

MAGYAR VASUTAS

A magyarországi vasuti munkások érdekeit képviselő közlöny.

Előfizetési díj:

Egész évre	4 kor. 80 fill.
Fél évre	2 „ 40 „
Negyed évre	1 „ 20 „

Megjelenik minden hó 1. és 15-én.

Egyes szám ára **20** fillér.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

VII., Csömöri-út 28. szám,
ahova mindennemű levelezések és egyéb küldemények
intézendők.

Zászlóbontás!

Megmozdultunk! Vegyük tudomásul, akiket illet, tudják meg följobbvalóink, hogy nemcsak a hivatalnokok, hanem a magyar államvasutak műhelyeinek munkásai, a forgalom és a pályáknál alkalmazott páriák is megmozdultak. A magyar állam igazi rabszolgái is megunták már az évek hosszú során át tartott türelést és szenvedést.

Zászlót bontunk, hogy köréje csoportosítsuk mindazokat, kik az állam szolgálatában nyomorognak és kiknek megtiltották, hogy szívük keservét nyíltan elpanaszolják. Férfias küzdelemre szólítjuk mindazokat, akikről még azt a kevés jogot is elkobozták, amelyet a többi munkástestvéreink élveznek.

Míg a magánvállalatokban alkalmazott munkástestvéreink szabadon szervezkednek, addig nekünk a leghatározottabban megtiltották a szervezkedést; míg az egész világ fölvilágosult munkássága bátran küzd emberi jogaiért, addig nekünk sem a munka mellett, sem a szabad időnkben még mukkanni sem szabad.

A magyar állam nem elégszik meg azzal, hogy nyomoruságos munkabérért eladjuk munkaerőnk, hanem az egyéni szabadság, a legtermészetesebb emberi jog földadására is kényszerít bennünket.

E türelhetlen, e megalázó állapotok ellen akarunk küzdeni. Legyen vége a meghunyászkodásnak, vége a megaláztatásnak. Fegyvert kovácsoltunk magunknak, amelylyel védeni akarjuk elnyomott testvéreinket és támadni ellenségeinket.

Munkástársaink bizalmiférfiakat választottak, kiknek feladatává tették, hogy a magyar államvasutak proletárjait képviseljék, kiknek kötelességévé tették, hogy az elnyomottak, a hallgatásra kényszerített vasuti munkások ügyét védjék.

Bizalmiférfiaink számolva a viszonyokkal, elhatározták, hogy lapot adnak ki. És e határozatot csakhamar követte a tett. Szaktársaink áldozatkészségének köszönhetjük a „Magyar Vasutas” megjelenését. Munkások, proletárok alapították ezt a lapot, s így természetesen a munkások, a proletárok érdekeit fogja védeni és fejleszteni.

A Magyar Vasutas hű tükre lesz a létező viszonyoknak; minden mellétekintetek nélkül fogja föltárni azokat a nyomoruságos állapotokat, melyek a műhelyekben, a pályaudvarokon és mindenütt, ahol vasutasok vannak, uralkodnak. De a Magyar Vasutas nem elégszik meg azzal, hogy föltárja és ismerteti a vasuti munkások szomorú helyzetét, hanem küzdeni akar a szebb jövőért. Harczosa lesz ama magasztos eszmének, amely a világ ösz-

szes fölvilágosult munkásait lelkesíti. Vezére lesz az elnyomottaknak és lelkesíteni fogja a csüggedőket, oktatni a kevésbé fölvilágosultakat.

Athatva ama tudattól, hogy csak az összetartás, a szervezkedés segítségével tud a munkásság jobb létviszonyokat magának kivívni, a Magyar Vasutas ápolni és fejleszteni akarja az összetartás és szervezkedés eszméjét. Teljes erővel fog a vasuti munkások gyülekezési és egyesülési szabadságáért harcolni. A műhelyekben és a pályaudvarokon uralgó kémkedési rendszert a legkeményebben, a legkiméletlenebbül fogja ostromozni.

A Magyar Vasutas nem ismer följobbvalót, nem hajlik meg a főnökök vagy igazgatók előtt. Érdem szerint fog elbánni mindazokkal, akik a munkások érdekei ellen törnek.

A Magyar Vasutas nem magánvállalat, nem nyereszkesedési célzattal indult meg, hanem a vasuti munkások tulajdona és minden jövedelmét az utóbbiak érdekeinek fejlesztésére fordítja.

Fölhívjuk tehát a munkástársakat, hogy támogatassák lapjukat. Ne legyen vasuti munkás, ne legyen vasuti alkalmazott, ki e lapra elő ne fizessen.

Előfizetési föltételek:

Egész évre	4 kor. 80 fillér
Fél évre	2 „ 40 „
Negyed évre	1 „ 20 „

A szerkesztőség és kiadóhivatal.

Üdvözlét. Az osztrák vasutasok végrehajtó bizottságától és az „Eisenbahner” szerkesztőségétől a következő buzdító sorokat kaptuk:

Magyar vasuti munkások!

Kellő szervezet hiányában sorakozzatok a szaklap köré, amely helyes szerkesztés mellett egyelőre a szervezkedést pótolni fogja. Az osztrák vasutasok egy ízben szintén a szaklapot használták egyedüli szervezkedési eszköznek, midőn a 24 ezer tagot számláló vasutasok szervezetét 1897-ben brutálisan feloszlatták.

A szaklap segítségével újabb szervezetet létesítettünk, amely ma több tagot számlál, mint annak idején a feloszlítás előtt. Tisztelt elvtársaink! Sok szerencsét kívánunk törekvéstekhez és hiszszük, hogy a magyarországi vasuti munkások érdekében minden elnyomatás dacára hasznos működést fogtok kifejteni.

Elvtársi üdvözléttel:

Tomschick József.

Mi történt eddig?

Nyolcz esztendővel ezelőtt, 1896 tavaszán történt, hogy a máv. munkásai mozgalmat indítottak. Mozgalmuknak egyetlen célja volt: az elaggás és munkaképtelenség napjaira a száraz kenyér biztosítása, vagyis a *nyugbér-intézmény létesítése*. Az északi főműhely munkásai közül bizottság alakult és *szolgálati uton* terjesztettek elő egy memorandumot, amelyben a nyugdíjkérdés rendezését kérték.

A szolgálati uton azonban *hét esztendeig* barangoltak eredmény nélkül. Nincsen a főfelügyelőségnek, az igazgatóságnak, a miniszteriumnak oly előszobája, amelyet e szolgálati uton be nem jártak, nincs olyan kilincs, amelyet számtalanszor meg nem nyomtak, hogy a zörgetésre az ajtó megnyitassék. Igérték is mindenütt, hogy a nyugdíjkérdést rövidesen rendezik. De az ígért csak ígért maradt, valóságra sohasem változott.

Vége 1903 január havában értesítette a bizottság a munkástársakat, hogy: Bánovits Kajetán igazgató ur Ö méltósága a kereskedelmi miniszter ur Ö nagyméltóságától nyert felhatalmazása alapján kijelenti, hogy: 1. A nyugbér-intézmény befejezett dolog. 2. A miniszter ur Ö nagyméltósága megengedte, hogy addig is, míg a nyugbér-intézmény formálisan életbe lép, mindazon műhelyi munkások, akiknek megfelelő szolgálati idejük van s akár betegségből kifolyólag, akár elaggott koruknál fogva beállott munkaképtelenségük következtében, önhibájukon kívül, munkasállásukat elvesztik, a nyugbér-intézmény czimén megfelelő ellátásban részesülnek. Ö méltósága megengedte, hogy ezen „*örömhirt*” közölhessük munkástársainkkal.

Örültek is a máv. munkásai e hírek. Örömről azonban igen korainak bizonyult, mert csakhamar be kellett látni, hogy a nyugdíj rendezése még mindig a messze jövőben várat magára. Ugyanis 1903 május 15-iki kelettel érkezett a műhelyfőnökségek részére hivatalos irat az igazgatóságtól, amelyben írva van, amint következik: „A kereskedelmi miniszter ur Ö nagyméltósága a munkások és családjaik részére a nyugbér-kérdést rendezni óhajtván”, *statisztikai adatok összeállítását rendeli el*.

A szolgálati ut taposásának ez az eredménytelensége arra készítette ezek után a máv. munkásait, hogy a nyilvánosság elé vigyék ügyüket és oly pártfogókat keressenek, akik a munkásság igaz és jogos érdekeinek mindenha szószólói és akik éppen ezért az ő ügyüket is felkarolni hivatottak.

Ily pártfogót keresett néhány névtelen máv. munkás a „Magyarországi szakszervezetek tanácsa”-ban. És jó helyen kopogtattak. A szakszervezeti tanács a szervezetlen máv. munkások ügyét magáévé tette. Meghallgatta sérelmeiket és kívánságaikat és kész volt ezeknek tolmácsává szegődni.

De nemcsak a nyugdíj kérdését vette kezébe a szakszervezeti tanács, hanem mindazt, amit mint legsürgősebb, jogos és minden nehézség nélkül teljesíthetőnek vélt kívánságot a kereskedelemügyi miniszter elé kívánt vinni a máv. munkásai érdekében. Így történt, hogy a szakszervezeti tanács 1903 július 26-ára az új

Vasutasok! Május elseje a munkásság világünnepé.

városháza közgyűlési termébe nyilvános vasuti munkásgyűlést hívott egybe. E gyűlésen ezrével jelentek meg a máv. munkásai, bebizonyítva, hogy a gyűlés egybehívására kibocsájtott röpiratban foglaltakkal igenis rokonszenveznek. Maga a gyűlés lefolyása pedig határozott tanuságot tett arról, hogy nemcsak rokonszenvről lehet szó, hanem határozottan az összes egybegyűlteket óhajtásait adta elő *Bokányi* Dezső, a gyűlés szónoka, mert minden kijelentését, minden kívánságát, a melynek teljesítését kívánta, orkánszerű tapsvihar és a tenger zugásához hasonló helyeslés fogadta és mert hasztalan erőlködött a felsőbb helyről kivezényelt *Keleti* Oestreicher Lajos, a hivatalos „Vasut” című lap szerkesztője egyenlenséget és zavart okozni, az utóbbit meg sem hallgatta a gyűlés s így kénytelen volt a tomboló zajban el nem mondott beszédét lapjában közreadni, hogy beszéde mégse vesszen el teljesen az utókor számára.

Bokányi Dezső mindenekelőtt elmondta, hogy a munkások érdekképviselője, a szaktanács, azért hívta egybe a gyűlést, hogy sérelmeiket bátran a világ elé tárhassák. Nem tartották be a szolgálati utat, mert az igazmondás — a szigorú fegyelmi szabályzat alapján — a *felsőalálók száműzetését eredményezhetné*; de nem tartották be azért sem, mert ez az utat a múltban nem vezetett kellő eredményre. Hét esztendő óta sürgetik a nyugdíjügy elintézését, de mindeddig csak annyi eredménnyel járt, hogy a miniszter statisztikai felvételt rendelt el a kérdés tanulmányozására. Három év előtt három kitüntetett öreg munkás kapott ugyan némi nyugdíjat, de a többiek ügyét úgy intézik el, hogy a munkások szombatonként gyűjtenek maguk között nyomorba jutott társaiknak. Mikor még az ugynevezett „osztrákok” kezében volt a vasut egy része, ennek munkásai beléphettek a véglegesítettek számára alapított nyugdíj-egyesületbe, amióta azonban a magyar államvasut vette kezébe a vasutat, ez a kedvezmény megszűnt. A munkások mai gyűlésének az a célja, hogy a munkások egyéb sérelmeit is felsorolja. *Bokányi* ismerteti ezután a munkások azon sérelmeit és kívánságait, amelyeket alább, az emlékirat ismertetésénél közlünk.

Nem sztrájkról van szó — folytatta *Bokányi*

— hanem határozott válasz kéréséről. Hogy ez mindeztideig nem történt meg, annak okát a munkások nem a miniszterben keresik, hanem a minisztert helytelenül felvilágosító gerincztelen hivatali intézményében. Indítványozta ebből kifolyólag *Bokányi*, hogy a magyarországi szaktanács képviselőiből küldöttség menesztessék a miniszterhez, akit felkérnek nyilatkozattételre. Ha a miniszter megígéri, hogy a mozgalmat vezető vasuti munkások nem rendszabályoztatnak meg, akkor a szaktanács szívesen átadja az ügy további vezetését a vasuti munkásoknak.

A gyűlés megbízta a szakszervezeti tanácsot, hogy a máv. munkásainak ügyét ideiglenesen tovább vezesse és kívánságait úgy, mint panaszaikat emlékiratba foglalva, küldöttség útján — a szolgálati utat célra nem vezető ösvényeiről letérve — közvetlenül a kereskedelemügyi miniszter elé terjessze.

Hosszabb időt vett igénybe, amíg a szakszervezeti tanács e megbízásnak eleget tehetett. A közbejött politikai válság alatt, amikor t. i. a Széll-kormány lemondott, majd a rövidéletű *Khuen-Héderváry* gróf kormányelnöksége idején, sőt a *Tisza-kormány* ország-lása elején is, lehetetlen volt a kereskedelmi minisztertől kihallgatást nyerni. De végre meg lett!

1903. december havában a szakszervezeti tanács küldöttséget vezetett *Hieronymi Károly* kereskedelmi miniszter elé és átadta neki a memorandumot, amelyet lapunk szűk terjedelme miatt csak kivonatossan közölhetünk a következőkben:

Mindenekelőtt utal az emlékirat arra, hogy „szomorú körülmény készítette a máv. munkásokat arra, hogy kívánságaik előterjesztésének ezt a közvetett módját válaszzák” s csakis a minisztertől függ, hogy „elmuljék náluk az a kétségtelenül megszégyenítő helyzet, hogy azért, mert csipetnyivel több, *parányival biztosabb kenyeret* kérnek a munkabírák napjaiban, s *kenyeret*, ha még oly szűkösön, az *elagás idejére*, vagy őket *tul-élő családtagjaik részére, elbocsájtva, a munkából kikergetve, kenyerüktől megfosztva, vagy munkában ugyan, de üzve-hajszolva* elmékedjenek azon, hogy ami szabad az államhivatalnokoknak, ami szabad a magánüzemek

minden rendű és rangú munkásainak, az az állami üzemek munkásainak *éhezés terhe alatt tilos*”.

Miután a szakszervezeti tanács a kormány-nak az utóbbi időben kiadott, az osztály-elfoglaltságon fölülemelkedő szociálpolitikai rendeleteire mutatva, ama reményének ad kifejezést, hogy ezuttal a kellő helyre vittük kérésünket, áttér a kívánságok ismertetésére, amelyeket röviden a következő pontokba foglalhatunk össze:

1. A máv. műhelyekben és pályaudvarokon a munkás, bármely foglalkozási ágból került is oda, rövidesen részmunkássá válik. Emellett elfelejti tanult szakmáját, amelyet bármely műhelyben értékesíthetett. Ha már most a máv. munkásai elbocsáttatnak munkájukból akár az osztály- vagy műhelyfőnök *szelvényéből*, akár azért, hogy *protekciós* embernek nyissanak utat, akár mily ügyességre tettek is szert a máv.-nál előforduló munkáknál, foglalkozást szakmájukban vagy egyáltalában nem, vagy csak nagyon nehezen kapnak, mert mindenütt tudják, hogy eredetileg megtanult szakmájukat elfelejtették. Mint-hogy pedig ezzel a munkások nemcsak kenyerüket, de a kenyérszerzésre való alkalmat is elvesztik, kérik a máv. *munkásainak véglegesítését*. Mindazok, akik a máv. szolgálatában két évet eltöltöttek, *kineveztesse*nek.

2. Amennyiben az ezidőszerinti egyezményes (akkord) munkabeosztás mellett a fenti óhajt lehetetlen volna teljesíteni, kérik eme rendszer eltörlését és helyette *évi vagy havi meghatározott (fix) fizetést lakbérilletmény-nel*. E meghatározott fizetés, ha már nem lehet több, de semmiesetre kevesebb ne legyen, mint ezidőszerinti átlagkereset. Egyben az is megállapítandó, hogy mely időközben kell a munkás fizetésének emelkedni, nehogy az illető protekciójától vagy a főnök kegyétől függjön az előléptetés.

3. Az emlékirat előadja a *nyugdíjkérdés* rendezése végett hét hosszú éven tett lépések eredménytelenségét, amit már fentebb ismertettünk. Kéri, hogy a máv. munkásai *25 évi szolgálat után teljes nyugdíjat, halál esetén — a kellő szolgálati idő után pedig a hátramaradt családtagok azonnal nyugdíjat* kapjanak.

TÁRCZA.

Vasutasok.

Kisvárosi állomás. A bokrok most bimboznak és a sineken tul tavaszi alá szántanak a földmivesek. Egyik éppen a pálya hosszában ballag az ekéje után. Két kis tehén huzza könnyen — lassan a porhanyó földön a nyikorgó szerszámot. Az ember kényelmesen fogja az eke szarvát; a fejét meg oldalt hajtja és gondolataiba elmerülve nézi, nézi: mint nyiladozik a négy-öt ujjnyi mély barázda és hallgatja, amint érdes csikorgással karmolászsa az itt-ott kavicsos föld az eke vasát.

Egyhangu munkája mellett el-elgondolkozik:

— Szántok, vetek, vesződöm: a termés az uraké — adóba. Magam, a családom rongyoskodik, az urak meg elszivarozzák, urizálják a keresetünket. A sárkány nyelné el valamennyi pantallósát...

A hajszás kiugrott a barázdából. Egy tehervonat óriás mozdonya végeláthatatlan kocsisorral dübörög el a szántók mellett; ez ijesztette meg a különben jámbor állatot.

A mozdonyvezető, meg a kormos fűtő jóízűt nevetett a paraszton, amint a megvadult jószág csitogatásával kinlódott. Persze a fűtő is, meg a mozdonyvezető is csak a maga baját érzi... Igaz, van nekik is elég. Esőben, hóban, szélben, fagyban, kánikulában a forró gépen állni; milliókra menő értékekről éjjel-nappal, az életük kockáztatásával is felelni, nem kis gond. És miért, miért?... Mi lesz az idegromboló, megfeszített munkában eltöltött élet jutalma?

Kora öregség, rokkantság, talán — kegyelemkenyér... Mindamellet ők mégis uraknak tartják magukat és a parasztot ők is megvetik és kinevetik... Ugy, ugy: a faeke és a gőzmozdony: évszázadok kulturájának határjelzői egymás mellett; — de hogyan is férhetne ez össze?...

A vonat beszalad a kis állomásra. Kezdődik a munka. Rendezik a kocsikat, hangzik az ütközők tányérjainak csengő csattanása szünet nélkül. Ej! ha az a munkás, aki a kocsikat összekapcsolja, azok közé a csattogó tányérok közé kerülne?... A fékek szűkös, a gép fűtve, a nehezet emelő munkások lármája, a szekereiket rakó kocsik lovaikat biztató káromkodása: a modern Babel... Pénz-isten különb zürzavart tudott csinálni az érte dolgozó emberek között, mint a bibliabeli isten...

Mig kint a pályán az izzadásra készített munkában, hangos szuszogással fáradoznak, nyögnek a munkások, addig bent a forgalmi hivatalban ugyan vígan vannak az urak: a pénztáros, pályafelügyelő és gyakornok. A főnök vonalat ellenőriz, hát lehet kártyázni is. Csak emelgetnek. Aki a legrosszabbat emeli, egy liter bort fizet. A gyakornok vesztett. Amint a gyújtószálak és nadrággombok közül előkeresgéli a bor árát, leejt egy huszfillérest. Szerencsésen begurult a pénz a kassza alá. A piszkálgatás közben előcsuszik a pénzzel egy névjegy is: Szekeres Antal volt rányomtatva.

— Hát ez ki legyen, pénztáros ur? — kérdezősködik a fiatal ember.

— Hohó, praksi ur, csak hozassa el a bort, majd amellet elmesélem, mert története van ám annak a névnek.

A „restó”-ból hamar beállították a bort, a pénztáros ivott egyet és elkezdte:

— Nehány évvel ezelőtt, még maga nem volt itt fővigyázó ur, maga meg praksi, talán még a világon sem volt, beosztottak hozzánk egy derék fiatalembert. Nem tudtuk, kicsoda-micsoda, de meg hiába is kérdeztünk, mert megtagadott minden fölvilágosítást. Nem beszélt szolgálati ügyeken kívül senkivel a világon. Ha elvégezte a szolgálatát, behúzódott a szobájába, vagy ha jó idő volt, a mezőn kószált. De nagyon ügyes ember volt. Csak úgy veszett a dolog a keze közül. Én hol vittem haza elsején pénzt, hol nem: a sok büntetés, hiány úgy megapasztotta, de vele ilyesmi meg nem történt. Tiszta csuda volt, no.

— Megálljon pénztáros ur, kenje meg a gégejét, mert már nyikorog — kínálja a bortal a gyakornok.

— Iszom, iszom, hanem aztán adjon már egy cigarettát is praksi ur.

— Tessék a dohány, csak vastagot ne sodorjon, mert még messze van elseje...

Most azután a füsttel versenyt tódult a pénztáros szájából a szó.

— Tudják urak, olyan volt az a titokzatos fiatalembert, no mit is mondja, no... éppen olyan volt, mint mikor a pesti állatkertbe visznek valami forró égövi állatot. Az is behúzódik a ketreczébe, didereg, sehogyszem tetszik neki az új éghajlat és a környezet... ez a mi fiatal emberünk éppen ilyen volt. Azután elkezdett soványodni. Csupa szomorúság volt. A munkájába is került már hiba és bizony nem röstellem bevallani, annak örültem legjobban, mikor ő rá is kiszabták az első büntetést...

Ne legyen vasuti munkás, ki nem előfizetője a Magyar Vasutasnak!

4. Utalással arra, hogy a kötelező baleset-biztosítás kérdésének törvényhozói uton való megoldására az előkészítő munkálatokat már maga a miniszterium is megtette, továbbá tekintettel arra, hogy a vasuti munkásoknál a súlyos balesetek száma (kivált a lázas akkordmunka révén) nagyon gyakori, kéri a *kötelező balesetbiztosítást*.

5. Kéri a *teljes vasárnapi munkaszünetet*. A forgalomnál alkalmazott munkásoknak legalább minden második vasárnapjuk legyen szabad. A vasárnapi munkáért és esetleges utánórákért, amennyiben ily munkák feltétlenül szükségessé válnának (forgalmi akadályok elhárításakor stb.) külön díjazást kérnek.

6. A *munkaidő* maximálisan 10 órában legyen megállapítva. Manapság a MÁV. műhelyeiben a munkaidő teljesen szabályozatlan. Míg a főváros egyik-másik műhelyében évek óta csak háromnegyed munkanapot dolgoznak, máshol a munkásvédelmi szempontból elfogadható normális munkanapot szinte állandóan túllépik. Kéri a MÁV. munkásai e *munkaidőaránytalanosságot* eltüntetését.

7. Közegészségi szempontból kéri a munkahelyeken *mosakodó helyiség berendezését*, vagy ahol már van, de annak használatától a munkások eltiltattak, *előttük e helyiség megnyitását*.

8. A *katonai gyakorlaton eltöltött időre járó fizetés ne vonassék le* a munkások fizetéséből, mert ma a munkások családtagjai éhezéssel fizetik meg azt, hogy kenyérkeresőjük honvédelmi kötelezettségének eleget tesz.

9. Évenként 8 napi szabadság adassék.

10. Ha valamely munkás *kihágást* követ el, ne ítéljen felette egyoldalúan a főnök, hanem indíttassék meg ellene a *fegyelmi eljárás*, melynek tárgyalásába vonassék be a *szakmabeli munkások megbízottja is*.

11. Mondassék ki szabályban, hogy azon *műhelyfőnök*, aki munkásait akár közvetlen, akár közvetett uton *egyesülési szabadságukban* korlátozná, *szabálytalanságot* követ el, mely *büntetést* von maga után.

Ezt tartalmazza nagyjában az emlékirat.

Hieronymi miniszter szívélyesen fogadta a küldöttséget, de mivel új ember, időt kért a tanulmányozásra. Háromszor is megsürgette

— Így tavasz felé volt ni. A „négyes“-sel egy csomó mesterlegényféle jött és itt kiszállottak. Szekeres volt éppen szolgálatban. Áll a perronon. A kijárat felé tóduló mesterlegények közül egyik kiválik és se szó, se beszéd: szemközt köpi Szekeres kollégát. Véletlenül én is láttam a dolgot és szaladok, hogy az inzultust megtoroljuk, de a munkások fenyegetődztek, orditoztak: „Renegát, renegát! Eladtál bennünket, meg magadat is, te gyalázatos!”

— Megkérdeztem egyiktől: mi dolog ez? Honnan ismerik Szekeres urat? Így tudtam meg: köztük volt munkás. Kitűnő esze volt. Ő volt a bizalmi férfiak. Sztrájkoltak és mert a gyárosoknak retteget veszedelmük volt, hát lekenyerezték a hivattal. Most már aztán vége volt a titokzatosságnak

— Szekeres, az inzultus után, amint eleresztette a vonatot, fölszaladt a szobájába, tett-vett.

— Éppen így rendezték a „hatvan“-as tehervonatot. Éppen így sütött a nap. Már javába vetették akkor is az árpát. Amint itt dolgozom, nagy kiabálással futnak be hozzám az emberek: a Szekeresnek vége. Futok ki, hát fej nélkül fekszik a sinen. A pufferek közé tette a fejét. Mint a kása, ott ragadt az agyveleje az ütköző tányérján; a szemgolyói a földön hevertek, a vér fecskendett; br! most is borsószik a hátam, ha rágon-dolok... Így esett a história, prakszi ur!

Az urakat nagyon lehangolta a szomorú történet. A gyakornoknak nem esett jól a bor sem. Eltakarította szem elől a boros flaskót, poharakat. A pénztáros pedig kiment a peronra és eleresztette a kész tehervonatot.

Naszódi Zsigmond.

a választ a szakszervezeti tanács küldöttsége. Legutoljára, amikor a miniszter a zavaros politikai viszonyokkal mentegetődzött s ezzel okolta meg, hogy az ügyet még nem tanulmányozta, a küldöttség szónoka megkérdezte tőle, hogy — mivel világosan akarunk látni — mondja meg: a most mozgolódó hivatalnokok és altisztekkel együtt rendezik-e a MÁV. munkások ügyét? A miniszter „nem”-mel felelt.

A szakszervezeti tanács erre 1904. márczius 6-ára a Hermina-kertbe nyilvános MÁV. munkásgyűlést hívott egybe. Itt ismét Bokányi Dezső volt az előadó, aki ismertette az 1903. július 26-ika óta történeteket, majd így folytatta:

Az a hír terjedt el, hogy a MÁV. munkásai sztrájkra készülnek. Nos, az a tábornok, aki rosszul kiképzett, gyöngé kis csapattal támadná meg a hatalmas ellenséget, az nem hős, hanem bolond. Tehát nem lehet sztrájkról szó, csak szervezkedésről, az erők összpontosításáról. Nem kell megijedni holmi kicsinyes tekintetek miatt. Sok a hiba főt, de még több lent. A kis legények, a kis káplárok és őrmestereknél kell a bajok forrását keresni, ezek festegetik mindig az ördögöt a falra — a munkavezetők és a besugói a munkásságnak — ezek akarnak nyomást gyakorolni a munkásságra. Nem kell immár félni, mikor ilyen hatalmas a mozgalom, különösen pedig akkor, mikor a miniszter maga ígérte meg, hogy ezért a mozgalomért senki se fog rendszabályozást kapni.

Ott kell kezdeni, ahol sok éveknek előtte elmulasztották, előre a szervezkedés nagy munkájára. Indítványozza, a nagygyűlés válaszszen egy bizottságot, amely a szaktanács-csal együtt működve, *előkészít egy országos MÁV. munkás-értekezletet, kidolgoz egy szolgálati szabályzatot, megveti az alapját a vasuti munkás-szaktalpnak s megállapítja a szervezkedés formáit.*

A gyűlés ezt az indítványt, mint legcél-szerűbbet, magáévá tette oly módon, hogy a bizottságba *mindenholnan válaszszenak bizalmi férfiak.*

A bizalmi férfiakat már eddig csaknem mindenütt megválasztották és a bizottság megkezdte működését. Mindenekelőtt kimondták, hogy az emlékirattól eltérően ne 25 évi, hanem már 20 évi szolgálat után adassék a MÁV. munkásainak teljes nyugdíj, baleset folytán bekövetkezett munkaképtelenség esetén pedig *azonnal* részesüljenek nyugdíjban. Kimondták, hogy a *munkaidő maximuma* ne 10 órában legyen megállapítva, hanem *fokozatosan 8 órára* legyen leszállítva. Elhatározták továbbá azt, hogy a *szolgálati szabályzat* *hirdet 29. §-a hatályon kívül helyezésére* mozgalmat indítanak, mert ez a szakasz gátolja a munkások szervezkedését, amennyiben kimondja, hogy a munkások csakis szolgálati uton betérjesztett és a fenntartástól helyben hagyott alapszabályok alapján alakíthatnak szervezetet.

Épen azért, mert ez a § áll a MÁV. munkásainak útjában, történik meg az, hogy a MÁV. munkásainak szervezkedése éppen fordítva történik, mint más munkásoké. Míg máshol a munkások előbb szervezkednek és csak akkor adnak ki érdekeik képvisetetére lapot, ha már elég erősek, a MÁV. munkásai előbb adnak ki szaklapot, mert a lap egyedüli harci fegyverük igazukért vívott nehéz küzdelmükben. Ezzel igyekeznek és fognak is toborozni szaktársaik és bajtársaik táborába küzdő férfiakat, akik szembeszállva minden veszéllyel és bajjal, bátran harcolnak az összesség jogaiért.

Az országos bizottság ezért határozta el a lap kiadását. A lap árát pedig azért volt kénytelen aránylag magasra, számonként 20 fillérre szabni, hogy ily módon tegyen szert anyagi eszközökre, amelyek lehetővé teszik, hogy az igazság terjesztése végett agitálhassanak.

A „Magyar Vasutas” megjelenése forduló pontot képez a MÁV. munkásainak életében. E naptól kezdve nem az északi főműhely irodájá-

ból dirigált „nyugbér-bizottság” (?), hanem az összes vasuti munkások vezetnek és intézik az ő igaz képviselőik közvetítésével a mozgalmat.

Megindult tehát a lavina. Most már bátorság, kitartás, türelem és összetartás! A magunk lábára álltunk, előre tehát a szervezkedéssel.

S ha majd nem egy kirendelt bizottsággal, hanem a munkások ezreivel áll szemben az államhatalom, akkor komolyan fogja venni őket és kívánságaik teljesülni fognak.

MÁV. munkásai! Legyünk komoly férfiak, akik küzdeni tudnak azért, amit maguk elé czélul tűztek!

Előre!

S Z E M L E.

Belföld.

Mi ésők. Hetek, de talán hónapok óta tart az a mozgalom, melyet az államvasuti hivatalnokok, altisztek és szolgák indítottak egy csekélyke fizetésemelés céljából. A magyarországi sajtó kivétel nélkül pártját fogta a mozgalomnak s hónapok óta alig van nap, hogy a fővárosi sajtó egy-két vezető cikket és hosszabb tudósítást ne áldozna a jó ügynek abban a reményben, hogy az államvasuti hivatalnokok és altisztek között sikerül neki néhány előfizetőt fogni. De a sajtónak trombitálása nem tud lelket lehelni a mozgalomba. Hol itt, hol amott bémul meg a szervezet, s mozgalmak inkább csak szánsalmas vonaglás, vergődés, semmint egy élet-erős, tetteképes szervezet öntudatos működése. A mozgalom a maga ügyefogyottságával különben se lep meg bennünket. Mert minden mozgalom elnyavalyásodik, amely pusztán a jelen apró előnyeért, néhány forintnyi fizetésemelésért indul. A mozgalmaknak messze kiható céljuk ad életet és erőt. De ezt a messze kiható cél, mely egy egész társadalmi rétegnek tartalmat adhatna, nélkülözi ez a mozgalom. Apró torzalkodások, intrikák, besugások és árulások szakadatlan láncolatát láttuk csak eddig. És mindenek fölött nélkülöztük az öntudatot abban a műháboruban, melyet a vasuti hivatalnokok és altisztek folytattak, kunyorálást csak, de nem akarni és jogukat követelni tudó munkás férfiak önértékes föllépését láttuk a nagy hanggal megindult mozgalomban. Jóakaratot, méltányosságot kértek, holott tudhatnák, hogy az állam a legnagyobb és legelketlenebb kizsákmányoló, mely csak az erősen szervezett erő előtt hajol meg. Jóakaratot, méltányosságot nem ismer s csak *kényszerűségből* mond le a haszon egy részéről, melyet alkalmazottainak erejéből kisorsol. Vagy nem látták, mint csördített kö-zibük a kereskedelmi miniszter és az államvasutak igazgatója, mihelyt a szervezkedést modern alapokon akarták megcsinálni? Csak hire kelt a „sebesültek” pénztárának, a jogtiprás okáda a maga rendeleteit.

Nem, ezzel a szervezkedéssel, ezzel a mozgalommal, melynek nincsen gerince, mi vasuti munkások nem forrhatunk össze. Nem mehetünk együtt azokkal, akik egyetűk megalkotásánál eltűrik, hogy felettes hatóságuk rájuk kényszeríti az elnököt. Mert hogyan legyen áldásos az egyesülés, ahol a szövetező emberek az elnökükben mindig a hivatali fölébvalót kénytelenek látni, akit a kormány ellenőrző közegül küldött a nyakukra. Hiszen az egyesülésnek ez a formája olyan, mintha rendőri felügyelet alatt menne végbe. Ily egyesületbe ki meri nyitlan, minden kertelés nélkül elmondani a maga akaratát? Senki. Hisz ott az ellenőr, aki az elnök személyében a magyar királyi besugó szerepét tölti be.

Szabad, független szervezkedés, korlátlan egyesületi és gyülekezési joggal — ez a mi jelszavunk. Mert csak e jelszó győzelme mellett védelmezhetjük meg a kizsákmányolt ezrek érdekeit az államhatalommal szemben.

És jelszavunknak győzni kell. Győzni fogunk és példát adunk majd a hivatalnokoknak, aliszteknek és szolgálknak, hogy miképpen harcol az öntudatos munkás, aki nem kunyorál, de jogaira támaszkodva követel.

A „nyugdíj-bizottság” figyelmebe! A márczius havában megtartott bizalmi férfiak értekezlete, amelyen az összes fővárosi vasúti munkások képviselve voltak, egyhangulag a következő indítványt fogadta el:

Tekintettel arra, hogy a Budapest északi főműhely keretén belül működő „nyugbér-bizottság” nem a munkások által lett választva, kilencz évi működéséről soha be nem számolt, különben is az irodából lesz dirigálva, kimondja a bizalmiférfiak értekezlete, hogy ezt a bizottságot *illetéktelennek tartja az összes vasúti munkások nevében beszélni.*

A máv. mint munkaadó. Évekig dolgozott a keleti pályaudvar villany-fejlesztő telepházán *Hámon* nevezetű munkástársunk. Az erős savakkal való munkálkodása révén elvesztette mindkét szeme világát. Az igazgatóság ahelyett, hogy valamely nyugdíjat adott volna, minden lelki furdalás nélkül elbocsájtotta. A „Népszava” az esetet szóvá tette és amint hallatszik, az ügyet újból vizsgálat tárgyává fogják tenni. Ugyancsak szóvá tette a „Népszava” ama kizsákmányolási rendszert, mely a keleti műszaki kocsihivatalnál lehetővé tette, hogy a Westing-féknél alkalmazott lakatosok 450 órát dolgoztak havonként. A nyilvánosságra hozatalnak meg volt az eredménye, amennyiben az illetőket 5 korona napifizetéssel osztották be s pedig úgy, hogy hosszú szolgálat után szabad nap, azután pedig rövid szolgálat következik.

Mi lesz a forgalomnál alkalmazott munkásokkal? A forgalmi munkások helyzete egyenesen türethetetlen. Ezelőtt még csak meg voltak valahogyan, mert ha nem is szívesen, de időnkint néhány tulórát csináltak „inspekcióit” tartottak, megkerestek legalább annyit, ami kenyérre elég volt. De az üzletvezetőség „szociálpolitikái” intézkedése folytán ez be lett szüntetve. Vannak munkások, kik most 15—30 koronával kevesebbet keresnek havonként, mint azelőtt. Ha az államvasutak üzletvezetősége végre belátta, hogy a 10 órás munka is eléggé kifárasztja az embert, ne azzal tüntessen a tíz órás munkaidő mellett, hogy pl. a 24 órás szolgálatot végző munkásoknak kétszer tíz órát fizetnek. A munkás nem kívánja fáradságos és így is hosszú munkaideje után a tulórázást. De abból a fizetésből, amit a forgalomnál fizetnek, nem lehet megélni. Ugyan ez a vásárnapi munkaszünettel is. A vásárnapi vagy ünnepnap szünet ismeretlen fogalom, pedig kis jóakarattal a felváltási rendszer alapján könnyen be lehetne vezetni. Igazgató és üzletvezető urak! A munkásoknak nem kell a vásárnapi munka, nem kell az „inspekció”, hanem tisztességes munkabér, hogy élni bírjanak.

Kocsitolók. Ha száló igévé vált a máv. munkásait rabszolgáknak nevezni, milyen jelzöt érdemelnek ama páriák, kik hóban, fagyban, esőben, éjjel-nappal, állandóan életveszélyben két korona negyven fillér napi bérért (melynek egy része mindig büntetésre megy) kocsitolói, illetve gépkísérői szolgálatot teljesítenek. Kulturánk szégyene, hogy eme munkát egyáltalában így kell végezni. Bátran állítjuk, ha a munkás élete nem volna olyan olcsó, már régen alkalmazták volna a technika eddigi vívmányait is. No de ha a lökhárító közé kerülne, a halál utoléri is a kocsitolót, ez idő szerint ez megváltást jelent rá nézve, mert legalább nem kell éhezni. Baleset ellen ugyanis biztosítva van. Vagy talán nem igaz? Nyugdíj pedig minek? Ha a családtagok éheztek, akkor midőn az apa élt és dolgozott, nem lesz nehéz halála után a koplalást folytatni.

Az északi főműhely. Az ország kellő közepén van és a legnagyobb műhelyek közé tartozik, de az állapotok amelyek itt uralkodnak, még a váczi fogházzal sem hasonlíthatók össze. Az egyéni szabadságot a mérnökök, művezetők, „nyugbér-bizottság” és az élet-halál ura, a főfelügyelő élvezi. A raboknak csak addig nincs szabadságuk, míg a büntetésük tart, a főműhelyi munkásoknak még a munka után, a szabad idejükben is elbocsájtás terhe mellett meg van tiltva, hogy helyzetükről tanácskozzanak. Az elmúlt hetekben történt, hogy egy *Kafka* nevű asztalos egy csavart kalapáccsal vert be. A munkás észrevette, hogy a művezető ezt látja és ijedtében leesett a létráról. A művezető megbüntette. Egyik munkás azután azt kérdezte társaitól, hogy miért is lett megbüntetve és ezt az igazán „fiatal” művezetőt beszéd közben számár jelzővel illette. Ez be lett sugva és a munkást, ki 4 gyermek atyja és 8—9 évet töltött a máv.-nál egyszerűen elbocsájtották. Mi történne azzal a munkással, ki a főműhelyben levő szörnyű állapotokból a leplet lerántani merné? Főfelügyelő ur, kíváncsiak vagyunk válaszára.

A B. p. u. műszaki kocsihivatal kapusa, Bellovits Sándor úgy oldotta meg maga részére a fizetésemelést, hogy főfoglalkozásként az ügynökösködést és mellékesen végzi a kapusi szolgálatot. Szegény munkások egész csapata belekerült hálójába.

Negyven koronáért adogat el részletfizetésre mit sem érő órákat. Az első részlet természetesen az övé, a többi részlet összeszedésért sem lehet tőle ingyen kívánni. A szabó-mestert úgy „támogatta” volna az üzletcsinálásban, ha neki előre egy öltönyt készített. A Verseny-utcai vendéglősök szintén ismerik. „Aki nem keni a tengelyt, nem forog a kereke”. Ő megtiltotta a kapunál a „kaszirozást”. Kellő honoráriumért vállalkozott azonban ennek elvégzésére. Nem hoztuk volna ezt nyilvánosságra, mert tudjuk azt, hogy éppen úgy mint a munkásoknak, ő neki is kevés a fizetése. De miután tettlegességre vetemedett, az ő vevőivel kivételt tesz, s a munkásokat meg akarja tanítani „tisztességre”, hogy neki köszönjenek, ez uton adjuk tudtára Bellovitsnak, hogy viselje magát tisztességesen, mert a munkás mindig csak annak köszön, kit arra érdemesnek tart.

Protekczió. Van-e vasutas, aki igénybe ne vette volna, avagy van egyáltalában egy is, aki nem ennek segítségével jutott a máv. szolgálatába. Minden műhely kapujánál van ugyan egy tábla, a melyen ki kellene írva lenni, ha munkás felvétel van. De ha már a felvételhez, a fizetésjavításhoz, a kinevezéshez, szóval mindenhez protekczió kell, legalább a szaktudás, általános ismeret, a józan-ság vagy a szorgalom lenne az ajánló-levél. Szó sincs róla. A műhely-főnök szintén karriért akart csinálni sok esetben örül, ha felebbvalóinak valamilyen formában szíveséget tehet. Nem régebben történt, hogy egy 54 éves munkás, Tisza István miniszterelnök egykori választópolgára, ki 6 éve van a mávnál, kineveztetett főkocsitisztitívá. Nem azért tesszük szóvá, mintha irigyelnénk egykori munkatársunk kinevezését, de ha szabály, hogy 35 éven felül senki ki nem nevezhető, hogyan van az, hogy Tisza István egykori főkortesével kivételt tettek? Volt egy helybeli műhelyben egy asztalos; az ipse cseh állampolgár, magyarul beszélni, írni, olvasni alig tud, tulkoros, notorius alkoholist, állítólag felesége, rokonsága révén és azonkívül, mert egy nagy urnak a butorát javította, a magyar honossága megszerzése után azonnal művezetőnek neveztetett ki. Mennyire méltó volt a kinevezésre, bizonyítja, hogy két év óta már négyszer helyezték át.

Külföld.

Az angol vasutasokról. Az angol szakegyletek egy régebbi statisztikája akadván kezünkbe, azt látjuk belőle, hogy 1896-ban (tehát nyolcz év előtt) már 33,826 tagja volt a nagybritániai egyesült vasutas szövetségnek, 5364 tagja az általános vasúti munkásszövetségnek és 7015 tagja a mozdonyvezetők és fűtők egyletének, vagyis összesen 46,405 szervezett vasutas. Hát még ma! Hol vagyunk még mi, magyar vasutasok? Pedig Angliában is csak a tizenkilencedik század második harmadában építették a vasutakat, a vasutasok szervezkedése tehát nem tekinthet vissza, mint egyik-másik ipari munkás szakma, régebbi egyletekre, melyek a legényegyletekből alakultak át modern szakegylettekké. De mindenesetre elég követendő példát láttak maguk előtt a vasutasok a sok hatalmas szakegyletben, no meg azután a szervezkedési és egyesülési szabadság is odaát némiképen más és nagyobb, mint minálunk, a „szabad” Magyarországon!

Külföldi példa. Ha hamarjában el akar-nók mondani, mi mindent nem értek már el az egyes külföldi országok vasutasai kitartó szervezkedés és szívós küzdelem által, akkor e lapból egészen kiszorulnának a magyar vasutasok panaszai s az ő sanyaru sorsuk vázolása; már pedig a Magyar Vasutas a magyarországi vasutasoknak akar szószólója lenni. De azért sorát ejtjük annak, hogy elmondjuk egymás után, miképpen küzdöttek és küzdenek az angol, a franczia, hollandus, a német, az olasz, az osztrák stb. vasutasok helyzetük javításáért emberi jogaiért, mert elég fontos ez mi reánk nézve; bolond ember lenne, ki mások példáján nem okulna, teszem pusztán azért nem, mert hát azok a külföldi szaktársaink magyarul nem beszélnek. Különösen alkalmunk lesz tanulni az osztrák vasutasoktól, mert ez az ország a mienkkel határos s bármennyire szidják is minálunk egyesek az „osztrák sógort”, meg köll adni, hogy az nem birka s nem engedi az magát megnyuzatni, ahogy ez megesik keletibb országokban. Mi azt valljuk, hogy nem szégyen tanulni az idősebbtől, okosabbtól, tapasztaltabbtól s mivelhogy az osztrák vasutas idősebb s ennél fogva több tapasztalattal is bír, mint a magyar, hiszen az egész vasutügy is aránylag fiatalabb Magyarországon, mint Ausztriában, hát bizony tanulni fogunk az osztrák szaktársainktól, mert ránkfér, s nem törődünk az urakkal, kik bennünket talán e miatt ki fognak gu-nyolni, vagy rossz hazafiaknak deklarálni; Bezzeg megtanulták ők az osztrák s mindenféle külföldi uraktól, hogyan kell elnyomni a szegény embert, hát mi sem leszünk rosszabbak náluk, tanulunk mi is, — hogyan kell az ellen szervezkedni!

A nyugbér-ügy.

Nem baj, ha férges, rothadt is belül az alma, csak a külseje legyen szép piros. Csak a külső tűnjön fel kedvező színben, amit az idegenek is megláthatnak, erre ügyelnek nálunk. Az államvasutak milliókra menő tiszta haszna, a forgalom folytonos növekedése, a forgalmi eszközök szaporítása mintaszerűen tüntetik föl a külföld előtt a magyar államnak ezt az üzleti vállalkozását, s nem is mulasztják el mindezeket világgá kürtölni. De hallgatnak ám a 24 órás szolgálati idő-ről, a nyomoruságos bérekről, hallgatnak ám arról, hogy azok, akik az államvasutak hatalmas föllendülését lehetővé tették, a munkások ezrei, koldusbotot vehetnek kezükbe vénségükre, ha munkaerejüket az utolsó cseppig kiszípolyozta a legnagyobb uzsorás, az állam.

Csak egy esetet akarunk most elmondani, hogy megismertessük az államvasutak prolektárjainak sorsát. Elmondhatnánk száz esetet is, de minek volna ez. Hiszen oly egyforma a munkás sorsa.

Három évvel ezelőtt ünnepet ültek a Máv. nyugati műhelyében. Három munkást ünnepeltek. Szedmák Jánost, Huszár Jánost és Schulcz Nándort, akik már több mint 50 éve dolgoztak az államvasut szolgálatában s érdemük elismerésül a 70—80 éves munkásokat a műhelyfőnök „kegydíjra” ajánlotta az igazgatóságnak, azok pedig kitüntetésre ajánlották a miniszternek. Az elismerés nem is maradt el; mind a három munkás a Ferencz József-rend ezüst keresztjét kapta, s persze az átadás nem mehetett simán, meg kellett mutatni a munkásoknak, hogy a miniszter is megbecsüli a munkásembert. A miniszter ugyan meggondolta magát s nem ment el a munkások tiszteletére rendezett ünnepélyre, de ott volt helyette Bánovits Kajetán, aki szintén elég nagy ur a munkások előtt, s ő tüzte fel a keresztet a munkások mellére, ő adta át a munkások által összegyűjtött 100—100 forintokat az ünnepelteknek. Az államvasutak igazgatósága pedig 30 forint havi kegydíjat szavazott meg a jubilánsoknak, akik azonban ezt a kegyességet nem sokáig élvezhették, mert rövid idő múlva mind a hárman elhaltak. Persze, hogy nagy lármát csaptak az ünnepély alkalmával az újságok s ragyogó színekkel ecsetelték, hogy igazgatóság és miniszterium mennyire megbecsüli a becsületes munkást. Azt azonban egyik sem említette fel, hogy a nehéz munkában eltöltött ötven év úgy megviselte a szegény embereket, hogy csak családtagjaik támogatásával voltak képesek munkába merni s habár a munkások felszólalására kevésbé terhes kapusi szolgálatra osztották is be őket, a 80 éves öreg emberek a gyöngesség miatt szolgálati helyükön nem egyszer összeestek.

Most is vannak még 50 éven felül is szolgálatban levő munkások, kik ugyancsak gyermekeik vagy munkástársaik karján mennek a műhelybe. Nem alamizsnát, nem kitüntetés követelünk ezek részére, hanem a jól megérdemelt nyugdíjat. Koronkint igyekeznek a munkásság elégtelenségét ígérekkel lecsillapítani.

1903 január havában a nyugbér-bizottság hirdetményt tett közre, s Bánovits Kajetán igazgató a kereskedelmi miniszter felhatalmazása folytán ki is jelentette, hogy a nyugdíj-kérdés befejezett dolog s az arra jogosultak már meg is kapják azt a néhány forintot, amiből életüket munka nélkül is eltengethessék. Néhány öreg, munkaképtelen munkást haza is küldtek ezen ígérettel a budapesti északi főműhelyből, s a szegény emberek napról-napra várták otthon az értesítést, hogy nyugdíjukat folyósítják. 40 nap múlva azonban arról értesítették a várakozókat, hogy a nyugdíj még a jövő zenéje. Irtozatos csapás volt ez a szegény, szerencsétlen emberekre. Egy ember beleőrült a nyugdíj utáni várakozásba, egy 82 éves öreg munkás pedig fölakasztotta magát kétségbeesésében. S a nyugbér-kérdés még maig sincs rendezve, pedig nem kevesebb, mint kilencz éve sürgetik ezt a munkások. Azaz dehogy sürgetik. Ha a munkások mindig szem előtt tartották volna érdeküket, a kormány nem

térhetett volna ki a nyugbér-kérdés rendezése elől. Amit elmulasztottunk, azt most helyre kell pótolni. A jövő küzdelmeinek egyik fő célja a nyugbér-kérdés rendezése kell hogy legyen, s amíg ezt el nem értük, pihennünk egy percig sem szabad.

Az állomási és vasuti málházók, fűtők, pálya- és váltóőrök helyzete.

Az illetményszabályzat III. táblázatában vannak felsorolva azok a páriák, akik bár fizikailag a legnehezebb szolgálatot végzik, még sem részesülnek emberséges fizetésben és bánásmódban. Ezek a páriák névszerint: az állomási málházó, a pályaőr, a váltóőr, a fűtő, meg a vonatmálházók.

Szörnyűség leírni is, hogy milyen gyalázatos javadalmazása van ezeknek az embereknek!

Ezek a rabszolgák, akiknek se éjjelük se nappaluk, akiknek a büntetésből is a legtöbb jár ki — mert a vasutnál mindenki felebbvalójuk — 500 korona, írva ötszáz korona fizetéssel lesznek kinevezve és ez a már javított kiadásu fizetés majd csak 20—25 év múlva éri el a maximumot, 720 koronát, ha ugyan eléri és az élvezője előbb el nem pusztul a nyomorúságban.

Daczára annak, hogy e sorok írója már 25 éve vasutas, „élő” nyugdíjas váltóőrt, pályaőrt, állomási vagy vonatmálházót és fűtőt még nem látott. Ennek azonban így kell lenni, gondolják a nagy urak, mert honnan kapnánk mi a busás nyugdíjat, ha azok az igavonó rabszolgák is kapnának valamit.

Miből éljenek tehát a szóban lévő alkalmazottak? Első fizetése után jár neki havonta 41 kor. 66 fillér. Ebből a levonások egész sorozata következik: 5.21 kor. a kinevezési 50 százalék, 1.25 kor. a rendes, 3 százalék nyugdíjlevonás, 0.20 kor. bélyeg és 0.66 kor. adó, összesen 7.32 korona. Marad havonta nem több, mint 34.34 korona. Ebből a pénzből megélni, sokszor számos tagu családdal, nem lehet. Folyamodik tehát egy havi előlegért. Kap 41.66 koronát, mi egyértelmű új 3.47 korona levonással; úgy, hogy a legtöbbnek — ha még az uzorás fogyasztási szövetkezethez is fordul bevásárlás céljából, a kezéhez tényleg kiutalt összeg 16—18 koronánál nem több.

Ezeknek a páriáknak a legtöbbje csupán az utasok és felek jóvoltából él. Egy korona büntetés helyett inkább eltűri az ütleget, mert egy korona nála vagyon.

Ez a máv.-nál divó közömbösség és a vasuti alkalmazottakkal való nem törődőmség nagyon furcsa gyümölcsöt termett. Nem fél, nem ijed meg ma már senki! A betegjelentések az alsó rétegekben — pláne nagy állomásokon — oly annyira divatosak lettek, hogy a helyettesítési költségek tekintélyes összegekre rugnak. Kártérítések a felek részére még sohasem voltak oly nagyok, mint mostan. Ez megint a főntebb vázolt nemtörődőmség édes gyermeke, az alulról jövő nemtörődőmség.

Immáron azt hangoztatják, hogy 6—7 millió koronából lehet a vasutasok fizetését rendezni. No ez ugyan szép reménysugár!

Tisztán képtelenség. Tekintve azt, hogy a szolgák fizetési minimuma 720 korona kell, hogy legyen, a 20,000 szolgára csupán 4.200,000 korona esik.

Hol marad akkor még az altisztek és hivatalnokok és munkások fizetésének rendezésére szükséges összeg?

Igaz ugyan, hogy kapni a szolgálathoz ezer meg ezer embert, még ezért az éhbérért is, de az államtól erkölcsstelenség ilyen lehetőségre számítani és ilyen javadalmazással jó és lelkiismeretes szolgálatot kívánni.

Keleti Ö. Lajos.

Nem ismeritek? Itt a személyleírása. Arcza gyanusan foltos. Ajkai duzzadtak, olyan, mintha a lelkiismeretét hordozná az ábrázatán. Felső ajka az orrlíkok felé hajlik s úgy helyezkedik ott el, mint háztetőkön az esővíz csatorna. Ugy látszik, hogy a természet itt is bölcsen gondoskodott. Mert amikor az esővíz csatornát az ipse orra alá tette, jól tudta, hogy miért teszi éppen oda. Az alsó ajka merészen hajlik lefelé, úgy, hogy e két vastag, duzzadt ajk láttára önkéntelenül a gyűrűt keresed Keleti Ö. Lajos orrában. Igen a gyűrűt, mely ott lóg minden igaz indiánus orrában, akinek ábrázata hasonlatos Keleti Ö. Lajos ábrázatához. Fogai — s ez elég csodálatos — még mindig épek. Lábai a térdben szomoruan hajlanak egymáshoz. Mintha csak azon szomorkodnának, hogy ilyen kellemetlen terhet kell czipelniök.

Le kellett közölnünk ezt a nationalét, mert ránk vasutasokra elég veszedelmes ez az ifju, s így ismernünk kell őt. Ahova befurakodik, kész a veszedelem. A biztosítás egyébként kenyérkeresete, mert lapja van, amelynek minden előfizetője baleset ellen van „biztosítva”. De erről majd később beszélünk.

Ez volna hát Keleti Ö. Lajos külsőleg. A belsejének elemzése már jóval bajosabb. A veséibe nem látunk, s ha belátnánk is, a jó izlésünk tiltaná, hogy bele is nézzünk. A tettei után fogjuk tehát megítélni azt a micso-dát, melyet minden más embernél jellemnek nevezünk. És ha tetteit nézzük, nem tudjuk, sajnáljuk-e, vagy az undor bizonyos nemével nézzük-e őt. Mert ezt is, amazt is megérdemli az olyan ember, aki egész életében csak úgy tudott boldogulni, hogy *nyelvét* használta ott, ahol más ember a tudása, munkája után boldogul. Minden előképzettség, minden vizsga nélkül, tisztán a profekcióra támaszkodva jutott be a vasuthoz, ahol — hivatalos teendők végzésére nem lévén sem tudása, sem képzettsége — talponyalással igyekezett a fizetést kiérdemelni. Jellemének megfestésére különben a legalkalmasabb, ha felemlítjük, hogy 1903-ban a Máv. munkásai gyűlést tartottak, ahol Keleti Ö. Lajos a *Máv. igazgatósága nevében* szóhoz jelentkezvén, már a kezdet kezdetén lehurrogatott. De mit tett az ipse? Vasut című lapjában közöl egy hosszú beszédet, melyet a lapban a maga duzzadt ajkaival mondat el helyeslésektől és éljenzésektől kísérve. Hát itt nyilvánvaló, hogy Keleti Ö. Lajos nem a gyűlésnek, de az igazgatónak beszélt. Az volt a lényeges, hogy az igazgatóság lássa és olvassa a beszédet. Hisz nem a munkásoknak, de magának akart használni. És, hogy lelketlenségét még egy esettel jellemezzük, felelevenítjük, hogy vasuti munkást ért baleset alkalmával a szomorú esetet úgy szerkesztette ki lapjában, hogy lám milyen jó lett volna most, ha a szerencsétlenül járt munkás — előfizetője lett volna a „Vasut”-nak, melynek Keleti a tulajdonosa. Az önzés ekkora szemérmelenséggel vajmi ritkán párosul. A szerencsétlen ember szétroncsolt testét reklámcélokra, üzleti haszonra akarja kihasználni. Amikor ilyen balesetet lát, nem azért tört lándzsát, hogy a balesetbiztosítás kötelezővé tétessék, hanem

felnyitja száját oly célból, hogy fizessenek elő lapjára.

Beszéljünk talán még a hivatalnokok és altisztek mozgalmában való szerepléséről? Majd máskor. Munkások! Most már ismeritek némileg Keleti Östreicher Lajost. Ha látjátok, kerüljétek. Mert vele összekerülni fölé egy balesettel, amely ellen még ő sem tud biztosítani.

Máv. nyomda!

A magyar kir. államvasutak 40 ezer munkásainak, csak egy kis töredéke tudja azt, hogy a máv.-nak nyomdája is van, de azért még ezek sem tudják mindazt, hogy minő állapotok és viszonyok uralkodnak ott.

Ebben a nyomdában ugyanis legnagyobb részt szolgálat közben elszerencsétlenedett vagy korán elhalt vasutasok özvegyei és árvái vannak alkalmazva, kikről férjük vagy atyjuk nem tudott kellőképpen gondoskodni.

Ezeket a szegény kenyér és támasz nélkül maradt árvákat az állam keserves kegyelem kenyerén tartja el, még pedig nehéz és felelősségterhes napi 10 órai munkaidő és 40—80 krajczár fizetéssel. Mindemellett kénytelenek még eltűrni a csoportvezető és munkavezető különféle szeszélyeit és számtalanszor a tettlegességig menő gorombaságait is, anélkül, hogy ezek a szegény rabszolgák egy szóval is mernének panaszt emelni igazságtalan, a szó szoros értelmében velük szembeni gyalázatos bánásmód miatt; mert hisz akkor újból ők innák meg a levét.

Ezek a szegény, de tisztességes munkásai és munkásnői a vasutnak még maguk között sem mernek panaszkodni, mert ott van a munkavezetőnő helyettes (a spiczli, ki jóformán se írni, se olvasni nem tud), ki egész nap, ahelyett, hogy dolgozna, lesi az egy-egy elejtett szavakat, melyeket természetesen elferdítve, hazugságokkal megtoldva, a munkavezetőnőnek besug, ki anélkül, hogy a történetek mivoltáról informáltatná magát, azonnal jelentést ír (természetesen hamis adatokkal), mely jelentés után 1, 2, 3 és 4 korona büntetést kap az illető, mit szó nélkül kénytelen eltűrni; mert ha csak kérdezősködni merne a büntetés oka felől, akkor még egy pár büntetést kap reá különféle czimen. Meg kell még jegyezni, hogy ez a munkavezetőnő, aki így bánik a munkásnőkkel, sokszor napokon keresztül nincs a nyomdában, a munkával nem törődik, de a fizetését pontosan megkapja. Már most elképzelhetjük magunknak, hogy miféle állapotok uralkodnak a máv. nyomdában.

És hogy fentebbi sorainkat megerősítsük egynehány megtörtént példát sorolunk fel a sok közül:

Egy volt falusi tanító, jelenlegi máv. nyomdai csoportvezető, ki magát mindenki előtt a főnök után a legokosabb, legtanultabb és legműveltebb embernek hirdette, a következő piszkos tett elkövetésére volt képes:

1. Folyó évi április hó 2-án, egy volt alkalmazott nő, miután egy kis elintézetlen ügye volt még a máv. nyomdában, délelőtt 11 óra felé feljött a nyomda I. emeleti helyiségébe, hol az illető nagyon okos és művelt csoportvezető, közönséges kocsis módra meg fogta és a szó szoros értelmében a folyosón végig hurcolta, ütlegelte, rugdalta, úgy, hogy karján, lábán és mellén kisebb-nagyobb ütések nyomait konstataálta az orvos. Ez az ügy azonban még nincs befejezve, mert a kellő lépéseket már megtették az illetékes helyen.

2. Ugyancsak egy nő ki a kéregjegyek előállításánál 9 éven át volt alkalmazva a máv. nyomdában, hol munkaközben megbetegedett és orvosa tanácsára, hogy egészsége helyre álljon, két havi szabadságot kért 1904. február és márczius hóra, amit meg is kapott. (Persze fizetés nélkül.) Letelven a szabadság, annak rendje és módja szerint jelentkezett az illető, hogy ismét folytatja a munkát.

Mire ez volt a válasz, hogy: el van bocsájta.

3. Megjegyzendő, hogy tavaly nyáron ugyancsak egy nő ebből az osztályból, ki még nem is olyan rég alkalmazottja a máv.-nak, négy heti szabadságot kapott, a négy hét után még nyolcz napot kért és meg is kapta, de nem betegség miatt, *hanem nyaralás céljából* és nem fizetés nélkül, mert a fizetését rendesen megkapta, mintha szolgálatba lett volna.

A máv. nyomda szakmunkásainak fizetésük a mai viszonyokhoz képest oly csekély, hogy csak éppen éhen nem halnak. Amit bizonyít a következő: 7—8 év után 70 kr.-tól 2 forintig naponta. *Ugy-e szép fizetés!* A bánásmód itt is olyan, mint a többi műhelyekben és osztályokban: *szinte türethetetlen.*

Mint mindenhol, úgy itt is akadt egy pár áruló. Az egyik árulót a napokban a főnök azzal tüntette ki, hogy *„ez a legbecsületesebb ember valamennyi között”* és ez a pimasz fráter még emelt fővel jár munkástársai között. De csak türelem, majd kiderül, hogy ki a *becsületes ember.*

Munkásmozgalmak.

A magyarországi szociáldemokrata párt a husvéti ünnepeken tartotta XI. kongresszusát a fővárosban. Ez a kongresszus hatalmas megnyilatkozása volt annak, hogy a gazdasági viszonyok által szült igazságokat nem lehet szolgabírói és rendőri brutalitással elnyomni. A Tisza István kormánya alatt a szociáldemokrata párt sokkal nagyobb üldözéseknek van kitéve, mint ezelőtt. És ezek az üldözések azt eredményezték, hogy a magyarországi szociáldemokrácia erősebb és hatalmasabb lett, mint valaha volt. 277 községből 665 küldött vett részt a kongresszuson, kik az ipari- földmivelő munkások százazreit képviselték. Az elfogadott határozati javaslatok az agitáció szabadságát, az általános választói jogot és sok más a munkásokra nézve igen fontos követelést tartalmaznak. Csak előre!

A szakszervezeti mozgalom Magyarországon. Alig van ország, melyben az ipari munkások számához arányitva, a szakszervezeti mozgalom oly mesés módon fejlődött volna, mint a múlt évben Magyarországon. A szakszervezeti tanács titkársága kérdőíveket bocsájtott ki a szakmozgalom állására vonatkozólag. A begyűlt adatokból megtudjuk, hogy a magyarországi szakszervezeteknek 1902. jan. 1-én 9999, az 1902. év végén pedig 14060 tagja volt. Ez a szám 1903. decz. 31-én 41138-ra emelkedett. Egy év alatt tehát 27.068 taggal emelkedett a szervezett munkások száma. Megjegyzendő azonban, hogy a földmivelő munkások egyesületei és a tisztán politikai munkás-szervezetek nem szerepelnek a kimutatásban. Ilyen nagy haladás mellett fölemelt fővel állhat a munkásmozgalom és szembe szállhat minden fölülről jövő erőszakkal.

Sztrájkok. A nyomoruságos állapotok, melyek Magyarországon uralkodnak, tömeges munkabeszüntésekre kényszerítik a munkásokat. Az utóbbi időben rendkívül sok és nagyarányú sztrájk zajlott le a fővárosban. Sztrájkoltak a cipészek, asztalosok, szabók, mázoló és szobafestő munkások, lakatosok, és sok más szakma vagy gyár munkásai. A bérharczok nagy része a munkások győzelmével ért véget. Azonban rendkívül kemény harcot folytattak a budapesti lakatossegédek. Az utóbbiaknak az volt a szándékuk, hogy műhelyi sztrájkokat folytatnak. Erre a gazdagabb lakatos-mesterek kizártak 600 munkást, úgy gondolkodva, hogy ezzel az eljárással kiehéztetik és megpuhítják a munkásokat. Csakhogy terükkel csufos kudarcot vallottak. A kizárást hét heti szünet után visszavonták és könyörögve kérték a munkásokat, hogy álljanak megint munkába. Utóbbiak erre azt válaszolták, hogy mindaddig folytatják a harcot, míg követeléseiket meg nem kapják.

Belgium. Husvétkor tartotta a belga munkásság a Maison du Peuple-ben (Népháza) pártgyűlését, amelyen az 500 csoportból 328 képviseltette magát 488 küldöttel. Nagy lelkesedés és munkakedv jellemezte a pártgyűlést. A vita francia s vlám nyelven folyt.

A pártgyűlésen előterjesztették a szakszervezetek tanácsának, a szövetszervezeteknek s a szocialista községtanácsosoknak a jelentését. Érdekes volt Coenen

elvtárs jelentése a katonaságellenes ligáról. Az ifju szocialista-gárda hatalmasan megnövekedett. 113 együletünk van 15.000 taggal. Ez a szervezet 600 népgyűlést tartott, 100 ünnepélyt rendezett katonaságellenes célzattal, 360.000 röpiratot terjesztett, amelyek közül 100.000 katonaságellenes volt. A tüntető-felvonulásokat vörös zászlókkal tartották mindenütt.

Amerikai munkabérek. A kivándorlás ügyében előfordult panamák időszerűvé tették az amerikai munkabérek kérdését. Az egyik kormánypárti újság követte azt a részéről helytelen politikát, hogy közölt egy amerikai levelet, amely hiteles tudósításokat hoz az ottani munkabérekről. San-Francziskóban a szeszgyárban a legkisebb napibér 10 korona, legutóbb egy ottani kőművessztrájk az eddig minimális 25 korona helyett napi 30 korona bért vívott ki. A cseledeket átlag havi 100—200 koronával díjazták. A munkabér-statisztika bizonyítja, hogy a levélíró még csak nem is a nagyobb számokat válogatta. Az északamerikai szervezett munkás napibére átlag két és fél dollár, azaz 12 és fél korona. Magyarországon átlag 62 fillér jut naponta. Nálunk a tizkoronás napibér hihetetlen gondolat, ott napi 100 koronás munkabér sem csoda, ha ritka is természetesen.

Az élet ott is alig drágább mint itt. Ezért történhetik meg az, amit Perényi Béla, egy amerikai kivándorolt fizetésében olvasunk, hogy a kivándorlók keresetük 60%-át hazaküldik s e révén mintegy két-háromszáz millió korona érkezik évente az országba

Levelezés.

Piski. Egy elvtársunk az ünnepek alkalmával Piskire utazott. Az ember azt hinné, hogy eme telepen igazi megelégedés uralkodik. Tévedés! Ha az ember szóba áll egyik-másik munkással, akkor tudja csak meg mennyi a panasz. Van itt egy Pünkösdi nevű mérnök, aki folyton azzal keseríti a munkásokat, hogy az egyezményes árakat redukálja. Teherkocsi fővizsgáért bárminő munka legyen is rajta, 8 koronát fizetnek. Van idő, mikor a munkások alig keresnek két százalékot. Egy kocsitoló, saját szükségletének fedezésére petroleumot vitt haza. Csoda? Hat tagu családja van, a fizetés havonként 48 korona, melyből 6—12 korona havonként büntetés. Mi bizonyára nem helyeseljük munkástársunk tettét, de a fegyelmi bizottságnak megmondhatjuk jóelőre, hogy a bűnös nem a kocsitoló, hanem az állam, ki erre ötlet rákényszerítette.

Debreczen. A viszonyok, a melyek ebben a mintaműhelyben uralkodnak valóban Oroszországra emlékeztetnek. Nem elég az, hogy sok ipari munkás alapbére 20—22 fillér óránként, a kémrendszer folytán lehetetlen, hogy a munkások még csak azon is tanakodjanak, hogy hogyan lehet egy nagyobb darab kenyérhez jutni. Daczára annak, hogy a fővárosból és részben a vidékről a gyűlés határozatából kifolyólag bizalmi férfiakat megválasztották, Debreczen munkásai még mindig késnek. Pedig ha Podolszky urék sztrájkjal fenyegetnek, ha a hivatalnoki fizetés május 1-ig rendezve nem lesz, bizonyára jogotokban áll nektek is a máv. többi munkásaival szóba állani, illetve azon tárgyalni, mely ut vezet ki nyomorúságunkból.

Gyűlések.

Zajos közgyűlés. Az államvasuti alkalmazottak fogyasztó szövetszervezete vasárnap délután tartotta idei évi közgyűlését a kőbányai-uti magyar államvasuti gépgyárban. Kiss János dr. főfelügyelő elnöklésével. Az igazgatóság jelentette, hogy 13,500 tagja van a szövetszervezetnek, majd pedig a tiszta haszonról és a tagoknak ebből kijáró osztalékról tett előterjesztést. A nyereséget a gyűlés ellenzéke, a reform-párt a munkások küldötével együtt kicsinylette, s heves támadást intézett a vezetőség ellen. A fölmentést azonban az igazgatóságnak a közgyűlés többsége megszavazta. Az új igazgatóság választásakor a reform-párt a szavazásban történő visszaéléssel vádolta a vezetőség pártját, a miből zajos veszekedés, ököllel, bottal és ernyővel való verekedés fejlődött. A szavazást csak késő este fejezhették be. A választás ellen a reform-párt óvást jelentett be.

Legközelebb részletesen fogunk a fogyasztási szövetkezetről beszélni.

Szolnokon e hó 10-én vasuti munkás-gyűlés volt. Daczára annak, hogy Szkopie műhelyfőnök „irodahusárjai” jelen voltak, azonkívül, hogy két vasuti temetés is volt, a gyűlés szépen látogatott volt és a leglelkesebb hangulatban folyt le. Előadó a budapesti vasuti munkások egyik bizottsági tagja volt. Felemlítése annak, hogy Szolnokon a munkások 30—47 évi szolgálat után mint kiöregedettek elbocsájtattak, hogy az egykori máv. munkás öreg napjaira a templom előtt kezét alamizsnáért kénytelen kinyújtani, valóságos vihart idézett elő. E gyűlés bizonyára hozzájárult ahhoz, hogy a szolnoki „mágnás” munkások a műhelyben észre térjenek és belássák, hogy rájuk is hasonló sors vár, ha nem állanak be azok közé, kik küzdeni akarnak, hogy ezen ázsiai állapotok megszűnjenek.

KÜLÖNFÉLÉK.

A m. kir. államvasutak betegsegélyző pénztára május havában tartja a rendes évi közgyűlését. Felkérjük a *munkástársainkat* arra, hogy ne engedjenek az irodából „küldöttkeket” kivezéni. Minden munkásnak joga van a választáshoz, válasszanak tehát olyan embert, kiről meg vannak győződve, hogy az összmunkásság ügyét önzetlenül, becsületesen fogja képviselni. Választás után kérjük a küldött czímét esetleges panaszokkal együtt azonnal velünk közölni, mert a közgyűlés előtti estén egy előértekezetlet óhaj-tunk tartani.

Vasutassors. Szegeden *Thury Dénes* kiséítő fékező a pályaudvaron két kocsik közé került oly szerencsétlenül, hogy az egyik kocsirol kinyuló hatalmas fenyőtörzs a kocsi falához szoritotta a fejét és szétloccsantotta. Halálát özvegye és öt árva sira.

A budapesti pályafentartásoknál alkalmazott munkások rendkívül módon el vannak keseredve. Nincs az az „izgalgó”, aki különben agítálhatna ügyünk érdekében, mint ezek az urak. Csoda ezután, ha az államvasutaknál dolgozó munkások közül sokan kivándorolnak?

A pályafentartásnál alkalmazott ipari munkások fizetése a fővárosban (minden pótlék nélkül) 1 kor. 80 fillértől 4 koronáig. Nap-számosoké 1—2 korona naponként. Munkaidő rendes körülmények között 11 óra. De miután a felebbvalók évi fizetést kapnak, nem áll érdekükben, hogy a munkásokat egész hónapban foglalkoztassák. Van osztálymérnökség, ahol egy éven át a munkások egy hónapban 15 napot dolgoznak. Ha például a hét közepén (szerdán) ünnep van, úgy a munka, nem mint kellene, hétfőn, hanem az ünnep utáni napon, azaz csütörtökön kezdődik. A munkabér-kifizetés, nem mint mindenhol, elsején, hanem mindig a hónap első szombatján történik. Ha valamely munkás egész hónapban dolgozhatik, akkor a sonka, bor, malacz elmaradhatatlan „önkéntes” ajándék, úgy, hogy a pályafentartásnál szálló ige: ha van sunka, lesz munka. A munkában megöregedett, vagy olyan munkásokat, akiket baleset ért, iparkodnak elbocsájtani. Pedig a veszélyes munka révén nemcsak a súlyos balesetek, hanem halálesetek is gyakoriak. Csak a legutóbb történt a gödöllői osztálymérnökségnél, hogy egy munkás, mert sérvet kapott, elbocsájtották. Ugyancsak ott egy munkás szemébe egy

vasdarab ugrott, az illető szeme kifolyt, nem elég a szerencsétlensége, ráadásul el lett bocsájtva.

Még sokat irhatnánk az állam e szerencsétlen rabszolgáinak nyomoruságos helyzetéről. De azt hisszük, egyelőre ennyi is elég lesz. Életveszélyes munkájukért oly bért kapnak, amely mellett éppen csak hogy éhen nem halnak. Valóban ideje, hogy megmozduljanak és egy táborba tömörülve, embersegesebb létet küzdjenek ki maguknak. Csak bátran előre!

A mozdonyvezető. Jut is valakinek eszébe, hogy még csak egy pillanatra is beállítsa gondolatai határába a mozdonyvezetőt? Addig míg a vonat egyszerűen csak megteszi az útját, a mozdonyvezető fogalma szinte egybeesik a géppel, amely viszi a vonatot. Naiv lelkek a kézzubonyos munkásembert látják benne, aki egyszerűen ott áll a lokomotívon, mások tudják, hogy az az ember dolgozik, keservesen sokat és fáradságosan dolgozik, de — így kerekedik felül a cinizmus: — hiszen mindenki dolgozik. Arra azonban nem gondol senki, hogy az a kézzubonyos munkás ember egész életét a legveszedelmesebb előőrsön tölti, amelytől mindig és mindig csak egy vonalnyira van a megsemmisülés, de nemcsak a magáé, hanem mindazoké, akik gondatlanul ülnek a vonat kocsijaiban. Simán folyik le az út: hát semmi, arra való a mozdonyvezető, hogy ne legyen baj. Szerencsétlenség történik: ki a felelős? A mozdonyvezető. Napokban a Tiszolczról 4 óra 34 perckor induló vonat utasai ott voltak az előtt a vonal előtt, a melynél a vasuti szerencsétlenség kezdődik. A pályatestet Rimabánya és Rimaszombat közt, közvetlenül a vonat érkezése előtt, mintegy tíz-tizenöt méter hosszúságban teljesen elborította a hegyről lecsuszamló kötörmelék. Még gondolatnak is rettenetes, mi történik, ha a vonat rámeleg a kötörmelékre. A mozdonyvezető, derék és tisztalátásu ember, egy pillanatra sem vesztette el lélekjelenlétét, hanem az akadály előtt megállította a vonatot, megmentette a felborulástól. Gyönyörűbben az érzélgős regényekben sem teljesíthetni a kötelességet. Nincs tovább. Pedig kellene tovább is folyni a történetnek. Ugy, hogy az ilyen aczélos éberségű mozdonyvezetőt tisztességesen kellene díjazni. Ezt a tisztesség követeli, az, amely megbecsüli a kötelességnek ilyen teljesítését.

A fűtőházakban a legideálisabb viszonyok uralkodnak. Igaz, hogy az a reménység táplálja az ott dolgozó munkások nagy részét, hogy kellő protekció mellett előbb-utóbb majd csak mozdonyra mehet. Ha évekig lesz azután 2.60—3 korona mellett tanoncz, arról bizonyára nem azok tehetnek, akik protekció hiányában 2.60—4 korona napibér mellett sorvasztják el a fűtőházakban életüket. (Utóbbi napibér csak néhány idősebb munkásnak van.) Az igazgatóság 1891-ben a napibérhez 20 százalék pótlékot engedélyezett ugyan, de ezt 1894 óta nem kapja senki. Géptisztítók napifizetése 1.80—2 korona között váltakozik. Volna ugyan ehhez valami kilométer szerinti akkord-pótlék is, azonban ez mindig az illető felebbvaló kegyétől függ, mert erre vonatkozó árszabályzatot nem látott senki. A fűtőházakban való dolgozás valóságos veszedelem a munkás egészségére. A fűtőtől — leeresztőkémény hiányában — majd megfulladnak. A léghuzam óriási. A csatornák, melyek fölött a mozdonyok állanak és a melyekben a munkásoknak dolgozni kell, tele vannak vízzel és sárral. A munka, amelyet végeznek, oly piszkos, hogy hetenkint háromszor is kell ruhát váltani. Mosakodó helyiség még nincsen. Vasárnapi szünet ismeretlen fogalom. Azaz bocsánat, minden második vasárnap megvan a szabadság. Igaz, hogy akkor is csak délután, de hát minek is a munkásnak az a sok szabadság, még utóbb elszokna a munkától. A csoportvezetők folyton hajszojják a mun-

kásokat. A bánásmód a művezető és mérnökök részéről gyalázatos. „Számár, nyomorult, kiruglak” szavakat csak ünnepnapokon használják. Hát még hétköznap. Mi ugyan nem csodálkozunk eme kifejezéseken, mert hát hogyan is ismernék meg ezen urakat a munkások, ha nem gorombáskodnának.

Rabló a pályaudvaron. Párkány-Nánánál szombaton este fél nyolcz órakor ritka vakmerő rablótámadást követett el egy eddig ismeretlen tettes a Budapest—Zsolna felé közlekedő gyorsvonalat mozdonyvezetője ellen. Amikor a gyorsvonalat az indulásra megadta a jelt, egy vasuti munkásnak látszó ember fölugrott a mozdonyra, lekapt a mozdonyvezető bundáját s a gép másik oldalán leugrott a vonatról s eliramodott. A mozdonyvezető nem vesztette el lélekjelenlétét s megállította a már induló vonatot s a rabló után ugrott. A tettes észrevette, hogy üldözik, eldobta a bundát, amely a menekülésben akadályozta s a pályaudvar sötét részére iramodott, ahol eltűnt. A vonat azután mozdonyvezetőstül, bundástul megindult.

Vasuti baleset Rákoson. A Rákos rendező-pályaudvar közelében az elmúlt héten baleset történt. Hajnali negyedfél óra tájban a pályának azon a pontján, ahol a hatvani és a szolnoki vonal elágazik, a Szolnok felé robogó 562. számú tehervonat beleszaladt a Hatvan felől jövő 441. számú hervonatba. A balesetnél megsérült Csutak János vonat-kísérő lakatos, aki az egyik kocsiból kiesett és eltörte a balvállát. A szerencsétlenül járt munkástársunkat a mentők a Rókus-kórházba vitték.

Egy híres „vasutas”, kinek nevét Magyarországon nem igen hallottuk, de akit Amerikában minden gyermek ismer, Debs Viktor Jenő. Ez a kiváló férfi 1855-ben született Indiaiva államának egy kis falujában s a népiskola látogatása után 14 éves korában mázolónak ment; e szakmában azonban csak másfél évig dolgozott, egészsége nem bírta s mozdonyfűtő lett; mint ilyen 1875-ig dolgozott, akkor — Amerikában tudvalevőleg az emberek könnyebben változtatják a foglalkozásukat, mint nálunk — kereskedősegédnek ment egy fűszer-nagykereskedésbe. 1879-ig kereskedősegéd volt, akkor városi hivatalnokká választották polgártársai (az Egyesült Államokban a legtöbb hivatalnokot választják) s ez új minőségében négy évig szolgált. De a mellett már 1875. óta tagja volt a „Lokomotív-fűtők testvéri szövetségének”, mely egyesület őt 1880-ban főtitkárrá s pénztárnokká is választotta, mely tisztséget 1893-ig töltötte be; 1894-ig a szaklapjukat is szerkesztette. Debs főérdeme, hogy felismerte az összes vasutasoknak egy hatalmas egyesületbe való tömörülésének szükségét. 1893 nyarán sikerült neki megalapítania az „American Railway Uniont”, az Egyesült Államok különböző nagy vasutársaságai (a vasutasok ott mind részvénytársaságok tulajdonában vannak) alkalmazottainak szövetségét, melynek elnökévé választották, mely már 1894. június havában meghívta és meg is nyerte a sztrájkot a „Svedt Northern” (észak) vasutársaság vonalain; 1894 június havában pedig a híres u. n. Puldurami sztrájk folyt le (Culmann a milliárdos waggongyáros, ki a szalonkocsikat gyártja, melyeket Amerikában a vagyonosabb utasok használnak). 1897. június havában Debs, ki tanulmányai folyamán megismerkedett a szocializmussal s annak zászlaja alá szegődött, a vasutászövetség segélyével megalapította az Egyesült Államok szocialdemokrata pártját, melynek fáradhatatlan agitátora s vezérő alakja s sztrájkok miatt többször börtönbüntetést is kellett szenvednie, mindenféle üldözésből kijutott neki a hatalmas vasutársasági részvényesek részéről, kiknek zsiros osztalékát nem sajnálta megnyirbálni ama tizezrek érdekében, kik a társaságok millióit verejtékes éjjelnappali munkájuk árán megkeresték. Képzhetők, hogy az amerikai munkások korában Debsnél alig van népszerűbb ember;

sok évi működése alatt az egyleti választásoknál ellenjelöltje soha sem volt. Legközelebb előreláthatólag a parlamentbe is bekerül az amerikai vasutasok ügyének derék bajnoka.

Motorközlekedés Gödöllővel. A máv. budapest—gödöllői vonalán a napokban tartották meg a próbákat az automobil-rendszerű motorkocsikkal. Az eredményekkel egyelőre meg vannak elégedve, bár a teljesítési próbák csak ezután fognak következni, hogy a motor munkabírását, valamint a víz- és szén-fogyasztás mennyiségét pontosabban megállapíthassák. A mostani útát a gyorsvonatok menetrendje szerint vezették és az elért legnagyobb sebesség óránkénti 78 kilométernek felelt meg. A motor fékezés alkalmával 57 lóerőt szolgáltatott. — Vajjon hoz-e ez az új találmány majdan könnyebbitést az agyoncsigázott vasuti forgalmi személyzetnek? Mi azt hisszük, hogy ezzel is csak úgy leszünk, mint egyéb korszakalkotó találmányokkal: sok ezer ember munkanélkülivé válik és egy pár perccel több lesz — a tiszta haszon.

Atyai tanács. Egyik vidéki üzletvezető felelősségre vonta valamelyik kisebb állomás előljáróját, aki mint bizottsági tag a mai mozgalomban tevékeny részt vesz, az állomáshelyétől való folytonos eltávozás miatt. A beszélgetésnél jelen volt osztálymérnök védelmére kelt az előljárónak, egyenesen kijelentve, hogy az előljáró mint bizottsági tag igenis köteles részt venni a gyűléseken s hozzátette mindjárt, hogy a déli vasut, meg a k. k. Staatsbahn vasutasai is csak úgy értek el eredményeket, hogy a mozgalom vezetői minden tekintetben megfeleltek kötelességeiknek. Az üzletvezető nem igen nyugodott meg e fejtegetésben és az előljárót, régi szokásához híven, elégedetlensége oka felől kezdte kikérdezni. Egyebek közt arra volt kíváncsi, mennyi ott e hus ára. „A leghitványabb és legrosszabb marhahus, amit emellett messziről kell hozatni, 58—60 krba kerül”, volt a felelet. — „Hát az ön székhelyén?” kérdezte az osztálymérnököt. — „A valamire való marhahus 80 kr, a borjúhús pedig 1 frt 20 kr.” — „Hát muszáj maguknak borjúhúst enni?” — „Hát mit együnk?” — „Egyenek kutyahúst”, volt az üzletvezető döntő és ellentmondást nem tűrő felelete. Milyen jóindulattal lehet az üzletvezető a munkásokkal szemben, ha egy osztálymérnöknek ilyent mond.

A közlekedési muzeum városligeti palotáját május elsején nyitják meg a közönség számára. A muzeumot minden vasárnap délelőtt 9—12-ig, hétfőn, szerdán és pénteken pedig délelőtt 9—12-ig és délután 2—6-ig lehet megtekinteni.

A világ legmagasabb vasútja. A leg hosszabb drótkötél-pályát s a legmagasabban fekvő gépészeti berendezését jelenleg Argentiniában építik. Az üzleti cél az, hogy a Kordillerákban fekvő Mexicana bányaterületen levő érczet az argentiniai északi vasut Chilecito nevű állomására szállítsa. A pályának a 35 kilométernyi utvonalon 3.536 méternyi eséssel kell megküzdenie. Hogy e vállalkozás merészségéről fogalmat alkothassunk magunknak, figyelembe kell vennünk, hogy a pálya végpontja 4.585 méternyire fekszik a tenger színe felett, tehát 400 méterrel magasabban, mint a Jungfrau, melyre tudvalevőleg most építenek vasutat. Minthogy az alsó állomás is 1.049 méternyire fekszik a tenger színe felett, könnyen elképzelhető, hogy milyen küzdelemmel jár a vadregényes, ember nem járt hegységet a kultura szolgálatába hajtani. Egyes helyeken például a drótköteleket, melyeken az ércszállító kocsik haladnak, 850 méternyi távolságra kellett megerősíteni s más helyeken 40 méter magas vastornyokat kellett építeni, hogy azokon a drótköteleket megfeszíthessék. A vaspilléreket, az óriási

drótköteleket, a gépalkotó részeket, szóval a pálya minden tartozékát csak öszvéreken lehet az építés helyére szállítani s így természetesen a részeknek nem szabad egy bizonyos súlymennyiséget meghaladniok. Ennek következtében a géprészeket, gőzgépeket, pilléreket olyan kis részekre szedték, hogy azokat egy-egy öszvér elbirhassa. Az összeillesztés azután az építés helyén történik. A vasut összes berendezéseit a lipcei Bleichert A. és társa cég készítette. Az elszállítás természetesen sok körülménnyel jár. Nem kevesebb mint 16.000 csomagot, ládát és köteget, körülbelül két millió kilogrammnyi súlyal küldtek Antwerpenen át Rosario kikötőjébe. Összesen 140 kilométeres drótkötelet használnak fel. A pálya építése már annyira előrehaladt, hogy az első vonalrész megnyitása legközelebbre várható. Ha a pálya egészen kiépül, azon mintegy 40.000 kgr. ércz szállítható másodpercenként 2.5 méter sebességgel. Minden 45 másodperczben egy 5000 kgr. érczczel megrakott kocsit üríthető ki a végállomáson.

Figyelmeztetés!

Az összes vasuti munkásokat figyelmeztetjük, hogy az északi főműhely irodájából dirigált „nyugbér-bizottság” körutazó tagjaitól ne hagyják magukat félrevezetni és befolyásoltatni, mert a vasuti munkások **igazi** érdekét csak ezen lap bizottsága (illetve a budapesti bizalmi férfiak) képviseli.

Szerkesztői üzenet.

Munkástársainkat, elvtársainkat és lapunk olvasóit felkérjük, hogy közleményeiket — amelyek a lap szellemének és az igazságnak megfelelnek, bizalommal küldjék szerkesztőségünkbe. A panasz vagy közlemény beküldőjének nevét **semmi körülmények között** sem fogjuk senkinek elárulni.

Felelős szerkesztő és kiadó:

FARAGÓ PÁL.

Mindennemű levelezések és egyéb küldemények a MAGYAR VASUTAS szerkesztőség és kiadóhivatalába, VII., Csömöri-ut 28. szám alá intézendők.

Érdekes tartalmu könyvek.

Megrendelhetők a „NÉPSZAVA” kiadóhivatalában, VIII., József-körut 18.

A mi hőseink! Hogyan küzdöttek az orosházi munkások a kivételes állapot idején? Irta Csizmadia Sándor. — 48 oldal.

Kereszténység és szocializmus. Bebel és Hohoff káplán vallási vttája. Fordította Bokányi Dezső. Második kiadás. — 32 oldal.

Hazafiság és nemzetköziség. Irta Garami Ernő. 48 oldal. — Most jelent meg.

A szociáldemokrácia evangéliuma. Igaz tanok a magyar munkásnépnek. Második kiadás. — 32 old.

A nép pártja e a néppárt? Irta Csizmadia Sándor. 32 oldal.

A csuhások. (Az esküdtszék fölmentette.) Harmadik kiadás. — 32 oldal.

Szózat a nőkhöz. Irta Kelecsényi György. Második kiadás. — 32 oldal.

A felsorolt hét füzet 28 fillérért (az összeg bélyegeken előre beküldendő) kapható.

A bányászok helyzete. — 32 oldal . . . 20 fill.

Dr. Balázs, Tudomány és vallás . . . 20 „

Baron és Weltner. Mit mond János gazda a szocialistákról . . . 16 „

Basky Lajos. A munkásosztály helyzete. A munkásmozgalom. A szocializmus. New-yorki kiadás . . . 16 „

Bokányi, Marx Károly élete és működése 16 „

„ **A társadalom és az általános választási jog** . . . 16 „

Dietzen J., A szociáldemokrácia jövője 10 „

Csizmadia S., A föld	10 fill.
Csizmadia, Mit akarunk? A magyarországi szociáldemokrata párt programjának magyarázata	20 „
Csizmadia, A földmivelő munkásság helyzete és feladata	20 „
Engels (ford. Bokányi), A szocializmus fejlődése az utópiától a tudományig	20 „
Hol az igazság? 20 fillér helyett	10 „
Ingwer-Csebreányák, A szocializmus történelméhez	20 „
Kautsky (ford. Garami Ernő), Marx gazdasági tanai füzve	2.— „
Külföldi Viktor, Egy furfangos munkás. Szocialisztikus színmű. Második kiadás	30 „
Külföldi Viktor, A szocialisták politikai, társadalmi és gazdasági programja	30 „
Lassalle F., Mi az alkotmány? Hatalom és jog, fordította Bokányi	16 „
Lafargue Pál, A gazdasági materializmus. Marx Károly tanai alapján. (Fordította Alpári Gyula)	12 „
Lafargue Pál, A tulajdon fejlődése	20 „
Marx K. Bémunka és tőke (ford. Weltner)	20 „
Marx és Engels (ford. Bokányi és Pfeifer), A kommunisták kiáltványa	20 „
Pey-Ordeix Segismundo, A jezsuiták (Paternidad)	20 „
„ Csinos kötésben	40 „
Szabados, A magyar nép kitéje	10 „
Stern J., A szocializmus alaptételei	16 „
Wankó Károly. Az iszákosság és következményei	10 „
Weitling Élete és tanítása (Egy szegény bűnös evangéliuma). Leszállított áron	80 „
Wolf H., Miért nem maradtam néptanító? (ford. Bokányi)	16 „

NÉPSZAVA

a magyarországi szociáldemokrata párt központi közlönye.

Megjelen minden kedden, csütörtökön és szombaton.

Előfizetési díj

Magyarország és Ausztria számára:

Egész évre	14 kor. 40 fillér
Félévre	7 „ 20 „
Negyedévre	3 „ 60 „
Egy óra	1 „ 20 „



A jelenkor legjobb,
elszakíthatatlan

indigókék munkásöltönye

a Columbia és Lassalle, két izben arany-
éremmel kitüntetve.

Tiszta czérnaszővetből, duplán varrva és soha le nem szakadó szabaldalmazott gombokkal vannak ellátva.

— Egyedül gyártja és árusítja: —

Guttmann J. és Társa

Budapest, Kerepesi-ut 16.

Minták és árjegyzékek kívánatra ingyen.