.199.57 K.-val emelkedett.

A bizottság a jelentést tudomásul vette s hogy leközlöttük, szolgálatot véltünk vele tenni a vasutasságnak.

## SZEMLE.

### Antal Ferenc

A vasuti munkások szövetségének egy oszlopa dőlt ki: *Antal Ferenc* meghalt. Az október eleje körüli viharos napok egyikén meghült. Egy éjszakai tanácskozás alkalmával szállt tüdejére a kór s az életerős ifju, aki ezer akadályt akart és tudott legyőzni, nem birt diádalmaskodni tüdőbetegségén.

Talán tíz hete, hogy megnősült. *Stier Antal*-nak, az egyik istvántelki megrendszabályozott kartársunk leányát választotta küzdőtársul.

Senki, ő maga legkevésbé sejtette, hogy halálos betegség csiráját hordja magában az alig 24 éves proletár.

És ma már *Antal Ferenc* a föld alatt piheni az élet küzdelmeit. Ma már *Antal Ferenc* halott, az öntudatos vasutasok halottja, a mi halottunk.

*Antal Ferenc* vasesztergályos, a vasutasok szervezkedésének buzgó előharcosa, a Szövetség központi vezetőségének tagja s a múlt évben másodtitkára is volt. Azok közé a kevesek közé tartozott, akik a vasutasmozgalom kezdetén is felismerték annak szükségét, hogy a vasutasoknak is ott a helyük az osztályharc alapján szervezkedő és harcoló munkásság táborában. Ennek a gondolatnak a megvalósítása érdekében fáradhatatlanul munkálkodott akkor, amidőn az érsekújvári vasuti műhelyben dolgozott. Szociáldemokrata volta miatt harmadéve őt is rendszabályozták, ámde az érsekújvári pártszervezet, amelynek az elhunyt buzgó tagja volt, hatalmas tüntetést rendezett az állomáson a műhely főnöke ellen, ami a műhelyfőnök azonnali áthelyezését és a rendszabályozottak visszavételét eredményezte. Antalt is áthelyezték annakidején az istvántelki főműhelybe, ahol szintén becsületesen kivette részét a munkások szervezéséből.

Az elhunyt temetése pénteken volt, munkástársai óriási részvétele mellett. A temetésen képviseltették magukat az északi főműhely, a keleti kocsiműhely és az istvántelki főműhely munkássága és a Máv. Fogyasztási Szövetkezet, amelynek az elhunyt igazgatósági tagja volt. Piros szalagu koszorut helyeztek az izig szocialista vasutas ravatalára a Vasuti Munkások Szövetsége, az istvántelki helyi csoport és az elhunyt osztálybeli munkástársai. Az istvántelki főműhely dalkarának mély hatást keltő éneke után a rákospalotai temetőbe vitték a halottat. A sírnál *Pászthy Károly* elvtárs, a szövetség titkára tartott nagyhatású gyászbeszédet, amelyben az elhunytnak a vasuti munkásság szervezése körül kifejtett érdekeit méltatta.

A vasuti munkásság kegyelettel őrzi emlékét az ifju, élete virágában elhunyt, puritán jellemű előharcosnak.

\*

A szövetségnek egy oszlopa dőlt ki. Akik itt maradtunk, fogódzkodjunk össze s igyekezzünk pótolni *Antal Ferenc* üres helyét.

### A magyar közvéleményhez!

Ezzel a címmel vérvörös plakátokat boscsátottak ki a *zágrábi* Máv. műhelymunkásai. Még a főváros legélénkebb forgalmu helyein is szembeötlött a járókelőknek az egész országban elterjesztett plakát. Ez különben a maga egész terjedelmében így hangzik:

Az elnyomott, vérig üldözött horvátországi vasuti munkások fordulnak a magyar közvéleményhez, hogy védelmet kérjenek egy-

néhány a hatalomtól elvakult ember lelketlen bánásmódja ellen.

### Az elnyomottak:

a *Máv. zágrábi műhelyének a munkásai.*

### Az elnyomók:

a műhely főnöke, Szkoupi ur; méltó társai Pataki mérnök, Hajnal és Hircer művezetők. Ezek az urak valóságos rémuralmat teremtettek a műhely területén, a munkások brutális elnyomása céljából. Nem kimélik az önérzetesebb magyar munkásokat sem, de amit a horvátajku munkásokkal cselekednek, az kihívja minden becsületesen gondolkodó ember itéletét.

Embertelenségük jellemzéséül szolgáljanak a következők:

A napszámos munkásokat kiváló szakmunkát végző csoportokba osztanak be, csoportvezetőket megfosztanak becsületos munkálkodással kiérdemelt bizalmi állásuktól, fentartott kegyelem-munkához osztják be őket, hogy családjaikkal egyetemben a legnagyobb nélkülözéseket szenvedjék át.

Napibérredukálás, tetemes pénzbiroság, brutális, durva bánásmód: ezek jellemzik a zágrábi műhelyben uralkodó szellemet.

Az elnyomott magyar és horvát munkások panaszzava a kereskedelmi miniszteriumhoz hatott el. A vizsgálat megindult: de az üldözött munkások nem remélnék a vizsgálatról javukra szolgáló eredményt.

Az ártatlanul üldözött és tönkretett munkások ezért fordulnak jó eleve a magyar közvéleményhez, hogy az esetben, ha a vizsgálat eredménytelensége az elkeseredett munkásokat oly cselekményekre ragadják, amelynek következményei ma még beláthatatlanok, akkor a közvélemény ne a magyarság, hanem csakis az államvasutak egynéhány lelketlen hajcsárai elleni gyűlöletnek tulajdonítsa a cselekményt.

A horvátajku vasuti munkások testvéri egyetértésben élnek magyarajku munkásterestvéreikkel, akikkel együtt járják a szenvedések kalváriáját.

### A horvátajku vasuti munkások

távol állanak a nemzeti villongásoktól.

### A kultura zászlóvivője a szárnyaskerek:

ennek a katonái nem lehetnek nemzetgyűlölők, mert a kultura sem ismer országhatárokat; a kultura áldásait minden nép egyformán élvezi.

### A magyar közvéleményhez

intézi az elnyomott vasuti munkásság esdő szavát, hogy hatalmas erkölcsi erejével tiltakozzék a magyar- és horvátajku, de testvéries egyetértésben élő vasuti munkásság elnyomása ellen!

A zágrábi vasuti műhely elnyomott magyar- és horvátajku munkásai.

Lapunk más helyén különben is foglalkozunk horvátországi kartársaink ama sérelmeivel, amelyek érthetővé teszik, hogyha a közvéleményhez apellálnak.

### Polgári vélemény Batthyányékról.

Eddig is volt alkalmunk elmondani nézetünket a Vasutas Szövetségről. Most az egyszer egy polgári szakközlöny, a *Közlekedés és Közgazdaság* beszéljen helyettünk. A fenti lap legutóbbi száma többek közt így ír:

### „A vasutas szövetség zűlése.

A vasutas szövetség budapest—déli kertületének választmánya nagyfontosságú gyűlést tartott, mely az azon elhangzott felszólalások bátor, szókimondó hangjával tünt ki. Elesen világították meg *Batthyány Tivadar* szövetségi elnök *ketkulacsos férfiatlan magavisletét*, kivel közölték a központi vezetőségnek, szövetséget bomlasztó működése ellen felhozott aggodalmakat. A szövetség elnöke osztotta a felhozott aggodalmakat és a maga részéről is szükségesnek tartotta az ellenzék ajánlotta reformok ke-

resztülvételét. Mikor azonban a megígért és a maga részéről is kilátásba helyezett tettek került a sor, az *elnök megpaktált a régi rendszer embereivel, és ígérete dacára cserbenhagyta a déli kerületet, melyet saját lakásán tartott konventikulumban ugratott be.*

A gyűlés elhatározta, hogy kiáltványt intéz a vasutakhoz, különösen pedig a kerületekhez.

A valóban nagy és nemes célokra megalkult vasutas szövetséget utolérte az a végzet, mely sorsa lett még minden nagyobb szabású egyesülésnek, melynek élén aktív politikus áll. *Lépcsője lett egy addig az ismeretlenség homályában elmerült politikai akarnoknak.* A tömörülés erkölcsi erejét felszívta saját politikai karrierje növelésére, míg a tömeg csak lépcsővé degradálódott és szürke háttérre lett egy a ködből mindinkább kiváló egyéniség mögött.

A politikus politikai tényezővé lett a vasutas szövetség révén, míg a szövetség maga, kifosztva erkölcsi erejéből, — mint a kiáltványban beismerik — *a züllés útjára került.*

Végtelenül sajnálatos, hogy a vasutaság, mely 1904-ben, de még inkább azóta, meg tudta magának szerezni az egész magyar társadalom osztatlan becsülését és rokonszenvét, magát is, meg nagy küzdelmek árán létre hozott szövetségét is ilyen — nem éppen méltóságos — feladatokra odaadja.

Amennyire elismerjük egy helyes irányban vezetett szövetség célját és létjogosultságát, *épp annyira céltalannak és feleslegesnek tartjuk a vasutas szövetséget mai céltalanságával.* Mert kifejezett, pontosan körvonalozott célja csakugyan nincs. Ha csak azt nem tekintik célnak a vasutasok, hogy évente 8 korona tagsági díjat fizessenek.

*Ha a magyar vasutaság kabalében nem akad férfit, akit oda lehetne állítani a szövetség élére, akkor a magyar vasutaság részére még nem érkezett meg egy szövetség fentartásának ideje.* Azt hisszük azonban, hogy akad nem is egy. Akkor pedig ne szegődjék senki uszályhordozójává.

### Harcra, harcra!

Ne tessék megijedni! Nem lesz harc! Nem! Hiszen a szentek hirdetik, hogy lesz harc, mert a Déli Vasut nem enged a pénzes-zsákból egy fillért sem kigurulni.

A soproni kerület nincs megelégedve azzal a válaszzsal, amelyet lovag Brám Miksa, a Déli Vasut vezérigazgatója a szövetségi memorandumra gróf Batthyány Tivadar szövetségi elnöknek adott.

A Szövetség elnöke azonban meg volt elégedve vele s azért megnyugtató levelet adott ki a Vasutas Szövetség egyik számában.

A soproni kerület azonban nem így gondolkodott. Egy egész sereg röpiratot adott ki és két szérfülött érdekes határozatot hozott.

Az egyik szerint ismételt felhívják a központi vezetőséget, hogy folyó hónap 19-ére Nagykanizsára országos déli vasutas gyűlést hívjon egybe. E gyűlést július 19-ikén megtartják, akár megjelenik azon a központi vezetőség, akár nem.

Hát erre a választ már megadta a Vasutas Szövetség legújabb száma, mikor azt írja: *„Sőt az elnökség határozottan megtiltja a kerületeknek, hogy nevében Nagykanizsán vagy bárhol ilyen szervezkedő gyűlést hívjon egybe.”*

Ehez mi nem fűzünk kommentárt; ítéljenek a Déli Vasut kinevezett alkalmazottai.

A II. számú határozat már érdekesebb. Szerint a választmány egyhangulag kijelenti, hogy Wonyafka Károly központi számvizsgáló iránt a legnagyobb bizalmatlansággal viseltetik. Miután bebizonyult, hogy a központi tisztikar emez egyetlen déli vasutas tagja kartársai bizalmával visszaélt, felszólítja, hogy állásáról azonnal mondjon

le és engedje át helyét arra nálánál hivottabb és méltóbb egyénnek.

Végül kimondják a soproniak, hogy miután nem látják érdekeiket a Szövetség által megóva: mozgalmi bizottságot szerveznek, melynek elnöke *Authenried Ernő* kerületi elnök.

Wonyafkát elítélték a soproniak. Ma elítélhetik *Authenried Ernőt is, aki, mint lapunk más helyén is olvasható, egészen váratlanul és soron kívül szintén elölépett.*

A Déli Vasut is tudja, kinek hol a gyengeje? Meglátjuk, mi lesz Nagykanizsán.

### Elöléptetés.

Csak a multkor irtunk arról, hogy a déli vasutasok egyik vezérére *Wonyafka Károly* elölépett. Ma abban a helyzetben vagyunk, hogy egy sereg újabb elöléptetést adjunk a déli vasuti kinevezettek tudtára, akik valamennyien a déli vasut *soproni* tisztikarába tartoznak.

Elöléptek: *Authenried Ernő* mérnök, a szentkoronás szövetség soproni kerületének elnöke a 3500, *Csepreghy Henrik* mérnök Sopron a 3800, *Krausz Mór* ellenőr a 3200, *Geiger Kálmán* forgalmi hivatalnok Sopron a 2900, *Huszár György* forgalmi hivatalnok Sopron a 2300, *Tóth Klementin* hivatalnok Sopron a 1100, *Wertheimer József* forgalmi hivatalnok Savanyukut a 2300, *Hollán Mór* főellenőr, állomásfőnök, Lövvő a 4600 koronás fizetési fokba, illetve osztályba.

Miért éppen csak a soproniak? Mert innen került ki az a harcias állásfoglalás. *A vezérek elöléptek! Déli vasutasok, jó éjszakát!*

### 14 nap.

Ennyi idő alatt nagyot változik a világ. Még 14 nap előtt azt írta a Vasutas Szövetségben a szakállgróf, hogy őt a Déli Vasut válasza teljesen kielégítette, nincs ok tehát még csak arra sem, hogy egy deputáció menjen Brám lovaghoz.

Azóta azonban más szelek fujdogáltak Sopron felől. A Vasutas Szövetség kutya-szorítóba került. Most már nem meri azt írni, hogy a Déli Vasut válaszával meg van elégedve, sőt mi több, *amióta fennáll, most közölt első ízben vezércikket aláírás nélkül.* Most nem merték odabiggyeszteni, hogy írta: *Dr. Fábian László.* Okuk volt elhallgatni a szerzót.

A multkori cikkben még meg voltak elégedve, ma már nem.

Ma már követelik, hogy adják meg a személyzetnek *„ami a jelen viszonyok között megadható.”*

Ez, mint a Dv. igazgatósága mondja, vajmi kevés, majdnem semmi.

Sokkal érdekesebb rész a V. Sz. eme mondanása:

*„Mi szabad kezet adunk az alkalmazottaknak a további eljárásra és sem az igazgatóság, sem a személyzet pártjára nem állunk!”*

Igy ír az a lap, amelynek tűzbe kellene mennie a vasutasokért. De a fenti mondat már ismerjük! A szakállgróf mondta némi más formában a villamos sztrájk idején:

*„Én nem mondom, hogy sztrájkoljanak, azt sem mondom, hogy ne sztrájkoljanak.”* Sőt egy más helyen még hasonlóbban fejezi ki magát a Vasutas Szövetség: *„Mindamélt mi nem szólunk a ti dolgotokba, ha kenyértörésre kerül a dolog.”*

Ennyi elég a cikkből.

A szentek maguknak ássák a sirt. Nem kell attól tartani, hogy „a déli vasutas tagtársaink elhamarkodottságukkal tönkretegyék önmagukat is és szervezetünket is.” *(Szervezetünket!)*

Tessék jól megjegyezni e szót. Erre még majd lesz alkalmunk visszatérni. Most csak leszögezzük!

### Uj rovat.

A szentek lapjában uj rovat van, amelyben a szerkesztő szerint:

*\*) E rovatban a munkások mondanak véleményét ügyeikről.* Szerk.

Hát jól kezdték. Egy hasáb butaság a bevezetése az első cikknek, amelynek befejező részét itten közöljük:

A „Magyar Vasutas” példátlanul csunya hangon támadta meg Reich Izsák tagtársunkat. Reich *barátunk* (!) csak akkor méltatja válasza Nemzetlen Nemzetközi Faragatlan Sárít, ha majdan a bíróságnál bővebb felvilágosítást kap. Azonban előre felhívjuk olvasóink figyelmét az elkövetkezendő tárgyalásra. Tudniillik, hogy most is a *rabbi növendék* lesz-e a cikkirő, vagy hogy azóta nem vedlett-e sakternövendékké?

Ugy-e, milyen szellemes!? Reich urat, akit magát is késsel kereszteltek, kellemetlenül érintheti, hogy előtte rabbi meg sakternövendékről beszélnek. Micsoda célzások ezek? A jó *barát* még megneheztel érte. Mi nem neheztelünk Osváthék dühén. Ha a hangunk olykor-olykor *példátlanul csunya*, ugy ennek nem mi vagyunk az okai. Ha a szentek *barátai* nem lopnak, nem csalnak, nem sikkasztanak, nem tipornak lilimot, ugy mi sem irhatunk meg oly csunya dolgokat, akkor a hangunk is lesz oly finom, mint annyiennek a szentek óhajtják.

Egyébként, Szentiványi-Wiedemannak is azt mondták, hogy *barátom*. Ma már nem mondják. Hotyét is *barátunknak* szólították. Ma már vége ennek a barátságának is. S ha Reich ur még mindig a *barátjuk*, ám legyen! Mi a vállunk közé huzzuk a nyakunkat és csak magunkban gondoljuk: A madarat tolláról, az embert *barátjáról* lehet megismerni.

### A hungara.

Ezzel a névvel illetik a „*kivitelre*” kerülő emberhust, azokat a leányokat, akiket kufárlékek áruba bocsátanak a külföld kéjenceinek.

No, de már ehez egy vasutas orgánumnak csakugyan semmi köze nincsen, — mondhatják azok, akiknek amugy is a bögyükben feksztünk. De most az egyszer indokolt, hogy erről is írjunk. Az történt ugyanis, hogy egy nőszállítót csipett nyakon a rendőrség, akinek két foglalkozása is volt. Az egyik leányszállítás a Balkánra, a másik: szerkesztője volt az *„Utazási Revue”*-nek. Ez a könyvalaku lap igaz, hogy csak egyszer jelent meg, hanem azért minden vasutas ismerte. Ott lógtak az I. és II. osztályu fülkék hálóin. Aki felnyitotta, az első lapon mindjárt megismerhette a *„Vasutasok Szentháromságát”,* egy *Kossuth-Szerényi* és *Ludvigh* urakat dicsőítő cikket. Hat különböző nyelven dicsőítették benne a szerkesztők: *Neumann Mór & Cie,* a vasutasok atyaisteneit. No hát persze, hogy nem ingyen, hanem busás szubvenció fejében. Ez a szubvenció is a Máv. pénzből került ki. Hogy mekkora volt, nem tudjuk, de annyi bizonyos, hogy olyan embernek adták, aki a leánykereskedésből már házat is szerzett és akit most két hónapi fogházra és 600 korona pénzbüntetésre ítéltek.

*600 korona!* Ez még futja a Máv. pénzből. Még marad is belőle. Hiába, jövedelmező üzlet a *„Vasutas Szentháromság!”*

### Lapunk tenorja.

Amióta csak fennáll szövetségünk, azóta gyakran volt alkalmunk a felsőbbség részéről lapunk tenorjára vonatkozó kijelentéseket, véleményeket kívánalmakat hallani.

„Csak ilyen radikálisan ne írja” — mondja az egyik. „Csak a felsőbbséget kimélné” — mondja a másik.

Nos, mi megpróbáltuk legutóbb, hogy vajjon lehetne-e változtatni lapunk tenorján. Az eset a következő:



## A szegedi műhely.

Szegeden is van egy úgynevezett *Máv. műhely*, amelynek berendezését és magát a műhely fekvését szeretőnk mi, szegedi Máv. munkások, bemutatni.

Ez a műhely nemcsak arról híres, hogy itt a munkások a legrosszabbul keresnek az összes Máv. műhelyek között, hanem arról is, hogy például az ötödik osztály, tehát a kocsikötő műhely olyan, mint mikor az országuton legalább is öt divízió huszár vonul el. Olyan borzasztó por van, hogy a kocsilakatosok, asztalosok és mázólok inkább molnárlégényeknek látszanak mint Máv. munkásoknak.

A műhelyi munkások egy rámpáról járnak be a műhelybe. Ezen a rámpán annyi kocsi közlekedik, hogy az összes szegedi utakat összevéve sem járja annyi kocsi.

A múlt évben 30-40 kocsi hordta a földet a dohánygyár föltöltéséhez. Ezek elszórták a sok földet ezen a rámpán, ahol aztán porrá vált, most pedig állandóan fölkaivarja egyfelől a szél, másfelől a nagy kocsiforgalom.

A műhelyfőnökség már nem nézhette ezt a borzasztó portengert, ártirt Szeged város tanácsához, hogy locsoltassa a kérdéses utvonulat.

A válasz megjött: ennek a kérdésnek nem tehetnek eleget, mert ez már *külterület*.

Hát tisztelettel kérdjük most Szeged város törvényhatósági bizottsági tag urait, hogy hol kezdődik a külterület? Mi úgy tudjuk, hogy a körtöltésen belül lévén, a belterülethez tartozik. Nos és a műhely is a körtöltésen belül fekszik. De már annál is inkább teljesítendő a műhelyfőnökség kérelme, mert a rókusi műhelyben 280 ember dolgozik és ez mind fizeti az utadót és máskülönben is adófizető polgára Szeged városának.

Itt szölitjük fel *Funák Károly* felügyelő műhelyfőnököt, mint Szeged város törvényhatóságának bizottsági tagját, hasson oda, hogy a kérdéses utvonalat locsolják, már csak azért is, mert a műhelyben készült mázóási munkákra igen hátrányos ez az óriási por.

Itt említjük meg, hogy a szóban forgó rámpa vagy öt méterrel magasabb mint a műhely, ha egy kis szél támad, akkor munkástársaink nem látnak semmit, olyan rettenetes port hord be a műhely területére. De mind ennek dacára megkövetelik, hogy tiszta és jó munkát végezzenek, mert ha a fényezés nem tiszta, akkor van ám ne mulass!

Ezelőtt néhány héttel olvastuk a szegedi polgári lapokból, hogy Szeged arra kérte, a minisztert, hogy építtessen Szegeden egy új vasuti műhelyt. De hát azt is olvastuk, hogy a miniszter leirt Szegedre, hogy *nincs pénz műhelyre*.

Hát ez nagyon természetes. Mert itt már munkásérdekről is volt szó, mi pedig hát tudjuk, hogy ebben a mai koalíciós világban, ha a vasuti munkás fizetésjavítást kér, akkor is azt mondják, hogy nincs pénz. Ha Szeged új műhelyt kér, akkor sincs pénz. No de van ám pauszálóra a tisztelt hazafias lapoknak, hogy csak írják meg, hogy milyen modernül van berendezve a magy. kir. államvasut.

Hát tisztelt hazafiak, tessenek csak eljönni Szegedre megnézni ezt a Szeged-rókusi műhelyt. Megfogják látni, hogy 280 ember összehívva egy hitvány, rozoga, mindenféle veszélynek kitett műhelyben robotol, még pedig komisz, rossz kereset mellett.

Különösen áll ez az állításunk az *asztalosokra*, akik a lehető legrosszabbul keresnek. Vannak asztalos csoportok, amelyek 35-40%-ot bírnak csak keresni.

Természetesen olyanok, akik nem tudnak a művezetőnek árulkodni, besugni, hogy a többi hova jár, meg hol volt gyűlésen? Ezek aztán kivannak válogatva, külön egy csoportba osztva, mint, akik valami óriási bünt követtek el, úgy bánnak el velük. Voltak közöttük olyanok is, akinek egyenesen

megmondták, hogy *azért teszik ebbe a csoportba, hogy szűkjön meg*.

De most már tihozzatok is van szavunk Szeged-rókusi munkások. Ne azt lessétek, hogy mikor fog már az a néhány szervezett munkás a ti részetekre is bizonyos kedvezményeket kicsikarni, hanem fogjatok hozzá ti is a munkához; csatlakozzatok mindannyian az öntudatos vasuti munkások táborához, mert csak az osztályharc alapján álló vasuti munkások küzdenek az igazi uton.

*Egy munkás.*

## Mindnyájunkat érhet baleset!

— Irta: Dr. Kadosa Marcel. —

— Harmadik cikk. —

Az előrebocsátott kritikai megjegyzések után most már majd a rendeletet, jobban mondva a rendelet által teremtett helyzetet fogom ismertetni és ha valamelyik rendelkezésére a rendeletnek megjegyzésem lesz: azt mindenütt a maga helyén fogom elmondani.

I. *Milyen kártérítést kap az, aki a sérülése után is szolgálataiban marad?*

Aki a szolgálatban megmarad, azt kár csak kétféleképp érheti. Vagy azért, hogy mint évi fizetéses egy darabig nem kereshet kilométerpénzt, órapénzt, mint havidiyas, napidiyas, napibéres vagy egyezményes pedig kevesebb illetményeket kapott szolgálatképtelenségének ideje alatt, mint máskülönben vagy pedig úgy érheti kár, hogy szolgálatot tesz ugyan, de olyan, amelynél kevesebb a keresete, mint volt a baleset előtti szolgálataiban.

Mindkét esetben megfelelő kártérítést kap a sérült. És pedig:

1. Amig szolgálatot nem tehet, addig az elmaradó kilométerpénzek és órapénzek 50%-át, a havidiyasok, napidiyasok, napibéresek és egyezményes munkások pedig azt az összeget, amelylyel munkaképtelenségük alatt élvezett illetményük kisebb mint az állandó keresetük.

2. Ha sérülése után ismét szolgálatot tesz, de kisebb javadalmazású munkakörben, mint annakelőtte, akkor a netáni elmaradt kilométer- és órapénznek megkapja az 50%-át, az egyezményes munkások pedig megkapják azt a különbözetet, amennyivel újabb egyezményi keresetük a régi egyezményi keresetnél kisebb.

A megelőző kereset alatt mindég a baleset 52 hét keresete értendő.

Ha azután az így kártalanított egyénnek a szolgálatai beosztása megint javul és ismét kilométerpénzhez vagy órapénzhez jut vagy az egyezménye emelkedik, akkor a kártérítés ehez képest leszállítatik, avagy egészen meg is szűnik.

*Megjegyzés.* Ennél a rendelkezésnél sérelmes az, hogy a kilométerpénz és órapénz csak 50%-ban vétetik figyelembe. A bírósági praxis az egész kilométerpénzt megítélte és bizonyára nem fog senki se belenyugodni ebbe a sérelmes rendelkezésbe, hanem a bíróságnál fog igazságot keresni ezentul is.

II. *Kinek van joga állandó kártérítésre?*

Annak, aki a sérülés folytán bekövetkezett szolgálatképtelenség miatt a vasut szolgálataiból elbocsátatik.

*Milyen állandó kártérítést kap az, aki nem tagja a nyugdíjintézetnek vagy nyugbérpénztárnak?*

Ennek a kártalanítását az új munkásbiztosítási törvény szabja meg és ezt a munkásbiztosító pénztár kártalanítja. Ezekről az itt szóban forgó rendelet nem beszél és e cikk se foglalkozik velük.

*Milyen állandó kártérítést kap az, aki tagja a nyugdíjintézetnek vagy nyugbérpénztárnak?*

Ez attól függ, hogy vajjon a baleset, amely érte az 1874. évi XVIII. törvénycikk alá esik-e vagy sem? E törvény azokról a balesetekről szól, amelyek a vaspályák üzemében érték valakit. A műhelyekben, szivattyuházakban, gépházakban, telítő telepeken, építkezéseknél előforduló balesetek

tehát nem ide tartoznak, mondja a rendelet, de erről lehetne vitatkozni.

Ha tehát a baleset az 1874. évi XVIII. törvénycikk szerint bírálandó el, akkor a sérült megkapja egész elvesztett keresetét, vagyis az utoljára élvezett állandó illetményeit, úgymint fizetését, lakbérét, személyi és korpótlékát. Az esetleges illetmények közül csakis a működési pótlékat és a kilométerpénznek vagy órapénznek 50%-át. Egyebet nem. A nyugdíj vagy nyugbér fejében huzott összeg pedig mindég beszámítandó a kártérítésbe.

Ha pedig a baleset, amely a sérülést okozta, nem a vaspálya üzemében történt, akkor nem jár a rendelet szerint teljes kártérítés, hanem csupán akkora, amekkora az új munkásbiztosítási törvény szerint meg van szabva, vagyis az előbbi 52 héten keresztül élvezett állandó természetű illetményeinek a 60 százaléka.

*Megjegyzés.* A kegyes jóindulatúra hivatkozó felsőbb-ség itt csunyan fel fog sülni atyai gondoskodásával. A törvény szerint ugyanis a balesetbiztosítási törvény hatálya alól kivételnek azok, akiknek akkora nyugbérük vagy nyugdíjuk van, mint amekkora kártalanítást a törvény ad. A rendelet szerint a nyugdíjintézet és nyugbérpénztár tagjainak nyugdíja, nyugbére feltétlenül kiegészítendő a törvény által nyújtott összeg magasságáig. Ami annyit jelent, hogy valamennyi nyugdíjintézeti és nyugbérpénztári tag kivételnek a balesetbiztosítási törvény alól. De, ha kivéteket, akkor egyáltalában semmi köze az ilyen egyénnek ahoz, hogy a törvény mekkora kártérítést ad: nem kell neki megelégednie előbbi jövedelmének 60 százalékaival, hanem követelni fogja általános magánjogunk és törvénykezési gyakorlatunk alapján a teljes 100 procentet s a bíróság meg is ítéli azt neki. Valóban azt kellett hinnie a felsőbb-ségnek, hogy a fejük lágyára estek az emberek, ha feltételezte róluk, hogy ezt az „atyai“ jóindulatot meg nem felebbezik a bírósághoz.

## A vasuti munkásokról a magyar képviselőházban.

A magyarországi lapok meg sem emlékeztek arról, hogy június hó 20-án Surmár György dr., horvát képviselő interpelláció intézett a kereskedelmi miniszterhez. A napokban azután birtokába jutottunk az interpelláció teljes szövegének, amelynek egyes részeit annyival is inkább időszerűnek tartjuk leközölni, mert hát éppen a napokban fordultak a „Magyar közvéleményhez“ horvát testvéreink. Ez a jankiállítás szoros kapcsolatban áll az alábbi interpellációval.

Azt a kérdést intézem a kereskedelmi miniszterhez, nem mintha kegyet akarnék a horvát vasutasok részére, hanem, hogy végre igazság és törvénytiszteltet teremtsék.

Szavaim igazolására felolvasom a Budapestben megjelenő „Magyar Vasutas“ május elsejei számának egy cikkét, amely Skoupi műhelyfőnök viselt dolgait illusztrálja. Ennek a cikknek zárórésze így hangzik:

Skoupi ur uralma alatt hallatlan állapotok kaptak lábra a műhelyben. Valóságos guny tárgya mindaz, ami itt tapasztalható. A munkások hóban, szélben, esőben ázva-fázva dolgoznak a szabad ég alatt és szedik magukba a sorvasztó betegségek csírát.

Skoupi ur gondolkodási módját igazolja az is, hogy az első küldemény olasz kocsiaknál elfogadható keresetét nyújtott a munkásoknak. De már az utána következő 2000 olasz kocsinál mit sem akart a régi árakról tudni, ugyannyira, hogy az újabb, de leszorított árak mellett a munkásság még száraz kenyert sem keresett.

Vajjon célja-e az igazgatóságoknak, hogy a munkásság elégedetlen legyen? S vajjon nem arra szolgálnak-e a munkásbizottságok, hogy általános érdekű munkásügyekkel foglalkozzanak? Hát akkor

miért nem hallgatja meg a munkásság jogos sérelmeit és panaszait?

Miért várakoztatja meg ehelyett a munkásságot és dühöng 2—3 óra hosszat? Hol van itt a „humanizmus“, az „igazság“ és a „jó modor“? Hiába kéri őt a nem magyar ajku, hogy nem érti meg őt, beszéljen németül vagy horvátul, oda sem futyul ennek, ehelyett arra gondol, hogy van fumei rezolúció.

(Felkiáltások: Szégyen! Gyalázat! Hol van most Sztéryni? Most megszökött ugye?)

Ez azonban nem az egyedüli eset. És ha ez igaz, amint meggyőződtem, hogy igaz, úgy a kormánynak el kell bocsátani az ilyen felebbvalót.

Előtte azonban még ismeretlen, hogy az igazgatóság oly irányú intézkedéseket tett volna, amely elejét veszi az ilyen ügyeknek. (Egy hang: Még jutalmat is kap.) Ha ilyen embereket jutalmaznak, úgy ezek még rosszabbak, mint akiket nem jutalmaznak.

Én igaztalan tettekért nem jutalmat, hanem szigorú vizsgálatot kérek. (Ugy van!)

De menjünk tovább. Ma kaptam egy express levelet egy vasutastól *Zivics Jánostól*, Zágrárból, amelyben audiencia kieszközölését kéri Sztéryni államtitkárna, hogy panaszát a zágrábi műhelyfőnökség ellen megtehesse.

Az illetőre bizom ezeket a panaszokat megtenni, én egyebeket fogok elmondani.

Itt van pl. egy eset, hogy 22 vasuti munkás, akik 6—15 év óta álltak a vasut szolgálatában, elbocsáttattak, mert azt követelték, hogy anyanyelvükön értessék meg velük, mire kell nekik esküt tenniük. Itt egy másik eset. A 17 év óta szolgáló pályaoőr *Turkovics Károly* Branicsgrádból, szintén elbocsáttatott, mert *Neuwirth Gyula* raktáros, akit egy lopás alkalmával tetten értek, azt állította, hogy *Turkovics* volt tettese a lopásnak. *Turkovics* azonban hivatalos és bírósági iratokkal tisztázta magát a vádak alól. Eközben *Neuwirth* ki is szökött Amerikába, *Turkovics*-ot azonban még mindig nem reaktiválták. *Barlovics Ferenc* zágrábi fűtőházi munkás elbocsátása is, bárha csak besugás folytán történt is, azt igazolja, hogy a szolgálati rendtartás nem egyéb egy drákói szigorú rendeletnél.

De menjünk még tovább. Egy 1907. évi április 11-iki rendelet értelmében a pályamunkások részére a következő bérosztályok allapítottak meg: kezdőbér 1 kor. 80 fill., három évi szolgálat után 2 korona és hat évi szolgálat után 2 korona 20 fillér.

Számos más eset között *Lonkarevic Miklós*, a körös—kruzeváci vonalon dolgozó pályamunkás, két évi szolgálat után azonban még mindig csak 1 korona 60 fillér napibérrel bir. Azoknak a munkásoknak, akiket egy pár hónappal ezelőtt szerződtek, azonban 2—2.20 korona a napibérük. *Cameral-moravicán* van egy *Jaksu* nevezetű éjjeli őr, akinek 25 évi szolgálat után még mindig csak 2 korona a napszáma.

A pályaoőröknek az előirt szolgálat teljesítésén kívül, még a pályát is ki kell gyomlálni a gaztól. A sajnálatra méltó örök szabad és pihenő ideje ily módon megrövidül. Így pl. *Kovacsics József*, rémetnici 3. számú pályaoőr, a munkásüldözéséről híres *Jakab János* pályafelügyelőtől azt kérte, hogy erre a munkára adjanak segítőket, de elutasították kérelmével.

Az előirt bevásárlási könyvecskéket a csurgói és károlyvárosi osztálymérnökségek több három évnél idősebb munkásának nem adták ki.

A zágrábi műhely főnöke ellen minden naposak a panaszok a munkások szövetsége titkáranak, *Zivics Jánosnak* és más munkásoknak a zaklatása miatt.

*Cameral-Moravicán* a *kocsifelirői* szolgálatot, amelyet eddig 3 ember végzett, most csak kettő teljesíti, miáltal az alkalmazottak kimerülése a szolgálat hátrányára esik. Továbbá kértem az államtitkár urat, miért nem lépett *Katic Lukács* pályaoőr 1900 óta elő?

Ezeket tartottam szükségesnek felsorolni, hogy módot nyujtsak *Kossuth* kereskedelmi miniszter urnak, az igazság és törvénytisztelet érdekében egy szigorú és igazságos vizsgálatot elrendelhetni. Bűnhődjenek a bűnösök, de igazság és törvénytisztelet legyen mindenki előtt egyenlő. Ezért tettem interpellációmát ily módon, hogy a minisztertől az igazságnak és törvénynek megfelelő elégtételt kaphassak egy megindítandó vizsgálat utján.

## LEVELEZÉS.

**Kolozsvár.** (A magas számosztály.) A 2-ik szoba, 2-ik asztalhoz adresszáljuk levelünket, a jó urhoz.

Azon instanciával járunk a jó urhoz, méltóztasson eldönteni, ki a nyomorult? Az a patkány, amelyet leöntöttek petroliummal s meggyújtották, vagy az az ur, aki ilyen-nit józü multság gyanánt rendezett hivatalos időben? Az a munkás-e, aki már közel 30 éve robotolt tisztességgel a Máv.-nál, de azért osztályvezetője folytonosan „tekerő” stb. ily elnevezéssel illette? Hogy emiatti bosszuságában gyönyörködjön, maga köré gyűjtve a művezetőket: „bosszantsuk meg egy kicsit az öreget” s minden kitelhető módon az összetöprődött kis emberkét a legnagyobb indulatba hozták. Ki a tekerő? Az a munkás, akinek negyed árt fizetnek a munkáért s kötelezik elvégezni, vagy az a munkás, ki az elvont háromnegyedrészt zsebre rakja anélkül, hogy dolgozott volna érte? Ki a megbízhatatlan? Az-e, aki arra hivatkozik, hogy csak úgy jöhetünk ki a munkával, ha nem nagyon vizsgálják, vagy aki nyíltan megmondja: emeljék az árát, mert máskülönbben nem lehet jól elkészíteni.

Rögvest adunk egy mentő eszmét; a tulajdósi erény már gyakran rontotta meg az ember életét. Már pedig, jó ur, nagyon is tisztán kilátszik itt a lóláb, mert egyéb itt nem működik, mint a legnagyobb magyar-gyűlölet. A szocialistatüldözés csak takaró. Tiszta magyarságot ne abban mutassunk, hogy a kerítést nemzetiszinre festjük nemzetünnepevényen, hogy *Nyalmolnár Ferenc* vigyen nemzeti lobogót, *Zsámbokrét*i Szinyor a nagy dobót, *Kis Jakab* viseljen tulipánt, *Rákóczi Náthán* szavalja a *Talpra magyar-t*, *Kinizsi Gligorék* énekeljék a szót. Ezek mellett szidjuk a szocialistákat, hogy zsidókkal tartanak s ha jól utána nézünk, kiderül, hogy *Béres Jóska*, *Nagy Pali*, *Törpe Albert*, *Biró István*, *Huszár Sándor*, *Szekeres Géza* stb. megszakadásig kell, hogy dolgozzanak, mégsem kereshetnek annyit, hogy tisztességesen megélhessenek. Ellenben *Nyalmolnár Feri* tüzfát liferál, segítőt ugyancsak hajszoja, *Kis Jakab* biztosítást köt, szimatol, hol nagy a nyomorúság? lesz-e szükség kölcsönre? *Zsámbokrét*i Szinyor ajándékokat készít hét számra, a bajuszát pödri, gondoza, tanácsokat vesz és ad a „nem emlékszem”-ről stb. *Rákóczi Náthán* bankfelszólítást kézbesít, *Kinizsi Gligor* bizalmi szavazatot köröz. Ja, ők nem kötik magukat a pragmatikához, hanem az osztályvezető ur akaratának alávetik magukat mindenben.

Ennyi elég megismerni a kolozsvári műhely belsejét. Ha mindezt a socik mernék tenni...

**Pécs.** (A művezető ur.) Már többször volt alkalmunk a pécsi viszonyokkal foglalkozni s így olvasóink előtt nem ismeretlen *Siklódi Tamás*, aki a munkások szerencsétlenségére művezetői állást tölt be, sőt a legutóbbi időben „műszaki hivatalnok” címmel. Hát ez a Tamás a munkásokat esztelenségekkel folyton üldözi és akire ráfeni a fogát, annak csak éppen hajszálon lóg a sorsa. Szerencsére főnökeink higgadt gondolkodásuk és ennek köszönhetjük, hogy nincs napirenden egy-egy ember feje fölött a halálos ítélet kimondva, mert már ők is ismerik Tamást és nem engednek szabad garázdálkodást neki.

A közelmúltban is egy olyan munkást „vett elő”, aki már akkor a vasutnál volt, amikor ő még az iskolának számárpadjai-ban csücsült, ugyannyira, hogy munkástársunk nem törődve sem önmagával, sem családjával, a legvégső tethez akart folyamodni, amit csak munkástársai lebeszélésükkel és a főnök ur igen helyes intézkedése gátolt meg. Az illetőt t. i. egy olyan művezetőhöz osztották be, aki ugy erkölcsileg, mint szellemileg Tamás barátunkat messze felülmulja. Már van is egy másik szerencsétlen munkása, akit folyton üldöz. És ha ezen szegény munkástársunk neheztel, akkor Tamás azzal a kijelentéssel él, hogy „maga csak kegyelemből van itt”. Megjegyzendő, az illető társunk a körfürésznél megsérült, de azért dolgozni tud, de Tamás azt hiszi, hogy az „ő kegyelméből” van ő köztünk. Ami a modorát és fellépését illeti, bizony messze van az az urtól, mert azzal, amilyennel ő bir, „a legutolsó kanász is rendelkezik”. De nemcsak ez a hibája, hanem hogy összeférhetetlen is. A tisztviselőkkel is majd minddel haragban van. Nemrég a szertárban is kirugást ígértek neki a munkások jelenlétében. Sőt mi több, saját feljebbvalóját és kartását is becsületükben megrágalmazta.

Ezek után kérjük az intéző köröket, tőlük telhetőleg szabadítsanak minket meg a gonosztól.

**Sátoraljaujhely.** (A megengedett korlátlan százalék.) Bámuljatok vasutasok, hiszen olyan messze menő engedményeket kaptatok a kegyelmes miniszter urtól, hogy amidőn hirül adták ezeket nektek, örömtökben képesek lettetek volna arra is, hogy elhajigáljátok magatoktól a szervezetet. Boldogok voltatok, megvolt mindenetek, amire szükségtek volt, csak arra nem számítottatok, hogy azt a „korlátlan százalékot” meg is kell keresni, még pedig véres verejtéssel. És arra sem számítottatok, hogy az egyes felebbvalók gondoskodnak majd arról, hogy kell ellensúlyozni, ha kell, százalékeppen, az engedélyezett korlátlan százalék megkeresését. Bizonyosságul álljon itt a következő kis história.

A sátoraljaujhelyi műhelyben volt olyan csoport is, amely annakidején élt is a különösen hangos engedménynyel és derűre-borura csinálta is a nagy százalékokat. De ma már, nem tudjuk mi oka lehet annak, még a napszámját sem tudja előteremteni, pedig még nem vonták vissza azt a hirtelen előkerült nagy kedvezményt, amit az 50. sz. Hivatalos Lap napvilágra hozott. Lássuk csak, miből származik ez a különös átváltozása a helyzetnek? Mi munkások magunk vagyunk az okai. Mi magunknak ássuk sírunkat, mert nem emberekhez méltóan viselkedünk egymás iránt. Az az elvakultság, amely erőt vett rajtunk a porhintés után, szinte megdöbbentette a komolyan gondolkodó embereket. Sokan mondták, hogy csak azt igyekezzünk megvédeni, amit már megszereztünk, de a porhintés elkábitotta különösen azon embereket, akik mindig szeretik magukat a felsőbbséghez döröglni és elhagyták azt a helyet, amely hatalmas erejénél fogva egyedül képes arra, hogy szerzett jogainkat megtudja védeni. Mig ezt be nem látja minden munkás, hogy az ő ereje fölött csakis ő rendelkezik, addig minden más irányban haladó törekvés kevés ahoz, hogy keresetének csorbulását megtudja akadályozni.

## NYILT TÉR.\*)

Minden bővebbi magyarázat nélkül mindenki tudni fogja, hogy fenti cím alatt csupán az állomáselőjáró és állomásfelügyelő egy elenyésző kis csoportjáról lehet szó.

Ez a diszes társaság évek óta nem tud belenyugodni abba, hogy ők is, a többi al-tiszti kartársakkal együtt, egyenlő elbánásban részesülnek. Jobb elbánást, nagyobb fizetést, de főleg diszesebb ruhát követelnek.

\*) E rovatban közlöttékért nem vállal felelősséget A szerk.

