

**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.

Vagyunk és akarunk!

(X) Hatalmas és impozáns erő-kifejtése volt a magyar államvasutak munkásainak vasárnapi nagygyűlésünk. Ezeren és ezeren zárandokoltak a munka kerges tenyerű emberei a gyűlés színhelyére, hogy meghallgassák a szónokokat és határozzanak a napi-rendre tűzött nagyfontosságú tárgyak fölött. Képviselve voltak ott nemcsak a budapesti összes műhelyek és szolgálati ágak, de eljöttek az országnak majdnem minden jelentékenyebb máv. munkahelyéről a munkások megbízottai, úgy hogy a nagygyűlés valósággal a vasuti munkások országos gyűlésének jellegét nyerte és akik ott határoztak, bátran állíthatják, hogy nemcsak a budapesti, de az egész ország államvasuti munkásságának a nevében cselekedtek, és amit határoztak, az az egész ország államvasuti munkásainak a határozata.

Évek hosszú során át hang nélkül türték a máv. munkásai a rájuk rótt terheket, helyzetük szomorú vigasztalanságát, azt a sok méltatlanságot és igazságtalanságot, amit velük léptenyomon elkövettek. A legsúlyosabb, legveszélyesebb, idegölő, testet romboló munkát végezték hangyaszorgalommal, serény munkával járultak hozzá a máv. sok milliós fölöslegének a megteremtéséhez és némán viselték könyörtelen sorsukat.

Az összes többi foglalkozási ágak szervezkedtek, világgá harsogták panaszaikat és követeléseiket, fényes eredményeket értek el lelkes küzdelmek révén: — csupán a vasuti munkások szürke tömege szenvedett panasz nélkül, szóvalatlanul.

Ennek a sötét, szomorú korszaknak immár vége szakadt. Öntudatra ébredt a vasuti munkásság jelentékeny része és miután megteremtette a Magyar Vasutas-ban azt a szócsövet, amelyen keresztül utat találnak panaszai és kívánságai, a vasárnapi nagygyűlésnek volt hivatása a tétlenségéből, dermedtségéből fölrazott tömeget csatasorba állítani és megmutatni azt a célt, amely felé haladni kell, és azt az utat,

amelyen a kitűzött célt el lehet és el kell érni.

A gyűlés lefolyása megfelelt annak az erős erkölcsi tartalomnak, amelylyel a vasuti munkások mozgalma telítve van. A tanácskozás és a határozatok a bizonyítékai annak, hogy olyan emberek gyülekezete volt ez, akik méltóságos nyugalommal és mégis erőteljes határozottsággal nyomulnak a kitűzött kitűzött cél felé, amelyet lelkiismeretes józansággal, de erejük tudatában és érdekeik felismerésével jelöltek ki.

Már maga a nagygyűlés külső formalitása is annak az örömdetes tanubizonyossága, hogy az államvasuti munkások már egy bilincset leráztak magukról: — minden idegen segítség nélkül, a buvóhelyek és mentsvárak szuverén megvetésével, teljesen önállóan tartották meg ezt a gyűlést. Államvasuti munkások voltak a gyűlés egybehívói, államvasuti munkások voltak a gyűlés szónokai és államvasuti munkásokat bizott meg a gyűlés a hozott határozatok végrehajtásával. Még egy félévvel ezelőtt kizártnak tartottuk volna ennek a lehetőségét. Annyira belenevelte a máv.-nál uralkodó gyalázatos spiczlirendszer és a szemérmelen elnyomatás munkástársainkba a gyáva meghunyászkodás és a jellemtelen aggályoskodás szellemét. Néhány havi neveléssel azonban máris sikerült elérnünk azt, hogy az államvasuti munkások nagyrésze át van hatva attól a tudattól, hogy amit akarunk, az az igazság és az igazságért törvényes fegyverekkel küzdeni nemcsak joguk, de kötelességük is.

Ezzel azután nemcsak egy önként vállalt rabság alól szabadultak föl munkástestvéreink, de ellenfeleik kezéből is kiűtöttek egyszersmint egy hatásos fegyvert. A nagy nyilvánosság előtt nem fogják többé követeléseink visszautasítását azzal indokolhatni ellenfeleink, hogy „idegen elemek” ugrattak be bennünket és hogy a mi elégtelenségünk „izgatók műve”.

A hozott határozatok nagyfontosságúak és alkalmasak arra, hogy az államvasuti munkások helyzetén jelen-
tekenyen könnyítsenek. Amit a gyűlés

kiván, az a mérséklet határain belül maradt és a követelések elérésére szántszándékkal olyan eszközöket jelölt ki a nagygyűlés, hogy még a rossz-akarát sem találhat bennük kifogásolni valót és nem marad az intéző köröknek ürügyük sem, hogy a követelések teljesítése alól kibujhassanak.

Nincs olyan leleményes agyvelő, amely okot találna arra, hogy miért kellene vagy szabadna megtagadni a kívánt általános fizetésjavítást. A munkások keresete évről-évre csökken és már rég elérte azt az alacsony fokot, ahol a koplalás és nélkülözés kezdődik. És most jön a bennünket, munkásokat legnehezebben sújtó általános drágulás és a mi nyomorúságunkat gyarapító levonás a nyugbérpénztár számára. Égetően sürgős és szükséges az általános bérjavítás, ha csak nem akarják az intéző körök a munkáscsaládok tízezreit az éhinségbe kergetni.

A mi munkaadónk az állam, amelynek hivatása volna az összes polgároknak a lehető legkedvezőbb életviszonyokat biztosítani. Nálunk legkönnyebben megadhatja az állam, mert ő fizet a mi munkánkért. Még áldozatok árán is elemi kötelessége volna az államnak tisztességes munkaviszonyokat teremteni a saját üzemeiben, mert a modern államnak szociálpolitikai téren is kötelezettségei vannak és jó példával kellene eluljárnia a magánvállalkozóknak. De nincs szükség áldozatokra. A magyar államvasutaknak évi fölöslege eléri majdnem a száz milliót, amely összeg nagyrésztben a mi munkánk gyümölcse. Ne legyen az állam uzsorás és juttasson a mi munkánk révén szerzett nagy haszonból egy részt az általános bérjavításra.

A képviselőházhoz intézendő beadvány célja föltárni helyzetünket és jogviszonyaink szabályozását, első sorban pedig az államvasuti munkások véglegesítését követelni. A népképviselőnek módjában lesz megmutatni, hogy mennyiben akarja a nép egy részének, a máv. munkásainak az érdekeit képviselni.

A nagygyűlésnek a *nyugbérpénztár*ra vonatkozó ítélete, bármily lesújtó is, igazságos és megérdemelt. Az *Országos Szövetség* alapszabályainak elfogadásával megtörtént az első lépés arra, hogy megteremtjük azt a szervezetet, amely mindenkoron védőbástyánk és érdekeink erőteljes istápolója lesz.

A hozott határozatok azonban csak akkor nyernek erőt és életet, ha mögójük sorakozik az egész államvasuti munkásság. Akik jelen voltak a gyűlésen, azoknak a szemében kigyúlt az elhatározás tüze, azoknak az arcára kiült a lelkesülés tüze, azokon meglátszott, hogy szívvél-lélekkel megfogadták, hogy kitartanak a hozott határozatok mellett és mindent elkövetnek, hogy az ige testté váljon.

De kint a távollevő tizezreket is meg kell nyerni. Czéltudatosan, bátran, aggodalom és kicsinyes visszavonás nélkül kell mindnyájunknak fáradnunk és dolgoznunk, hogy az eddig még tőlünk távol álló, tudatlan, tétlen munkástársakat is belevonjuk az eleven, lüktető mozgalomba.

Mennyi szép remény fűződik az öntudatos vasuti munkásság mozgalmához! Hány ezer szegény munkáscsalád várja tőlünk helyzetének javítását, jövő boldogulásának lehetővé tételét! Mennyi jókívánság száll felénk, mennyi bizalom fűződik munkánkhoz! Tegyük meg mindent, hogy a bizalmat megérdemeljük és a reményeket valóra váltsuk!

A vasárnapi nagygyűlés országra szóló bizonyítéka volt annak, hogy *vagyunk és akarunk*. Mutassuk meg, hogy *birunk* is!

Négy sztrájk.

(III. közlemény.)

Az olasz vasutasok mozgalma.

Az összes vasutas-mozgalmak között a legnagyobb szabású az olasz vasutasok mozgalma volt 1901-ben, amely klasszikus lefolyásával valóságos tárháza a tanulságoknak.

Olaszországnak meglehetősen kiterjedt vasuti hálózata majdnem teljes egészében közpénzekből épült, tehát államtulajdont képez, de az a fölfogás, hogy nagy üzemek jövedelmezőbbek, ha magánkezekben vannak és az olasz állam pénzügyi bajai arra indították 1885-ben az olasz kormányt, hogy az összes vasuti vonalakat három nagy társaságnak bérbe adja.

A bérbeadási szerződés 1885 április 25-én iratott alá. Ezzel 90,000 vasuti alkalmazott sorsa három profitéhes és valósággal rabló-gazdálkodást űző társaság kezébe került. Igaz, hogy a vasut átadásánál szerződésileg ki volt kötve több kedvezmény az alkalmazottak javára és a társaságok több irányban kötelezettséget vállaltak az alkalmazottak szolgálati viszonyainak rendezése dolgában. Így például az évi bérösszegeből másfél millió lirát arra szántak, hogy külön *felügyelőszemélyzetet* alkalmazzanak, amely a védelmi intézkedések betartása fölött volna hivatva őrködni. A társaságot kötelezték továbbá, hogy

nyugbér- és segélypénztárakat alakítson, hogy a személyzet szerzett jogait elismerje, hogy a fizetési és előléptetési fokozatokat szolgálati szabályzatban a legrövidebb idő alatt készítse el. A társaság mindenhez hozzájárult, de semmit sem teljesített. A felügyelőszemélyzetről kisült, hogy a társaság érdekeinek a szolgálatában áll, a védőintézkedések oly kauszkszerűek voltak, hogy a társaságok nagykönnyen kibujhattak alóluk. A fizetési és előléptetési fokozatok megállapítása pedig sehogysem akart előrehaladni. Amikor 1902 elején, tehát *tizenhét évvel a szerződés megkötése után* eziránt kérdést intézett a vasutas-szervezet a társaságokhoz, azt a választ nyerte, hogy a szolgálati szabályzat még „tanácskozás tárgyát képezi“.

A társaságok hatalmasabbaknak bizonyultak, mint az állammal kötött szerződés kötelező ereje. Természetes, hogy ezt a hatalmukat alkalmazottaik könyörtelen kizsákmányolásában és elnyomatásában is érvényesítették. Leirhatatlan az a körmönfontosság, amit az alkalmazottak elnyomásánál és kiszípolozásánál tanusítottak. És amíg az olasz vasuti alkalmazottaknál érdekeik helyes felismerése és egy erőteljes szervezet hiányzott, védtelenül ki voltak szolgáltatva a társaságok profitdühének.

Az olasz vasutasok első szervezési kísérlete még 1877-re nyul vissza, amikor Felső-Olaszország mozdonyvezetői és fűtői egyletet alkottak segélyezési célokra. Dél-Olaszország mozdonyvezetői és fűtői 1883-ban követték kollégáik példáját. A két egyesület a vasutak bérbeadásánál egybeolvadt. Ez az 1000 tagot számláló egyesület volt mindvégig az alakuló vasutas-szervezet jegeczesedő pontja és körje csoportosultak az egyre alakuló új vasutas-egyletek.

A fiatal vasutas-szervezet eleinte azt remélte, hogy a *kormány* fogja a vasutársaságokat kötelezettségeik betartására kényszeríteni. Benyújtottak egy erre vonatkozó emlékiratot a kormányhoz, de célzt nem értek vele. A középítési miniszter 1890-ben kijelentette jezsuita módon, hogy nem akarja a kormány beavatkozása által csorbitani a vasuti alkalmazottak azt a jogát, hogy a *biróságok útján szerezzenek a szerződésnek érvényt*. Bebizonyult ezuttal is, hogy a kormánynak a gazdag vállalkozók ellen az alkalmazottak érdekében nem hajlandók és nem képesek eljárni. A nagytőke érdeke fölötté áll a munkálkodó százvezrek érdekének.

Amikor a vasutasok így tapasztalták, hogy *felülről* segítséget hiába várnak, erősen nekifeküdtek szervezkedésük kiépítésének. A mozgalom óriási lépésekkel haladt előre, dacára annak, hogy a dölyfös vasuti társaságok az alkalmazottaknak éppen a legjobb jait, a legtevékenyebb és legálodozatkészebb küzdőket üldözte és sanyargatta. Leginkább üldözték *Pozzo Cézárt*, a mozgalom lelkét, aki fáradhatlan tevékenységet és erélyt fejtett ki a vasutasok szervezésénél. Az üldöztetéseknek egyebek között az a következménye is megvolt, hogy a vasutasok, a tisztviselők és munkások egyaránt, nyíltan a szociáldemokrata párthoz csatlakoztak és szervezetük a munkásszakegyesületek táborába sorakozott.

A középítési miniszter tanácsát követve, megkísérelték most a vasutas-egyletek, hogy a *biróságok* közvetítésével jussanak a szerződésben biztosított jogaikhoz és kedvezményekhez és e célból számtalan pert indítottak a

vasutársaságok ellen. Az alsó bíróságok ellentmondó ítéleteket hoztak a szerződés megfelelő pontjainak hézagosszövegezése következtében, a legfelső bíróság pedig, amelyben elvi döntést kellett volna ez ügyben hoznia, kimondta, hogy — *nem illetékes ebben az ügyben való ítélkezésre*.

Igy azután lehullott az olasz vasutasok előtt a második bálvány is: a remény az igazságszolgáltatásban. Látták, hogy Pontiusból Pilátusig és Pilátusból Pontiusig küldik őket. A kormány a bíróságokhoz utalta az ügyet, az igazságszolgáltatás pedig kijelentette, hogy neki semmi köze az egészhez. Annak a tudatára jöttek így a vasutasok, hogy sem az egyik, sem a másik oldalról nem várhatnak segítséget, dacára annak, hogy napnál világosabb volt az igazságuk.

Rátértek így arra a meggyőződésre, hogy csak az *önsegélytől várhatják helyzetük javítását*. Eleinte persze az önsegélynek együgyűen jámbor formáját kísérelték meg. *Vásároltak részvényeket* és ezek révén bizalmiférfiaikat kiküldték a vasutársaságok közgyűléseire, hogy azok ott előadják panaszait. De itt is igen természetesen kudarcz várt rájuk. A vasutrészvényesek meg nem hallgatták a vasuti alkalmazottak bizalmiférfiait és minden, az alkalmazottak helyzetének a javítását célzó indítványt szó nélkül leszavazták.

Ez a harmadik csalódás azután egészen a helyes utra térítette az olasz vasutasokat. Belátták, hogy *csak annyi a joguk, amennyi hatalomra és erőre tudnak szert tenni*. Lángoló buzgalommal láttak neki a szervezetük kiépítésének és megerősítésének. A régi vasutas-szövetség, amelyet polgári politikusok, ügyvédek, írók és hivatalnokok alapítottak, de a saját céljaikra használtak ki, dicstelenül tönkrement rövid fennállás után, ellenben 1892-ben *Branconi* és *Mantovani* Milanóban egy új szövetséget alapítottak, a *Lega dei ferrovieri*-t, amely czéltudatosan volt hivatva az alkalmazottak érdekeit — és csak azt — szolgálni. Ebbe a szövetségbe beleolvadtak a többi vasutas egyletek és taglétszáma rövid idő alatt elérte a 25.000-et.

Ezalatt a vasutasok anyagi helyzete mindinkább tarthatatlanná vált. A társaságok által — kötelességük ellenére — elhanyagolt „segélypénztárak“ fokozódó deficitjük következtében a tönk szélére jutottak és csak a vasuti alkalmazottak szemérmetlen kizsákmányolása virágzott. A vasutas-szövetség 1896-ban a kormányhoz emlékiratot intézett és óriási számban terjesztett egy röpiratot, amelyet egy borzalmas vasuti szerencsétlenség alkalmával adott ki és amelyben a szerencsétlenség okát a vasuti alkalmazottak tuloröltetésére és tulhosszu munkaidejére vezette vissza és a vasutársaságok embertelen kapzsiságát tette felelőssé a sok emberhalálért. Ezzel a közvéleményt annyira megnyerte a szövetség a vasutasok számára, hogy a kormány még 1896-ban nagy *vizsgálatot indított* a vasutügyet illetőleg és elsősorban a társaságok és alkalmazottaik közötti viszonyt tette vizsgálat tárgyává. A *Gagliardo* által lelkiismeretesen és erélyesen vezetett vizsgálat 1898. végéig tartott és nem kevesebb, mint 15.000 olyan *panaszt* derített ki a vasutasok részéről, amelyeket jogosultaknak kellett elismerni.

Már remélni lehetett, hogy végre-valahára

javulás áll be a vasutasok helyzetében, amikor két esemény az ügyek nyugodt fejlődését megzavarta. Gagliardo meghalt és 1899-ben kitört Olaszországban az *inséglázadások*, amelyek kellemes ürüggyel szolgáltak az olasz kormánynak és kapitalistáknak arra, hogy a munkásmozgalmakat erőszakos eszközökkel elnyomják. A szociáldemokrata pártot és a legtöbb szakegyletet feloszlatták, pénzüket elrabolták, vezetőiket pedig börtönre vetették. Feloszlatták a „*Lega dei ferrovieri-t* is, de a szövetség vagyonát idejekorán biztonságba helyezték Svájcban. Mivel az a hamis hír terjedt, hogy a vasutasok szövetségük feloszlátása miatt sztrájkba akarnak lépni, a kormány a vasutasokat *militarizálta*, vagyis a *katonaköteles vasutasokat szolgálatba hívta*, tette ezt pedig *törvényszerűen módon*, mert a törvény csak bizonyos évfolyamu és nem bizonyos foglalkozású tartalékosok behívását engedi meg. (Hiszen megtörtént ez éppen így — másutt is!)

A *vasutas-szövetség* feloszlátása azonban a vasutasok *szervezetét* nem tette tönkre. Csak az egyület szüntették meg, de az *emberek megmaradtak és megmaradt bennük a régi érzés is*. Amikor néhány nap múlva az üldöztetések és a kivételes állapot árja lefolyt és újra megalakíthatták a vasutasok szövetségét, kitűnt, hogy az tagokban és vagyonban *ugyszólván semmit sem veszített*.

Csak egy fájdalmas veszteséget szenvedett a vasutasok szervezete: a hőslélekű *Pozzo*, az olasz vasutasok fáradhatatlan szervezője, öngyilkosságot követett el. Amikor a szerencsétlen férfi meghallotta, hogy a szövetséget feloszlatták és hű barátait és segítőtársait, *Turatit* és *De Andreist* fegyházba cipelték, fájdalmában eldobta magát az életet. Az elé a mozdony elé vetette magát, amelyet éveken keresztül ő vezetett...

A szervezet helyreálltával újra megkezdődött a munka a vasutasok jogainak kiküzdésére. A két évig tartott vizsgálat annyi visszaélést és bünt derített fel, hogy a kormány nem zárkozhatott el az elől, hogy végre-valahára tegyen valamit. Mindenekelőtt a *segélypénztárak* ügyét kellett rendezni, amelyeknek deficitje elérte a 200 millió lírát (egy lira = egy korona). A kormány ezeket a pénztárakat feloszlatta és újakat szervezett, amelyeknek vezetésére már az alkalmazottak is befolyást gyakoroltak.

Nehezebben ment a dolog a *fizetési és előléptetési fokozatok* megállapításával, mert a vasutársaságok nyereségük csorbulásától féltek és ridegen visszautasították ezt a reformot. Az egyik társaságnak az igazgatója arcátlan nyíltsággal ki is jelentette, hogy soha nem is volt szándékukban a szerződésileg vállalt eme kötelezettségnek eleget tenni.

A vasutasszervezet azonban, amely időközben 50.000 tagra szaporodott, tehát az összes *vasutasok felét* tagjai közé sorozta, nem tért le a maga elé szabott utról. Azzal a nyugalommal és biztossággal, amelyet az erő tudata nyújt, tette meg a szükséges intézkedéseket és 1902 elején *beterjesztette követeléseit és március 4-ig kért választ, kijelentvén, hogy ha addig nem jó válasz vagy tagadó lesz a válasz, Olaszország összes vasúti alkalmazottai, tisztviselői, munkások egyaránt sztrájkba lépnek*.

A követelések közül kiemeljük a következőket:

Véglegesítés félévi próbaszolgálat után hivatalnoknál, altisztánál, szolgánál és munkásnál egyaránt;

a munkaidő és a munkakör pontos és szabatos megállapítása;

a balesetbiztosítás és betegsegélyezés ügyének lelkiismeretes rendezése;

a békéltető-bíróságok hatáskörének kiterjesztése a vasúti alkalmazottakra;

a katonai szolgálatra behívott vasúti alkalmazott helyének biztosítása visszatértéig a régi fizetéssel;

évenkénti szabadságolás megállapítása;

általános fizetésrendezés és fokozatos előléptetés;

a szervezet elismerése a vasutársaságok részéről.

Igen természetes, hogy a vállalkozók érdekeit szolgáló polgári lapok éktelen jajveszékelésbe törtek ki a fenyegető vasutassztrájk miatt és készülődő forradalomról siránkozva, erélyes eljárásra szólították föl a kormányt.

A „*szabadelvű*“ olasz kormány sietett eleget tenni a megrettent kapitalisták óhajának. Kapóra jött neki, hogy *Turin*-ban, ahol akkortájt általános sztrájk volt, a vasutasok is sztrájkba léptek. Ez a sztrájk nem terjedt ugyan Turinon túl, de a kormány 1902. február 25-én újra *behívta katonai szolgálatra a vasutas-tartalékosokat* és kirendelte őket a vasúti szolgálat teljesítésére, elkövetvén azt az újabb törvényszegést, hogy míg a törvény *öt napot* szab ki a tartalékosoknak, amíg a behívásnak eleget kell tenniük, a kormány ezuttal ezt az időt *egy napra* szállította le.

Ha azonban a kormány és a megrettent vasutársaságok azt hitték, hogy ezzel a vasúti alkalmazottak mozgalmát megtörték, alaposan felsültek. A vasutasok, akiknek élére a harcban *Nofri* szociáldemokrata képviselő állott, kijelentették, hogy ragaszkodnak követeléseikhez és ultimátumukhoz. Biztak erejükben és ügyük igazságában. Tudták, hogy a sztrájkot még a mozgósítással sem lehet elnyomni, *mert százezer embert még sem lehet börtönbe vetni*. Azt is tudták, hogy az üldöztetés és megfélemlítés nem fogja soraikat megbontani.

Sőt módját ejtették annak, hogy a katonasághoz való behívást is ügyük hasznára fordítsák. A tartalékos vasutasok ugyanis — számszerint mintegy harminczezren — a rendes fizetésükön és bérükön kívül napi 98 centesimi (majdnem 50 krajczár) zsoldot kaptak. Néhány nappal a tartalékosok behívása után Milánóban gyűlést tartottak a vasutasok, amelyen elhatározták, hogy *a tartalékos-vasutasok egész zsoldjukat a sztrájkalapnak szolgáltassák be*. Ehhez a határozathoz a többi vasutas is csatlakozott és így esett meg, hogy *állampénzen gyarapodott a vasutasok sztrájkpénztára hatalmas mérvben*.

Amikor a kormány a vasúti alkalmazottak rettenthetetlen eltökéltségét és összetartását látta, közbenjárásra határozta el magát, hogy a fenyegető bajt elhárítsa. Felszólította a vasutasszervezetet, hogy végleges döntését március 4-ikéről halasztza el és *március 10-ikére értekezletre hívta egybe Rómába a vasúti alkalmazottak bizalmiférfiait és a vasutársaságok képviselőit*.

Itt azután úgy a kormány, mint a vasutársaságok beadták a derekukat. A vasúti alkalmazottak követeléseit közül mindazokat, amelyeket a szerződéses viszony mellett lehet-

séges volt teljesíteni, teljesítették. *Rendezték a munkaviszonyukat, elismerték az alkalmazottak egyesülési szabadságát, és általános fizetésemelésre* a még hátralévő három évre, amíg a szerződés a vasutársaságokkal érvényben lesz, *25 millió lírát* irányoztak elő, amelyből az állam 10 milliót fedez. A fizetésjavításban a vasúti alkalmazottak minden kategóriája részesül. A vasutasok munka- és jogviszonyainak *végleges rendezése* bekövetkezik 1905-ben, amikor a vasutársaságokkal kötött szerződés lejár és az állam ismét saját kezelésbe veszi a vasutakat.

Ezzel azután a vasúti alkalmazottak mozgalmá *győzedelmes véget ért*. A tartalékosok március 15-én ismét elbocsátottak és a vasutas-szervezet a mozgalom eredményes befejezését proklamálhatta.

Általános sztrájkra tehát az olasz vasutasok mozgalmában nem is került a sor. Győztek olasz testvéreink, mert erős volt a szervezetük, mert összetartottak és mert kitűnő fegyelmezettséget és áldozatkészséget tanusítottak.

Megtanították az egész világ vasúti alkalmazottait, hogy a legnehezebb viszonyok közepette is lehet győzni. Ők lettek a mi tanítómestereink.

Nagygyűlésünk.

Vasárnapi nagygyűlésünk teljesen várakozásunknak megfelelően folyt le. A Külső-Kerepési-uton levő Tattersallba már kora délután sűrű csapatokban sereglettek a vasúti munkások és mire a gyűlés megkezdésére kitűzött időpont elérkezett, mintegy háromezer munkástársunk gyűlt egybe a hatalmas csarnokban. Képviselve volt ott minden szolgálati ágnak munkássága. Megjelentek azonkívül tizenhárom vidéki város vasúti munkásságának képviselői is, hogy jelenlétükkel tanúságot tegyenek arról, hogy az egész országban együttéreznek már a máv. vasúti munkásai és hogy személyesen vihessék haza a hírt, hogy mit határoztak Budapesten.

A napirend három pontját egybevonták és előadójuk *Farkas Izor* munkástársunk volt. Szorgalmas adatgyűjtéssel előkészített és nagy hatással előadott beszéde a vasúti munkások helyzetének tárgyilagos és oly találó képét nyújtotta, hogy nemcsak lapunk olvasóinak, de igaz ügyünknek is szolgálatot vélünk tenni, ha az előadói beszédet bő kivonatban közöljük.

A minden tekintetben sikeres és impozáns nagygyűlés lefolyásáról a következőkben számolunk be:

Negyednégy óra volt, amikor az egybehívók egyike, *Kellner István* (nyugoti műhely) megnyitotta a nagygyűlést. Örömmel üdvözlö a megjelent munkástársakat és kéri, válaszszák meg a gyűlés vezetőségét. Ajánlatára elnökökké *Bodnár János* (nyugoti műhely), *Hugyecz József* (északi műhely) és *Heider Lajos* (terézvárosi osztálymérnökség); jegyzőkké *Kiss Miklós* (keleti p. u. kocsiműhely) és *Magócs József* kocsitoló (Józsefváros) választották meg.

(A megnyitó.)

Bodnár elnök: A maga és elnöktársai, valamint a jegyzők nevében köszöni a beléjük helyezett bizalmat. Sokáig volt idő helyzetünk felett gondolkodni, most megérkezett a cselekvés ideje is. Szükség van helyzetünk javítására. *Napirendre tűztük ezt a kérdést és nem engedjük többé levenni a napirendről!* (Éljenzés.) Évtizedekkel ezelőtt még nem

kellett protekció, hogy valaki a máv. alkalmazásába jusson, akkor ugyyszólván az utcán fogták az embereket a máv. számára. Most pedig majdnem hogy szökni kellene a máv.-tól. Legalacsonyabb a kereset most, hogy legdrágább minden. Amikor egy évvel ezelőtt a Városházán tartottuk első gyűlésünket, azt mondták, idegen elemek, izgatók műve az egész. A gyűlés nevében tiltakozik ez ellen. Ennek a czáfolata a mai gyűlés, amelyet teljesen függetlenül és önállóan tartanak meg. Kéri a megjelenteket, hogy figyelemmel hallgassák meg a szónokot és őrizték meg azt a méltóságot és nyugalmat, amely egyedül méltó a mi nagy ügyünkhöz. (Tetszés.) Átadja a szót az előadónak, *Farkas Izor* munkástársunknak (keleti p. u. kocsiműhely).

Az előadói beszéd.

Farkas előadó: Történelmi nevezetességi napra ébredtünk mi vasuti munkások. Majdnem 30 esztendeje annak, hogy a máv. első vonata elindult. Ugyanannyi ideje, hogy a máv.-nak mint munkaadónak alkalmazottakra van szüksége s szinte hihetetlen, hogy azoknak, kik éjjel-nappal, hóban-viharban, egyik lábbal a sirban, a másikkal a börtönben, percznyi pontossággal lebonyolítják a személy- és áruforgalmat, valóságos puskaporos-raktár robbantásához: a sztrájkhoz kellett folyamodniok, hogy az egész ország megtudja, miszerint egy ilyen fontos foglalkozási ág alkalmazottainak nyomorúság a jutalmuk.

Érthetetlen, hogy míg az egész közvélemény elismerte, hogy a nyomorúság kergette a vasutasokat a sztrájkba, míg a parlamentben is ebből a szempontból ítélték meg a kérdést, a máv. 40,000 vasuti munkására senki sem gondolt. (Ugy van!) De gondolunk mi saját magunkra és ennek a gondolkodásnak a jele a mai gyűlés. *Ma nagykorúnak nyilvánítjuk magunkat* és ma van az első alkalom, hogy kijelenthetjük, hogy hazugság, mintha elégtelenségünk és mozgalmunk izgatók műve volna. *A mi mozgalmunk természetes következménye a mi nyomorúságunknak és a gazdasági fejlődésnek.*

(Az ország képe.)

Vasuti munkások vagyunk, ülünk fel képzetben egy gyorsvonatra, lássuk el vonatunkat a lehető legtekélyesebb mozdonyal, száguldjunk végig az országon és nézzük, minő állapotokat találunk. Azt látjuk, hogy ebben az országban állandóan félmillió ember van, aki a tudóvészben szenved, a szegénység, a munka betegségében és 75,000 frissen hantolt sirt látunk, amelyben az elmúlt évben elhalt tudóvészesek pihennek. Látjuk, hogy 1890—1900-ig 76,650 önálló kisbirtokos és bérlő ment tönkre és lett független emberből proletár vagy földönfutó. Látjuk, hogy csak az elmúlt évben 117,000 ember vándorolt ki Magyarországból, aki nem lelte honát e hazában. Látjuk azt, hogy néhány ezer ember, a hatalom és vagyon urai a zsírjukban fulladnak, a nép nagy része, a munkálkodó milliók azonban ki vannak zárva a jogból és hatalomból és egyedül a munka és a nyomor az osztályrészük. (Igaz! Ugy van!)

Áttér ezután az előadó a töke és munka közötti osztályellentéték ismertetésére és erőteljes vonásokban vázolja a gazdasági fejlődést, amely elkerülhetetlenné teszi, hogy a munkások érdekeik istápolása végett szervezkedjenek és sikra szálljanak. Nem egyes izgatók műve az osztályharc, hanem a mai, osztályuralmon nyugvó társadalmi rendszeré.

Ilyen viszonyok közepette az államnak, amelynek hivatása volna a tömegnyomor megszüntetésére minden lehetőt megtenni, mint munkaadónak jó példával kellene előlárnia és legalább saját munkásait a legnagyobb nyomorúságtól megóvni.

(A munkaviszonyok.)

Áttér előadó ezután az államvasuti munkások helyzetének szolgálati ágak szerint való ecsetelésére. Jellemző — ugymond — hogy 1903-ban hivatalos statisztika szerint csak a

Máv. *műhelyeiben* összesen 356 könnyű és 195 súlyos baleset történt. A műhelyeken kívüli balesetekről nem szól e statisztika. Ez a 195 súlyos baleset ugyanannyi koldusbotot jelent, mert ezeknek a szerencsétlen munkásoknak csak csekély része kap valami könnyű foglalkozást, egy részét elbocsátják. Pörölhet ugyan kártérítésért a munkás, de az igazság lassan jár és sok pénzbe kerül. És vajjon melyik munkásnak van elég pénze ahhoz, hogy egy hosszú betegség után még 4—5 évig pörösködhessen és bevárja, amíg megítélik neki a kártérítést? A protekció azonban itt is segít; ha tud vánszorogni az ilyen szegény munkás és van protekciója, megteszik kapusnak, kapuőrnek stb. De ebben sincs köszönet, míg azelőtt pl. 2 frt 50 kr. volt a napi keresete, most legfőlebb 1 frt 20 — 1 frt 30 krt kap. Ennek fejében mindennap — ünnepen és vasárnap is — 12 órai szolgálatot tesz; így például a főműhelyben minden 10 perczben órát kell föl-huznia és ez annyit jelent, hogy a szegény hibás embernek folyton, szünet nélkül kell egyik órától a másikig vándorolnia, egy percznyi pihenője sincsen. (Gyalázat!)

A *díjnokok* keresetét a cifra nyomorúság jelzi. Jól kell öltözködniök, mert hiszen ök nem „munkások“, ellenben 1 frt 20 kr. napi-díjuk és ezért helylyel-közzel, minden kárpótlás nélkül este 9—10 óráig is kell kör-mölgelniök.

A *raktár- és állomás-főlvigyzó-gyakornoktól* megkövetelik, hogy legalább négy polgárit végezzenek, vagy felvételi vizsgát tegyenek le, azonkívül a forgalmi, távirdai és kereskedelmi vizsgát, és mindezért a sok tudományért kapnak 1 kor. 20 fillért naponta, és sokszor késő estig kell szolgálatot tenniök. Igaz, hogy az a reményük megvan, hogy kinevezik őket, de hány száz olyan vasuti alkalmazott van, akinek nincsen protekciója, elmúlik 35 éves és azután már a legjobb esetben véglegesítik, de ki nem nevezhetik többé, lesz belőle se hus, se hal.

A *kocsitolók* a legnehezebb és a legveszélyesebb munkát végzik. Minden lépésnél az életüket és a testi épségüket teszik kockára. Szégyene a kulturánknak, hogy ezt a munkát egyáltalában még így kell végezni. Meg vagyok arról győződve, hogy ha magasrangú hivatalnokok végeznék ezt a munkát, már alkalmazták volna a technika legújabb vívmányait. (Közbekiáltás: *Tisza Pistát kellene kocsitolónak alkalmazni!*) Ezért a nehéz munkáért, amely egyaránt folyik télen-nyáron, éjjel-nappal, fagyban, hőségben, amely 12, 24 óráig egyhuzamban tart, 1 frt 20 kr. napi-bért kapnak. Száz meg száz kocsitoló sovároga a kinevezésért, de vannak, akik 15—20 évig hiába várják.

A *segédfekezők* helyzete a lehető legnyomorúságosabb. Terhes a szolgálatuk, de még örülniök kell, ha egyáltalán tehetnek szolgálatot. Mindennap be kell menniök a beosztási helyükre. Ha utaznak, 70 krt és valami kilométerpénzt kapnak, ha nem, akkor koplalhatnak.

A *fűtők* közül száz meg száz a személy- és teher-pályaudvarokon tartalékozik. Ezek 90 kr. napi-fizetést és óránként 4 kr. pótlékot, valami kis „takarékosági jutalékot kapnak. Ha esetleg utaznak, kilométerpénzt kapnak. Ezeknek is nagyrésze ég és föld között lebeg, várva a kinevezésre.

A *fűtőházi munkások* helyzetét jellemzi, hogy vasárnapi munkaszünetet nem ismernek. Éveken keresztül dolgoznak napról-napra és pihenőjük csak akkor van, ha — betegek. Munkájuk egészségtelen, terhes és piszkos. A kanálisok tele vannak piszokkal, a fűtőházban óriási a léghuzat és leeresztő kémény hiányában a fűtől majd megfulladnak. Munkaidejük 11 óra, a tisztítók fizetése 80 kr, 20—25 évi szolgálat után 90 kr. Helyenkint kapnak valami százalékfélét, de hogy mennyi illeti meg őket, azt nem tudják. Hasonló a fűtőházakban alkalmazott ipari munkások helyzete is.

A *raktári munkások* nehéz, sorvasztó mun-

kát végeznek, munkaidejük szabályozatlan. Szatmárnémetiben pld. a rendes munkaidő 14 óra. A gabonafölrakásért 100 mmázsán-kint fizetnek 1.40 fillért és így 14 órai munka után keresnek a munkások 1 kor. 20—30 fillért. Vasárnapi pihenőjük szintén nincs. A fővárosban is hasonló a helyzetük, itt is találunk 12 órai rendes munkaidőt és este igen gyakran 9—10-ig dolgoznak, különösen az akkordmunkások.

A *pályamunkások* munkaideje 11—12 óra, de ha a pályatestre kell menni, úgy kell elindulni, hogy reggel 6 órakor már a munkahelyen legyenek. Megezik, hogy ez okból éjjel 12 órakor kell már hazulról el-indulnia és csak este 9 órakor érkezik meg otthon, de azért csak annyi fizetést kap, mint máskor, vagyis 60—80 krajczárt. Ennek a munkaágnak nem az a baja, hogy nincs pihenője, hanem ellenkezőleg, hogy igen sokat sétáltatják azok, akiknek évi fizetésük van. Ha szerdán van ünnep, már hétfőn, kedden nem dolgoznak; ha csütörtökön van ünnep, akkor pénteken és szombaton is szünetelnek. Télen pedig felesben dolgoznak: két hétig munka, két hétig szünet.

(A műhelymunkások.)

A *műhelymunkások* helyzete semmivel sem jobb, mint az előbb felsorolt munkásoké. Alapfizetésük óránként 20—22 fillér helyenkint. Egyezményben dolgoznak, de ki kell mondanom, hogy ez az egyezményes munka igen fura rendszer. Meg van szabva az idő, hogy mikor van kimenet, meg van állapítva, hogy fél- vagy háromnegyednapokat dolgozunk; a munkának ez alatt az idő alatt is el kell készülni, de a százaléknak bizonyos határt túllépni nem szabad. Helyenkint minden ok nélkül évek óta háromnegyed napokat dolgoznak. Mit törődik a műhelyfőnök vagy a művezető vele, hiszen ök megkapják a teljes fizetést! Öreg munkások, kik 35—40 évet töltöttek a máv.-nál, ha nem dobják ki őket a flaszterre, könnyű munkára osztják be őket, de a fizetésüket a felére szállítják le. Így van például az északi főműhelyben akárhány munkás, aki a máv. szolgálatában aggott el és akinek azelőtt 4 kor. 60 fill. volt a fizetése, most pedig 2 kor. 60 fill. *Protekció* nélkül boldogulni lehetetlen, a felvételhez, a javításhoz szükséges ez. A bánásmód sok helyen embertelen, a műhelyek sok helyen egészségtelenek, fürdő- és mosakodó helyiségről nincs gondoskodva.

Egyesülési jogunkat és szólásszabadságunkat lábbal tiporják. Egyletet alakítani csak úgy lehet, ha az alapszabályban befoglaltatik, hogy az egyesület elnöke — minden választás mellőzésével — csak a hivatali főnök lehet. Mint a piócza, élösködik a testünkön az alávaló *spiczlirendszer*. (Gyalázat!)

A műhelymunkások helyzetének megvilágítására felolvas előadó egy debreczeni ujságcikket és egy zólyomi értesítést. Mindkettővel lapunk más helyén foglalkozunk.

Ha nem említem a többi szolgálati ágakat — így folytatja az előadó munkástársunk — bocsánatot kérek, de eltartana reggelig, ha minden egyes szolgálati ág ügyét-baját itt föl-sorolnám.

Van-e azonban szükség arra, hogy a máv., amelynek az utolsó esztendőben 98 millió korona tiszta fölöslege volt, oly mostohán bánjon a munkásaival, hogy azoknak átlagos évi keresete nem több 695 koronánál a hivatalos kimutatás szerint! És mindennek daczára a munkások 9 évig nem kértek egyebet, mint a nyugbér rendezését.

Az eddigi mozgalom leírása után áttér az előadó arra, hogy a városházán megtartott gyűlés mit foglalt a memorandumba és kiemeli a *véglegesítés* szükségességét.

(Jövő teendőink.)

Ismerteti azután a Hermina-kertben tartott gyűlés határozatát, a szervezkedésnek és a *Magyar Vasutas* kiadásának tudja be, hogy a nyugbérkérdés egyáltalában dülőre jutott. Megalkotásánál megígérte a miniszter, hogy meg-

hallgatja a munkások véleményét is, de biz azt nem tette. Julius 1-re megérkezett a nyugbér, amely olyan elkeseredést keltett a munkások között. Ismétli előadó a nyugbér-intézmény visszasságait és hangsúlyozza, hogy most, amikor megkezdődtek a levonások, de megkezdődik a redukált munkaidő is, miből fizessük a járulékokat?! Minden drágább lett, alig lehet keresetünkből a mindennapi élet-szükségletet fődözni és most a nyugbér újabb elviselhetetlen terheket ró ránk.

Végül a szervezkedés fontosságát és szükségességét fejt ki *Farkas* előadó, azután jelezvén, hogy a budapesti bizalmiférfaik nevében egy határozati javaslatot fognak betereszteni, azzal fejezi be mindvégig feszült figyelemmel hallgatott és helyenkint sűrű tetszésnyilvánításoktól félbeszakított fejtegetéseit, hogy erőteljes kitarásra buzdítja munkástársainkat és felszólítja őket, hogy addig is, míg a *Vasutas Szövetség* megalakul, amelyben munkás, altiszt, szolga és hivatalnok egyaránt tűzhelyet talál, pártolják és terjeszték azt a kapcsot, amely jelenleg összeköt és erősít bennünket: lapunkat, a *Magyar Vasutast*. (Lelkes éljenzés.)

A határozati javaslat.

Kiss Miklós jegyző felolvassa ezután a következő *határozati javaslatot*:

I.

Tekintettel arra, hogy a m. kir. Államvasutak folyton gyarapodó üzleti fölöslegeivel szemben a *Máv. munkásainak bér- és munkaviszonyai javulás helyett folyton kedvezőtlenebbek lettek*;

hogy a Máv. munkásainak keresete eddig sem volt elegendő a sajátmaguk és családjuk létfenntartására, de most, a minden téren beállott vagy küszöbön álló *nyagmértvű drágulás* folytán, éppenséggel nem elegendő a mindennapi életszükségletek fedezésére;

hogy helyenkint már most, télen pedig a munkások majdnem mindenütt *fél- és háromnegyed napokat dolgoznak*;

hogy a nyugbérpénztári járulékok fejében a munkások béréből nagy levonásokat eszközölnek;

tekintettel végül arra, hogy a Máv. egyéb alkalmazottai, a hivatalnokok, altisztek és szolgák fizetése — ha nem is kielégítő módon — törvényesen rendeztetett,

kimondja a mai vasuti munkás-nagygyűlés, hogy:

1. *küldöttséget* meneszt az elnökgazgató ur *ő méltóságához az államvasutak összes munkásainak általános bérjavítása érdekében*; és

2. *a magyar országgyűlés képviselőházához beadványt intéz a m. kir. államvasuti munkások jogviszonyainak törvényes szabályozása érdekében*.

E határozat végrehajtásával megbizsa a nagygyűlés a budapesti bizalmiférfaikat és utasítja őket, hogy a képviselőházhoz intézendő beadványban *kiterjeszkedjenek az összes foglalkozási ághoz tartozó vasuti munkásokra és e célból lépjenek érintkezésbe az egész ország államvasuti munkásaival*.

II.

A *nyugbérpénztár*ra vonatkozólag a nagygyűlés csak újlag kijelentheti, hogy a nyugbérpénztári intézmény mai alakjában és szervezetében *nem felel meg a munkások jogos igényeinek, de még az igazságérzet és méltányosság legelemibb követelményeinek sem*.

Kimondja a nagygyűlés, hogy erélyes mozgalom indítandó a *nyugbérpénztári intézmény visszasságainak megszüntetésére, egyben megsürgeti a nagygyűlés a m. kir. kereskedelmi miniszter ur ő exczellenciájához ez ügyben fölterjesztett memorandum kedvező elintézését*.

Végül szükségesnek tartja a nagygyűlés, hogy a nyugbérpénztár mindazon szerveibe, amelyekben a tagok is képviselve vannak,

független, megbízható és egyedül a tagok érdekeit szem előtt tartó munkások választandók. A *nyugbérpénztár központi bizottságába* — mint a vasuti munkásság jelöltjeit — a következő munkástársakat *jelöli* a nagygyűlés:

Bodnár János

kárpitos, nyugati műhely;

Farkas Izor

bádogos, keleti kocsiműhely és

Dobay János

géplakatos, északi főműhely.

A nagygyűlés a határozati javaslatot *egyhangu lelkesedéssel elfogadja*.

Az Országos Szövetség.

Bodnár elnök bejelenti, hogy indítványt nyújtottak be *Vasuti Alkalmazottak Országos Szövetségének* alakítása ügyében. (Zajos éljenzés.) Ha a nagygyűlés az eszmét helyesléssel fogadja, akkor a már kidolgozott és megfogalmazott *alapszabálytervezet* felolvasására kéri a jegyzőt.

Kiss Miklós jegyző felolvassa az alapszabálytervezetet és hosszabb, tüntető helyesléssel fogadott beszédben magyarázta az alapszabálytervezet egyes pontjainak a jelentőségét. Végül lelkes és szíveszóló szavakban buzdította a megjelenteket az erős összetartásra. (Zajos éljenzés.)

Bodnár elnök: Kérde, hogy hozzájárul-e a nagygyűlés az alapszabálytervezethez. Akik hozzájárulnak, emeljék fel a kezüket. Konstatálja, hogy a nagygyűlés *egyhangulag* elfogadta az alapszabálytervezetet. Javasolja, hogy a nagygyűlés az alapszabályok betervezésével bizza meg az elnökséget, a jegyzőket és *Farkas* előadót. Jegyzőkönyvhitelesítőül kijelöli *Heider* és *Kiss* munkástársakat.

Miután a nagygyűlés ezen előterjesztésekhez egyértelemmel hozzájárult, az elnök bejelenti, hogy *Kassáról* üdvözlő táviratot kapott a nagygyűlés, továbbá a következő vidéki városok vasuti munkássága van a nagygyűlésen képviselve: *Kolozsvár, Kaposvár, Zólyom, Zágráb, Pozsony, Érsekújvár, Szolnok, Pécs, Nagykanizsa, Hatvan, Kassa, Debreczen és Piski*. (Lelkes éljenzés.)

Mivel szóhoz senki sem jelentkezett, **Bodnár** elnök lelkes zárszavában kéri a munkástársakat, hogy az itt hallottakat vigyék szét a összes munkahelyeken. Vessék el a magot, hogy dus termésre számíthassunk. Különösen pedig szívükre kötötte a *Magyar Vasutas* terjesztését. Köszöni a megjelentek kitaró figyelmét és a *nagygyűlést berekeszti*.

Lelkes hangulatban osztottak szét a nagygyűlésen jelenvolt munkástársaink, meglátstott rajtuk, hogy milyen jól esett látniok, hogy ennyien éreznek együtt és hogy el vannak tökével minden áldozatra igazaink diadalra vitele érdekében. Csak most, hogy a sűrű tömeg ellepte a Külső Kerepesi-utat, látszott, hogy milyen sokan voltak a nagygyűlésen. Másnap, hétfőn pedig minden műhelyben, minden munkahelyen másról sem folyt a szó, mint a vasárnapi nagygyűlésről és munkástársaink arcáról büszke eltökéltség sugárzott, amikor elmondták a távolmaradottaknak a tanácskozást és a határozathozatalt.

A vidéki üzletvezetőségek székhelyén a kerületi bizottságba beválasztott nyugbér-pénztári tagokat felkérjük, hogy nevüket és lakcímüket beküldeni szíveskedjenek, hogy a nyugbér-pénztár ügyében megtartandó országos értekezletet összehívhatassuk.

Cserbenhagyva.

A vasuti munkások mozgalma most van abban a stádiumban, ahol a máv. kinevezett alkalmazottai február végén állottak. Azonos a gyülekezés helye, még a követelmények is majdnem azonosak; azonos a peticionálás utja; talán a *naivitás nem azonos*, melyben a kinevezettek leledzettek.

Az akkori vezérek egyrésze félreállott. Aki félreállott, jól járt, ma biztosságban szemléli a vihart, melyet ő idézett elő, de amely mást pörkölt kegyetlenül. A másik rész nem volt elég elővigyázó és óvatos, szimpla esernyővel akarta felfogni a nagy kitörést és lett belőle — m. kir. vádlott.

Öt hó óta napról-napra olvashatunk vasuti perekről, a törvényszékek rendre beszüntető határozatokat hoznak, vagy felmentik a vádlottakat, ellentétesen ellentétebb ítéletek hozatnak, örök dicsőségére a magyar igazságügynek; de a felfüggesztések vigan folynak, több hóra megy már ezek száma és az *Andrási-uti* palota nagy urai, akik az áprilisi izzó napokban mintegy eltűntek a föld színéről és akikről „*róluk de nélkülük*” tárgyalt a kormány kiküldöttje a tizenhármassbizottsággal, most duplán éreztetik, hogy élnek, hogy nem multak el, nem kerültek a jól megérdemelt lomtárba, hanem izzó gyűlölettel fordulnak a vádlottak és a különösen kipéczett tizenhármak ellen.

Kiderült a tiznapos tárgyaláson, a védelem zseniálitása folytán, a tizenhármak önfeláldozása és a vasutasok rokonszenve melegen feléjük fordult, az anyagi eszközöktől megfosztottaknak némi kárpótlásra volt kilátásuk, mely ugyan alig kárpótolta volna őket az elcsukatasért és meghurczolásért. Az igazgatóság azonban megtalálta a módját és a tizenhárom mártír mellé még csinált két-százat, perbe fogva, felfüggesztve őket. No, most tessék ezeket mind eltartani!

Hangulatos közlemények jelentek amnesztiairól, jóindulatról, a kinevezetteknek rendezték a fizetését, kaptak pótlékot, mind kapott, *csak éppen azok nem, kik azt kiküzdötték*. A tizenhármak kilökték ebből a sorból; elégedjenek ők meg avval a tudattal, hogy ők küzdötték ki!

És szégyen a negyvenezer kinevezettre, midőn *egyetlenegynek sem jutott eszébe arra gondolni, hogy az önfeláldozást némiképp kárpótolni is kellene és akik egész exisztenciájukat odalökték és maguk számára semmi kegyet sem kértek, azoknak negyvenezer ember az adósa*.

A hála mindig a legkényelmetlenebb érzélem a gyarló ember lelkében, de a hálátlanság a legundokabb.

Az a gyarló eredményü akció, melyet — lehet, hogy teljes jóhiszeműséggel — Bánffyék indítottak, az igazgatóság kapzsisága mellett 18,000 koronát eredményezett. Ehhez a pénzhez az igazgatóság 171 felfüggesztett ember névsorát adta mellékletül. És ebből az összegből tengeti ez a segélybizottság négy hónapja a felfüggesztetteket. Mindenféle könyvkiadás csüörtököket mondott, a költségek is alig kerülnek meg pártfogás hiányában, a tizenhármassokat pedig cserben hagyták kartársaik, bünpadra feszíti a lassu bírósági eljárás és az éhínségbe viszi az igazgatóság nagylelkűsége.

Ötven százalék fizetést kapnak teljes le-

vonással s van olyan is, kinek még husz korona fizetést sem ad ki a hó elsején a vasut.

És ez lesz a magyar vasutasvilágnak legnagyobb szégyene, ha ezek az emberek és ezen emberek családjai koplalni fognak.

Globus.

Debreczeni állapotok.

Külön fejezetben kell ezuttal foglalkoznunk a debreczeni munkástársak eseményeivel, mert ott annyira felszaporodtak a bajok, hogy gyors orvoslásra van szükség. Annyira elvadultak az állapotok a máv. debreczeni üzemében, hogy egyik szerencsétlen munkástársunk az öngyilkosságot választotta menekülésnek, amely szerencsére nem volt halálos végű; a gondatlanságból kifolyólag egy másik munkástársunkat súlyos baleset érte s ki tudja visszanyeri-e még testi épségét. A harmadik eset pedig szintén illusztrálja a debreczeni máv.-beli állapotokat, az elmúlt héten ismét öt munkás otthagya a máv. szolgálatát, ott hagyta családját és — nyomorát s vándorutra kelt Amerikába.

Azt mondják „egyelőre“ öten mennek, de sokan fogják őket követni oda, hol munkájukat jobban tudják értékesíteni és ahol mint emberekkel, mint az államra és társadalomra nézve hasznos faktorokkal bánnak velük. A kivándorlott munkásokat néhány előkelő debreczeni uriember megkérdezte a távozásuk okáról, mire ők a következő igen jellemző és az ottani szolgálati viszonyokat egyenesen lesújtó választ adták. Azt mondván: „A szolgálatot, a nyomorúságot, a jogtalanságot már nem bírtuk elviselni!”

De vegyük az eseteket egyenként már csak azért is, hogy a máv. igazgatóságának módot nyujtsunk a vizsgálat megindítására és igazságszolgáltatásra, de másrészt, hogy munkástársaink maguk előtt lássák viszonyaink hü tükkrét.

Mandel Imre géplakatos, a debreczeni máv. műhelyben dolgozó munkástársunkat annyira szekálták, annyira elkésztették, hogy öngyilkosságot követett el. Információink amellet tanuskodnak, hogy Kaprinyi József a közvetlen oka ennek a szerencsétlenségnek. Kaprinyi annyira ideges ember legyen, hogy őt, saját érdekében nem tanácsos egy perczig sem tovább a helyén hagyni. Mert az elkecserezés a munkások közt tetőpontját érte el és munkástársunk öngyilkossági kísérlete csak fokozza a munkások lelkiállapotának a felháborodását.

Egyik debreczeni hirlap egyenesen konstatálja, hogy Mandelt az üldözésekkel a halálba kergették. Szerencsére, alapos a remény, hogy munkástársunk fel fog gyógyulni.

A másik esetet egyik debreczeni hirlap közleményének bemutatásával ismertetjük.

Az illető hirlap a következőképpen számol be a sajnálatos esetről:

„Megrendítő szerencsétlenség történt szerdán megint a debreczeni vasuti műhelyben, ahol már igen sok baleset történt — felelősség nélkül. Történt a szerencsétlenség szerda délelőtt. Cseh János munkavezető küldte föl Vásárhelyi Gyulát az odatolt kocsi tetejére, elmulasztván a szükséges óvintézkedéseket és dolgoztatta a szabályok ellenére. Mert védenie kellett volna a dolgozó munkásokat, akik valamennyien ki voltak téve azon veszedelemnek, mely Vásárhelyi Gyulát érte. Elvárjuk a rendőrségtől, hogy a legszigorubb vizsgálatot indítsa meg.

Ugy történt a szerencsétlenség, hogy Cseh János munkavezető nem törődve a munkások testi épségével, elrendelte a testi épséget veszélyeztető munkát, mely látszólag sikerült is. Ekkor történt a szerencsétlenség. A munkába vett kocsi tetejéről, miután semmiféle támaszték vagy állás nem volt, lezuhant Vásárhelyi Gyula és súlyos testi sérüléseket szenvedett. A vizsgálat megállapította, hogy állást kellett volna csinálni, mert

egyébként amugy is közveszélyes volt ez elrendelt munka. Sajnos, az ilyen dolgokkal nem szokott törődni a műhelyfőnökség.”

Információink az esetre nézve így szólnak: A szerencsétlenség múlt hó 31-én történt és pedig közvetlenül a szükséges óvintézkedések könnyelmű és bűnös elmulasztása folytán. Ugyanis a debreczeni műhelybe tartoztak 19 drb keskeny vágányon járó taraczközi kocsik javítás végett és evvel a munkával megbíztak 18 munkástársat. A kis kocsikat le kellett volna emelni a rendes vasuti kocsiról, amelyen hozták, de Cseh János a le- és felrakás költségeit meg akarván takarítani, bizonyosan kitüntetésre számított — az egy- másra rakott kis kocsikat a szállító kocsin akarta javíttatni. Munkástársaink a feljebbvaló parancs folytán hozzáfogtak a munkához, nem ismervén a veszélyt, amibe belekergették őket. Sem állvány, sem korlát nem volt alkalmazva, és így történt a baleset. Így fizette meg munkástársunk a testi épségével a máv. korlátolt felfogású egyik közegének kapzsiságát és a takarékosági butaságát, amit a főnökség alig kívánhatott tőle. A felelősség azonban, legalább az anyagi, a máv.-ot illeti, az erkölcsi felelősség Cseh Jánost, kit büntetőjogilag mindenestre felelősségre fognak vonni.

A harmadik eset ugyanis a debreczeni műhely öt munkásának kivándorlását képezi. És itt megint átengedjük a szót a debreczeni újságnak, mely az esetet így írja le:

„Megható bucsuzkodás történt tegnap, szeptember 2-án, este fél 11 órakor a vasuti állomásnál. A debreczeni államvasutak műhelytelepének öt derék magyar munkása (műasztalos) indult a budapesti vonattal Amerikába. A szülőföldről, a szerető édes családtól, a küzdelmekben részes hiv bajtársaktól, a drága hazától, sirva, sajgó kebellet szakadt el ez az öt életerős, értelmes, tisztességes és tiszta magyar munkás ember. Majd megszakadt a szívek, hogy válni kellett mindentől, ami kedves volt nekik. A műhelytelep munkásai közül több százan kísérték ki a kivándorlókat és a zokogó családtagok, feleségek, mert mindnyájan nős emberek ők... Megható volt ez a bucsu, megható volt ez a távozás.

Nehéz volt hallgatni a fájdalmas kitéréseket a magyar államvasutak rabszolgatartó rendszere ellen és mint hallottuk, ezt az öt uttörőt majd még sok más munkástársuk is fogja követni a debreczeni műhelytelepből. Mindannyian magyar munkások, akik menekülnek a rabszolgaságból, mihelyt az uti-költségek meglesz. Csak öten mennek most, de lélekben már ötszázan velük vándorolunk ki, kesergett az egyik értelmes magyar munkás.”

Ehhez a közleményhez nem kell bővebb ismertetés. A tényállás megfelel a valóságnak; minden betűje a való igazat konstatálja.

Hát annyira vagyunk magyar vasuti munkások? A szolgálat, az elnyomatás és a jogtalanság a mi osztályrészünk, de ezt nem kivándorlással szüntethetjük meg, hanem erős, osztálytudatos szervezkedéssel. Kivándorolt társaink helyét betöltik más rabszolgákkal s így csak személycsere történik, ami magát a hallatlan állapotot nem javítja, de még meg sem változtatja. Ezeknek a nyomorult állapotoknak a megszüntetésére mindnyájunknak kezdet kell fogni. Munkástársak, ezeknek a gyalázatos állapotoknak véget kell vetnünk, és erre a célra építsük ki minél előbb saját szervezetünket.

Szepesi „ur“, a minta-főnök.

A Máv. zólyomi műhelyének a főnökéről van szó, arról az urról, akivel egynéhányszor a szerkesztői üzenetek révén érintkeztünk, folyton remélve, hogy megembereli magát és megjavul. Olyan hihetetlenül hangzó híreket kaptunk Zólyomból erről az urról és a vezetése alatt álló műhelyben uralkodó viszo-

nyokról, hogy kételkednünk kellett az értesülés helyességében.

Nem híhattuk el, hogy a Máv. egy felelősségteljes helyen hagyjon egy embert, akinek örületes, mondhatni pathológiai élvezete az alárendeltek válogatott módon való sanyargatása és kinzása és aki amellet elég „józan“ ahhoz, hogy nemcsak a munkások, de az állam rovására a saját anyagi érdekeit meg nem engedett módon elégti ki.

Lehetetlennek tartottuk, hogy a zólyomi műhelyfőnök, ha már ennyire megtévelyedett, hosszú éveken át büntetlenül folytathassa közveszélyes garázdálkodásait, anélkül, hogy a Máv. igazgatósága — már a saját becsülete és reputációja érdekében — rég utilaput kötött volna Szepesi talpa alá.

Lapunk egy munkatársa maga járt ennél fogva Zólyomban, lelkiismeretesen utánajárt a dolgoknak és tapasztalatairól, amelyek mindenben igazolják értesüléseinket, pontosan a következőkben számol be:

1. A munkásoknak, ha látják is, hogy valami hűtlen sáfárkodás történik, följelentést tenni nem szabad, mert különben őket bünteti meg Szepesi műhely-főnök 2—3 frt levonással, vagy legjobb esetben 5—6 napi sétával.

2. A főnök azt bünteti, akit akar. Ez ellen nincs védelem és nincs apelláta. Ha valamelyik munkás 5 kr.-nyi kárt csinál, 2—4 koronával bünteti. A gépekért a munkásoknak kell jótállani, olyanért is, amin nem is dolgoznak, nekik kell azt javítani, még ha a hosszú használat folytán is esett bennük kár.

3. A vonalon dolgozóknak a műhely-főnök kénye-kedve szerint ir 50 vagy 20 %-ot. Ha késik a munkás, akkor egyszerűen 1/2 napot töröl neki; ezt az időt tehát a munkás ingyen töltötte nehéz munkában. Ha pedig egy pár nap mulva ott valami elromlik, a munkást kényszeríti oda kimenni és a saját költségén kijavítani.

4. A magánosok részére készülő munkáknál nem enged többet keresni 10—20 %-nál, ha a megrendelő jó ismerőse. Az anyagot nem kiméli, sőt nem is vételezi be, mint idegennek. Sokat dolgoznak a főnök rokonainak és ismerőseinek utalvány nélkül.

5. Jobb bánásmódban és jobb fizetésben csak a protekciós firmák részesülnek. Ők 50 %-ot keresnek, a többi legfőlebb 30 %-ot. A protekciós alakok többször évente kapnak javítást, a többi 4—5 évig várhat javításra, soknak javítás helyett még levonnak a napibéréből.

6. A műhely komisz, egészségtelen. Az ivóvíz rossz, mindenfajta betegség csiráival telve van, de a műhelyfőnök akarata, hogy ezt ígyák. Télen a műhelyben és az ebédelőben csak akkor enged fűteni, amikor úgy hozza magával a szeszélye. Ha a csikorgó hidegben valaki mégis befűt, akkor 1—2 forinttal bünteti.

7. Szabadjegyet csak az kap, akinek a főnök adni akar. Mintha az évek óta dolgozóknak nem volna joguk a szabadjegyre, hanem csak az ő kegyétől függne a dolog. Van eset, hogy olyan munkásnak, aki már évtizedek (30 év) óta dolgozik itt, a maga pénzén kellett jegyet váltania, ha valahova menni akart.

8. A Szepesi által dédelgetett olvasó körbe be kell lépni és le kell fizetni a járulékot, még ha ennivalójuk sincs, vagy kölcsön is

kell venniök a munkásoknak a szükséges pénzt. *Aki nem akar befizetni, azzal fenyegeti meg, hogy elbocsátja a munkából.*

9. Még a munkások magánügyeibe is avatkozik. Ott tartja az orrát a munkások konyhájában, hogy mit esznek, mit isznak. Ha valamelyik munkás korcsmába tér, öneki már tudnia kell, hogy mennyit ivott. A konzumból az ő parancsa szerint kell rendelniük.

10. A munkások *egyéni és lelkiismereti* szabadságát az inkvizícióra emlékeztető buta brutalitással nyomja el Szepesi. Aki előfizetője vagy olvasója a *Magyar Vasutas*-nak, annak nem enged többet, mint 20%-ot keresni.

11. Elbocsájtotta a munkából Orbán György műhelymunkást, mert lapunknak előfizetője volt. Azt az ürügyet használta, hogy Orbán nem tud dolgozni, holott őt a Máv. hozatta fel fiatal korában a Székelyföldről, a Nyugoti műhelyben tanult ki és már nyolcz év óta dolgozott a Máv.-nál.

Szepesi műhelyfőnök bűnlajstromát még folytatni lehetne. Azt hisszük, a felsorolt adatok is elegendők annak a bebizonyítására, hogy milyen fajta ember a zólyomi műhelyfőnök és milyen viszonyokat teremtett a vezetése alatt álló üzemben.

A közölt tudósítás olyan elrettentően sötét képet mutat, hogy kérdeznünk kell, vajjon egy *állami üzemben*, a huszadik században lehetséges-e ez? *A legundokabb korrupcióról, hűtlen kezeléssel, becstelenségről és brutális önkényről* rántja le a leplet ez az értesítés, *előjár pedig ntindebbe maga Szepesi műhelyfőnök!*

Mi egyelőre megelégszünk azzal, hogy ezekre a *botrányos visszaélésekre felhívjuk a Máv. igazgatósága figyelmét* és hisszük, hogy az gondoskodni fog rövid uton arról, hogy *lemossa a Máv.-ról ezt a szégyenfoltot*. Ha ebben a reményünkben csalatkozánk, *kénytelenek leszünk a nagy nyilvánosság elé menekülni és akkor a közmegbotránkozás fogja elsöpörni a helyről Szepesi műhelyfőnököt!*

A nyugbér-pénztár ügye.

Az erőszak és önkény sokkal korábban köszöntek be a nyugbér-pénztár ügyében, mint ahogy azt, akár csak álmodni is mertük volna. Tudtuk s folyton hangoztattuk, hogy a munkások érdekeinek nem felel meg ez a pénztár a mai szervezetében; a munkások megindokolt emlékiratban közvetlenül a kereskedelemügyi miniszter elé terjesztették kívánságaikat, de ez ismét hiábavalónak bizonyult — eddig. Azért mondjuk: *eddig*, mert az érdekelt tagok fognak majd módot találni, hogy az alapszabályok megfelelő módosítását kieszközöljék. Ámde az első erőszak, az önkény első bimbófakadása már megvan. A *központi bizottság még megválasztva sincs és már is ennek — az alapszabályokban biztosított — jogát gyakorolja a máv. igazgatósága*. Az alapszabályok 33. cikkének 2. d) pontja így szól a *közp. bizottság* hatáskörének megállapításában: „d) határoz a kerületi bizottságok felterjesztései alapján az alapszabályok végrehajtása vagy alkalmazása körül felmerülő kétes estekben.” Világos tehát, hogy az alapszabályok magyarázata a *központi bizottság* kizárólagos jogkörébe tartozik. De a máv. igazgatóságának — úgy látszik — nem kell *közp. bizottság*, hanem határoz a saját szakállára — *önkéntesen. Elhatározta, hogy a 25-dik életkortól visszafelé utánfizetést teljesíteni nem lehet!*

Ez az intézkedés szabályellenes már csak azért is, mert az igazgatóságnak nem áll jogában ilyen határozatot hozni, nincs jogosítva bizottsági funkciót végezni és nincsen semmi köze az alapszabályok magyarázatához. Azonkívül károsítja a munkások érdekeit.

Ezen erőszakos, önkényes eljárás ellen óvást emelünk; ezen törvénytelen határozat végrehajtása ellen tiltakozunk!

A munkások elkeseredését még azzal is akarja néhány túlbuzgó hivatali főnök tetőzni, hogy július 1-től esedékes járulékot most egyszerre akarja levonni. Ez lelketlenség! Ezt a munkásoknak nem szabad engedni.

Figyelmébe ajánljuk az igazgatóságnak, hogy ezzel az eljárással egyenesen olajat önt a tüzre és könnyelmű játékot űz, amely meg fogja boszulni magát.

Nem tűrünk erőszakot! Visszautasítunk minden önkényt! Ez a jelszavunk!

A marseille-i kikötőmunkások sztrájkja.

A munkásvilág figyelme most a kontinens egyik legnagyobb kikötője, Marseille felé fordul, ahol augusztus 18-ika óta a kikötőmunkások sztrájkja tart. Bennünket nemcsak azért érdekel közelebbről ez a hatalmas sztrájk, mert proletár voltunk folytán a tőke és a munka minden erőpróbáját figyelemmel kell hogy kísérjük, hanem azért is, mert ezuttal a világkereskedelem legnagyobb faktorának, a közlekedésnek egyik főerét vágta el a munkás harcza.

A marseillei sztrájk, ezt mindenekelőtt konstatálhatjuk, magán viseli a gazdasági bérc harc jellegzetes vonásait. Egyik oldalon a hajóstársaságok milliókra menő vagyonukkal, összeköttetésükkel és hatalmukkal, a másik oldalon a munkások ezrei, kik végső elkeseredésükben a hajóstársaságok milliókra menő hasznából csak annyit követelnek, amennyivel létfeltételein valamivel enyhíthetnének. E követelés ereje, energiája egyedüli fegyvere a harcnak, ez az energia az, amely hadat üzent a kizsákmányoló hajóstársaságok dűskáló vezérigazgatóinak és ez az energia az, mely a küzdelem erejét, elszántságát, eltökéltségét mindmáig fenn tudta tartani.

Marseilleben körülbelül 800 kikötőmunkás van, kik mindnyájan egy hatalmas szervezetbe tartoznak. A szervezet csak néhány esztendő, harcrai nem voltak, csupán csak a belső kiépítés képezte egyedüli feladatát. A tagokban az emberi öntudatot ápolni, gazdasági szerepükből őket felvilágosítani, a szolidaritás érzetét bennük ébren tartani, ez volt a szervezetnek törekvése. Hogy ebből mennyit ért el, azt csak egy tűzpróba mutathatja meg és ime ez a próba bekövetkezett. Tudnivaló a gazdasági harc előzményeként, hogy a kikötő munkások a leggyalázatosabb feltételek mellett kénytelenek voltak a legnehezebb és az egészségre legkártékonyabb munkát végezni. 10—11 órahosszat naponként petroléum, indigó és egyéb az egészségre legkártékonyabb anyagokat czipelni, szünet nélkül, hajszolva éhbérért. És emellett a munkásnak még az a reménye sem maradt, hogy baleset vagy rokkantság esetére valamelyes nyugdíjban részesüljön. Proletársors ez, melyet csak a proletár változtathat meg.

A szervezet ez évben már elég erősnek érezte magát a harcra. Rövid mozgolódás után megízenték a harcot. Küvetelésük: *nyolcz órai munkaidő, hat frank napibér*. A követeléseket benyújtották a hajóstársaságok szövetségének, mely bizva millióiban, gögösen visszautasította a követeléseket avval a megjegyzéssel, hogy még egyezségi tárgyalásokba sem hajlandók belemenni. És aznap-tól kezdve a Marseille kikötőben horgonyozó hajók kéményei nem füstöltek, az óriási csigák és felvonók lomhán állottak a rakodóparton, Marseille kereskedelmi élete egy csapásra megnémult, a forgalom szünetelt — szóval a harc teljes energiával megindult. Az első napokban farkasszemet nézett egy-

mással a két tábor. A sztrájk ötödik napján a kereskedelmi hajók tisztjei szintén kimondták a sztrákot. Első pillanatra úgy látszott, mintha a tengerésztisztek evvel szolidaritásukat akarták volna nyilvánítani. De nem úgy volt. Ez a sztrájk a munkások félrevezetésére volt szánva. Felülről rendelték ezt a második sztrájkot, hogy a kormány előtt kétségbeesetnek tűntessék fel a hajóstársaságok a helyzetet és evvel őt intézkedésre bírják. Ez az intézkedés nem is maradt el, de nem is vált a hajóstársaságok hasznára. Augusztus 29-én Pelletan tengerésztügyi miniszter értesítette a hajóstársulatok szindikátusát, hogy az elmaradt Földközi-tengeri postaszállításért a társulatok kötelesek naponként 15.000 frank kártérítést fizetni. Együttal figyelmeztette őket, hogy az elmaradt áru- és egyéb szállításokért bírósággal lesznek kötelesek kárpótlást fizetni.

Csodálatos, de ez az energikus hang sehogysem térítette a kizsákmányoló társulatokat jobb útra. Nekik ugyanis az volt a bevallott céljuk, hogy a kikötőmunkások szervezetét egyszer- és mindenkorra tönkretegyék. Ez az, amire a hajóstársaságok évek óta pályáztak. De különösen azóta képezte ez vágyaik netovábbját, mikor a szervezet teljesen modern munkásképviseletté alakult át, mikor már minden harczhoz erkölcsi fegyvereket is tudott szállítani. A kizsákmányolás munkáját akadálytalanul folytatni — ez volt a hajóstársaságok törekvése.

A munkások a harczban nem maradtak egyedül. Szeptember 2-án 8000 marseillei malommunkás lépett sztrájkba, és ugyanazon nap Cetteben a kikötőmunkások szüntették be a munkát. Szeptember 4-én Marseilleben csatlakoztak a sztrájkolókhöz: a malommunkások még dolgozó része, a szállítóknál alkalmazott munkások és az utcazseprők. Ez alkalommal az utcákon a munkások és csendőrök között összeütközésre került a sor, de — vér nem folyt. Szeptember 5-én a barcelonai, amsterdami és spanyol kikötők munkásai értesítették marseillei kollegáikat, hogyha szükséges, ők is beszüntetik a munkát. Erre még máig nem került a sor, bár minden körülmény mellett szól, hogy a szolidaritás eme kitüntetésére szükség lehet.

A harc ma is folyik, következményei, eredményei egyelőre nem tudhatók. De ha a marseillei munkások csupán csak azt érték el, hogy szervezetüknek érettségét, erejét és elszántságát bemutathatták, akkor a küzdelem már nem volt hiábavaló, mert csak azt a tanulságot fogja szolgáltatni, hogy a szervezetnek még nagyobb erővel kell sikeres harczba mennie. A sztrájk még tart és a küzdelem katonáit őszinte szimpatiaánk kíséri.

Szemle.

Félhivatalos számárbögés. Vasárnapi nagygyűlésünkkel az egész napisajtó foglalkozott. Az egyik lap részletesebben, a másik szűkszavuan, az egyik rokonszenvesen, a másik ridegséggel, csupán a kormánypárt lapja a *Magyar Nemzet* rug, kapálódzik ellentünk.

Egy ostoba ficzko „utazik” benne „a vasutasok körül”, irván a következőképpen:

Tegnap délután a *vasuti munkások czégére* alatt gyűlés volt a Tattersallben. Határozatot hoztak az *országos szövetségről*, az általános *bérvizsgálásról*, az államvasuti munkások *jogviszonyainak* szabályozásáról s végül a *nyugbérpénztárról*, amely — bár tudunkkal legutóbb történt életbeléptetése alkalmával az érdekelt munkások között *általános örömmel fogadtatott* — a gyűlésezők igényeit nem elégíti ki. Utána jártunk a dolognak s arról értesültünk, hogy az „*elégetlenkedő*” *munkások nem annyira vasutasok, mint inkább szociáldemokraták, akik ujabban nagy örömmel utaznak a vasutasok körül*. Hogy a gyűlésen akadt néhány vasuti munkás is, ez

nem jogosította fel a rendezőket arra, hogy az egész tumultust a vasuti munkások czégére alá helyezték.

A Magyar Nemzet buta smokkja még mindig a régi nótát játszsza elnyűtt verklíjén: a vasuti munkások „elégedettek” és csak „idegen elemek” — szociáldemokraták — rendezik a vasuti munkások „czégére alatt” a gyűléseket. Ha igazán utána járt volna smokk a dolognak, értesülhetett volna, hogy a vasárnapi gyűlésünkön jelen volt ezerek egytől-egyig vasuti munkások voltak és alig volt jelen egy-két más munkástársunk. És ha smokk nem volna vak és süket, láthatná és hallhatná, hogy a vasuti munkások között a nyugbérpénztár olyan „általános örömmel fogadtatott”, hogy a szemük is belekönyezik.

De hát smokk úgy ír, amint a kenyéradó gazdái ráparancsolják. *És a kormánynak nyilván kellemetlen a mi panaszkodásunk és mozgolódásunk, de ahelyett, hogy sérelmeink orvoslásával és követeléseink teljesítésével hallgattatna el bennünket, kényelmesebbnek tartja az egész mozgalmunkat agyonhazudtatni bárczás tollforgatóival.* Elkövetkezik azonban majd rövidesen az ideje annak, hogy a kormány belátja, hogy szavunkat agyonhallgatni immár nem lehet.

Smokkal pedig nem vitatkozunk. Smokkot egyszerűen megvetjük. Tudjuk, hogy pénzért mindenre képes. Amilyen meggyőződéssel jó pénzért bolháva hazudja le a mi elefántunkat, éppolyan meggyőződéssel kész volna a mi érdekünkben a bolhából elefántot csinálni, ha mi fizetnők őt. Smokkal tehát polemiába nem bocsátkozunk. Legfeljebb fülön fogjuk, ha nagyon szemtelenkedik.

A felvilágosodás diadala. A zágrábi máv. munkások folyó hó 8-án kirándulást rendeztek *Krapinára*. A kirándulókat *díjtalan különvonat* vitte a kirándulóhelyre; gyönyörű idő kedvezett a kirándulóknak. E nap emlékezetes lesz a műhelymunkások előtt, mert *erőpróbája volt a szervezett munkásoknak a nemzeti izgatásokkal szemben.* A felvilágosodottság diadalmaskodott, mert amire még nem volt példa a vasuti munkások mulatságain, *horvát és magyar munkások a legszebb egyetértésben töltötték a napot.* Horvátok lelkesülten tapsolták a magyar dalárdát, magyarok a horvátot, a vadregényes hegyetön felhangzott a *Marseillaise* a magyar dalárdisták ajkain, a lelkesült zsvió jelezte, hogy horvát testvéreink is megértették e dal fenségét és, mintegy utmutatásul a végzettől, véletlenül a *Marseillaise* dallamába belevegyült a taraczkok dörgése. Ez oly különös sejtelmeket ébresztett a munkásszivekben... A kiránduláson résztvevő műhelyfőnök, mérnökök, művezetők nagyon okosan viselkedtek és kedélyesen fogták fel egyes jókedvű munkásoknak kissé tulzott bizalmaskodásait. A visszautazásnál fordult csak elő egy incidens: egy Grósz nevű bádógos, aki szervezetlen munkás és józan állapotban is faragatlan, ittas állapotban brutálisan elbánt egy munkástársával. Másnap az V. osztályt nehezen lehetett visszatartani, hogy őt meg ne fenyítse. Ha Grósz a legcsekélyebb dolgot elköveti még, a kerítésen repül ki a műhelyből.

Levelezés.

Zágráb. A zágrábi műhelyfőnök urat felkérjük, hogy a saját hatáskörében tegyen meg mindent, hogy az élelmiszerek hallatlan drágulása folytán előállott nyomorúságot némiképp enyhítse. Gondoljon arra, hogy legnagyobb részét családfenntartó munkásai vannak és mily fájdalmat okoz az egy családapának, ha feleségének és gyermekeinek nélkülözéseit látja. Itt van a tél nemsokára a

nyakunkon; jön a tél, melyre irtózva gondol minden munkás, mert megkésztetődnek szenvedései. A munkások már most elégedetlenek, mi lesz, ha megkezdődik a nyugbérlevonás? Vannak nagyon sokan, különösen az V. oszt. munkások, kik 3—5—7 év óta nem kaptak javítást. A segédmunkások meg egyáltalán nem érhetnek el 3 korona napi-bérnél magasabbat. Ez nem igazságos, hisz akkor az illetők sohasem juthatnak a nyugbér I. osztályába! Vannak egyes csoportok, hol nagyon kevés százalékot keresnek, mert egyes művezetők hízélszólásból az árakat $\frac{1}{4}$ részre levonták. Itt mindenütt bő alkalom nyílik a humanitás gyakorlására. Tiltsa meg szigorúan, főnök úr, a művezetőknek úgy az árlevonást, mint a brutális bánásmódot, mert a munkások a zágrábi műhelyben tudatára jöttek már annak, hogy ők is emberek s joguk van emberhez illő bánásmódot követelni. A budapesti műhelyekben már megkezdették a napibér-javításokat, reméljük, hogy mi sem leszünk mostohagyermekai az államnak. Ha saját hatáskörében ezt nem teheti, úgy tárja fel férfiasan az igazgatóság előtt munkásainak helyzetét, melyet a nagy drágaság elviselhetetlenné tesz. Ha tapasztalni fogunk jóakaratot felülről, úgy mint a kinevezettek, akkor legyenek az urak meggyőződve, hogy nem fog bekövetkezni az, amitől tartanak.

A zágrábi máv. munkások.

Zágráb. A zágrábi műhely összes csoportvezetőit figyelmeztetjük, hogy *a legcsekélyebb árlevonást se tűrjék meg*, bármi történjék velők, hanem jelentsék be a bizalmi férfiaknál, kik haladéktalanul mozgalmat indítanak annak megakadályozására.

A zágrábi szervezet.

Hirek.

Az északi főműhely munkásai részére e hó 17-én este 6 órakor

nyilvános gyűlést

tartunk.

Napirend:

1. Nyugbérpénztári ügyek.
2. A nagygyűlés határozatainak végrehajtása.

Elvárjuk, hogy a főműhely munkásai teljes számban megjelenjenek.

Helyreigazítás. Lapunk legutóbbi számában „Fegyházrendszer a nyugoti műhelyben” cím alatt közlemény jelent meg, melyre az érdekelt osztályok munkásai úgy nyilatkoztak előttünk, hogy annak tartalma nem felel meg a valóságnak. Kész örömet igazítjuk helyre azt a közleményt, amit ezennel visszavonnunk, de *ismétellen* kérjük munkástársainkat, hogy csakis *való, igaz* tényeket küldjenek hozzánk közlés végett és ne hozzák ilyen kellemetlen kényszerhelyzetbe lapunkat. Amit közlés végett küldenek, az tiszta, megmásíthatlan és megczáfolhatatlan igazság legyen. Ez legyen mindnyájunk elve.

Dalestély. A keleti kocsiműhely és műszaki kocsihivatal „Dal- és önművelődési köre” 1904. október hó 2-án (vasárnap) a József főherceg - szálloda termeiben (Baross-tér) tánczczal egybekötött dalestélyt rendez. Belépti díj nincs. Műsor ára 50 fillér.

Panaszok.

Nyugoti műhely. Botrányos esetről értesít nek bennünket. Adjuk a száraz tényt. Dobis Gusztáv 60 éves munkatársunk július 18-án munkaközben leesett egy kocsii tetejéről és súlyos sérülést szenvedett, mely miatt még most is ágyban fekvő beteg. A sérülés helyszínéről kocsin kellett hazaszállítani, mert a sérülés lábát érte. A pályaorvos ifj. dr. Hédervári kezelés alá vette a beteget, de a fájdalmak csak nem szűntek és az a beteget, mint magától érte-

tődik, türelmetlenné tette. Kérdezte orvosát, hogy hát mért nem szűnnek a fájdalmai? Az orvos végre szeptember 3-án rászánta magát, hogy a beteget megvizsgálja és akkor állapította meg a „tudós” orvos, hogy a szegény munkástársunknak *lábszár-csontrepédése* van. Tehát az az eljárás amellel bizonyít, hogy az orvos 50 napig nem törődött a beteggel, azt addig nem is vizsgálta meg, hanem „gyógyította” 50 napig anélkül, hogy tudta volna mi a baja, vagy ha tudta, nem kezelte úgy, amint kellett volna. Szeptember 3-án kemény kötést alkalmazott a csontjában megrepedt lábra és ki tudja meddig fog még a szegény öreg munkástársunk keresetképtelen lenni, — de még az is kérdéses, hogy a csont olyképpen fog-e összeforrni, hogy egyáltalán munkabíró lesz-e még! Ki kárpótolja a szerencsétlen embert, ha nem nyeri vissza munkaképességét az orvos hanyagsága és könnyelműsége miatt. A betegsegélyző-pénztárunk figyelmébe ajánljuk ezt az esetet. *Indítson nyomban vizsgálatot* és ha beigazolást nyer az eset, akkor haladéktalanul bocsássa el azt az orvost a szolgálatától, mert az esetben nem mélt arra, hogy a munkások véres-verejtékű filléreiből díjaztassék.

Északi főműhely. A rézműves műhelynek van egy *Keleti* Lajos nevű művezetője, ki a munkásokkal úgy bánik, mintha nem volnának emberek. Ez az ur, ha visszatekint az eddig megfestett pályájára, hát bőséges tapasztalatokat szerezhetett arra nézve, hogy emberrel emberségesen kell bánni. Mert ő addig, míg a művezetői álláshoz eljutott, csendőr, rendőr, fináncz volt, tehát minden állásában emberekkel volt dolga. Hiszen mi nagyon örülünk annak, ha valaki valamire viheti, de azért azt nem hagyhatjuk szó nélkül, ha Keleti művezető minőségében válogatlan durvaságokkal illeti a munkásokat. Az ő művezetői szótárában ezek a szavak: számár, vén marha, vén betyár kövér betűkkel vannak leírva és ezeket használja a munkások ellen. De elfelejti, hogy a munkások tiltakoznak ez ellen, hogy őket önmagával hasonlítsa össze, mert a szolgálati viszony is így hozza magával, hogy ő mindenben *nagyobb*, mint a munkások. Megtörtént az is, hogy egy korosabb munkást meglökdösött s hogy akkor az illető munkás tenyere nem jött érintkezésbe a művezető ur becses képével, az kizárólag a munkás érdeme. A munkáárak levonásában is nagyon járatos, ahol teheti, teszi és nem törődik a munkással, ha nem is keres semmit. Ha valamely munkás az elkészítendő munkára utalványt kér, azt szokta feleletül mondani: „nem szégyenli magát krajczároskodni, annyira rá van szorulva stb.” Mintha bizony a munkásnak annyi feleslege volna, hogy a máv.-nak ajándékozza a munkabérének egy részét. Akárhányszor megtörtént már, hogy ha inspekciós, elszundikál, de különösen hétfőn s ilyenkor a munkásoknak várni kell, míg felébred, mert ha fölkeltek, hogy nyissa ki a bárczaszekrényt, akkor összemarházza a munkásokat. Keleti ur mi emberséges bánásmódot követelünk a munkásokkal szemben, mert különben ha e figyelmeztetés nem használ, eltalálnánk mondani az okokat, hogy miért lett elhelyezve a nyugotiból.

Szerkesztői üzenetek.

A Gy. S. É. V. soproni műhelymunkásainak helyzetéről szóló cikket anyagtorlódás következtében csak egyik közelebbi számunkban közölhetjük.

Munkavezető ör, Nagyváradi. Nem tartozik az örszemélyzet közé. Oda csak *pályaőrök* tartoznak, akiknek természetben van lakásuk és azonkívül kertjük és földjük. Ezek külön státust képeznek. Ha ide-sorozták, forduljon az igazgatósághoz. Előmenetele 900 koronáig van.

Felelős szerkesztő és kiadó: FARAGÓ PÁL.

Laptulajdonos: A magyar vasuti személyzet.

A szervezkedés kérdéséhez.

Bármelyik szakszervezetet vesszük zsinór-mértékül a vasutas szervezkedés megindításánál, sehol sem találunk oly nehezen mivelhető talajt, mint éppen a mi sorainkban. Minden más szakmában sokkal hamarabb értik meg egymást az érdekelt munkások, sokkal gyorsabban terjed köztük az osztálytudat, mint közöttünk, — de csak nálunk Magyarországon.

És ezen alapjában véve nem is igen lehet csodálkoznunk. Nem azért, mintha a máv. szolgáltatásban álló munkások és egyéb kiskavadalmazásu alkalmazottak szolgálati és munkaviszonyában, illetve a létért való küzdelmükben nem volnának meg mindazon előfeltételek, melyek a szervezkedés szükségességét napnál világosabban igazolnák, hanem azért, mert a vasutasok évtizedeken keresztül nem törődtek önmagukkal.

A szolgálati fegyelem valóságos rabszolgákká idomította őket. A vasutas, akár a műhelyben, akár a vonalon, akár a pályatesteken keresi kenyerét, nem törődött eddig mással, mint kötelességének hű teljesítésével. Ez a magatartás és tegyük hozzá: ez a becsületes törekvés lekötve tartotta évtizedeken keresztül egész gondolkodását, egész eszményi világát és egész emberi mivoltát. Nem vett magának időt a gondolkodásra, néha-néha a saját helyzetével való törődésre. Átengedte magát, sorsát és életföntartásának megállapítását a máv. intézőségének.

Ne felejtjük el azonban, hogy hivatásunk becsületes betöltése mellett, amivel a belénk helyezett bizalmat emberileg igyekszünk igazolni, még nem sülyeszthetjük le magunkat rabszolgákká.

A mai kor emberei vagyunk. Az újabb kor eszméi, melyek nemcsak minket munkásokat, hanem az egész emberiséget ébresztik fel álmából és kiszólítják a tespedésből, nem vonulhatnak el fejük fölött minden nyom nélkül. Nem maradhatunk többé közönyösek, mert alámerülünk.

A kötelesség hű teljesítése, a reánk bízott teendők becsületes elvégzése nem tételezi fel, hogy egyszersmind rabszolgák is legyünk. A fegyelem csak hivatásunkra, de nem egyéniségünkre vonatkozik. Egyéniségünk szabad és független. Azt nem adtuk el a mávnak. A máv. csak a munkánkat, munkaerőnket vette bérbe; de emberi lényünket sem nem vette bérbe, se nem adtuk bérbe. Ebben a tekintetben függetlenek vagyunk egymással szemben. Erre nem terjed ki a munka- és szolgálati viszony.

Másrészt az is hátráltatta eddig szervezkedésünket, mert eddig azon balhiedelemben éltünk, hogy a többi munkások közül mi vasutasok kiváltságos helyzetben vagyunk, kik a munkakinálat és kereslet hullámozásainak nem vagyunk kitéve, hogy munkaviszonyunk bizonyos állandóságot képez és ennél fogva — nekünk nincs bajunk.

Tehát be kell vallanunk, hogy hátramaradtunk. Ezt a mulasztást azonban pótolni lehet és pótolni kell. Ezzel tartozunk önmagunknak. Ezzel tartozunk annak a misziónak, amit a modern munkásmozgalom, mint az egésznek egyik alkatrészétől, tőlünk kíván.

Külföldi munkástársaink nemzetközi szervezetekben egyesülnek és mi nem volnánk képe-

sek hazai szervezetet létesíteni? Dehogyan nem! Csak akarnunk kell és meglesz. „Akarni” — pedig kötelességünk, mert emberi jogainkat, megélhetésünk biztosítását és jövőnk rendezését kiküzdeni akarjuk; kiküzdenünk kell. Ha magunk nem törődünk magunkkal, ugyan, mondjátok meg szaktársak, ki törődik velünk?

Ki kell tehát bontakoznunk az évtizedes nemtörődömségből és szervezkednünk kell! A szervezkedés alapfeltételét *saját lapunk terjesztése képezi*. A lapot kell első sorban felkarolnunk, mert egyelőre csak a lap útján érintkezhetünk egymással. A lapban mondhatjuk el sérelmeinket, a lap útján beszélhetünk egymással. A lapban hívhatjuk fel a mérvadó körök figyelmét egyik-másik visszás és tarthatatlan állapotra és abban kérhetjük a bajok orvoslását.

Meg fogjuk alkotni a magyar vasuti munkások és egyéb alkalmazottak szervezetét, mely nekünk védőbástyánk lesz, mely magába foglalja a magán- és államvasutak összes alkalmazottait, munkásait és forgalmi személyzetét. És ha a nyulszívűek, a félénkek felvetik a kérdést, hogy hát mit fog szólni a többség? Vajon tetszik-e nekik a vasutasok szervezkedése stb.?

Hát t. munkástársak, erre csak az lehet a feleletünk, hogy mi azzal nem törődhetünk. A szolgálat pontos és hű teljesítése egy hajszálnyival sem szenved hátrányt, hanem inkább ellenkezőleg, arra törekszünk, hogy a ránk bízott teendők lebonyolítását, úgy a vasuti intézet, mint az állam, mint pedig az országunk érdekében becsületes munkával végezzük és *amellejt jussunk nekünk az, amirehhez jussunk, jogunk van!* Más országokban is nehézségekbe ütközött a vasutasok szervezkedése.

Eleinte mindenütt idegenkedtek a vasutasok szervezkedésétől. Maga a nagyközönség is lehetetlennek, feleslegesnek találta. Mert mindenki mintegy kiváltságos, boldog és megelégedett osztálynak tartotta a vasutasokat és a műhelybeli munkásokat. Csak maguk a vasutasok és a műhelybeli munkások voltak és vannak másképp meggyőződve, mert csakis ők ismerték és ismerik helyzetüket és csak ők maguk illtőkesek annak elbírálására, kell-e és mit kell tenniök helyzetük javítására.

Ne nézzünk tehát se jobbra, se balra, ne várjunk segítséget se felülről, se alulról; hanem saját erőnkre támaszkodjunk, amely kifejezést nyer szervezkedésünkben és lapunkban: a *Magyar Vasutasban!*

Szemle.

A szállítási munkások nemzetközi kongresszusa.

Az Amszterdamban tartott nemzetközi szocialista kongresszus alkalmával a szállítási munkások is — felhasználván az alkalmat — nemzetközi kongresszusra jöttek ott össze. Részt vett 16 szakszervezet 19 küldöttel, kik 179,650 tagot képviseltek. A kongresszust a vasutasok, közuti vasutak alkalmazottai, hajóforgalmi alkalmazottak és rakodó-munkások képviselői alkották.

Belgiumból egy szervezet 600 taggal, egy küldöttel;

Németországból öt szervezet 53.000 taggal, hat küldöttel;

Angolországból két szervezet 28.000 taggal, három küldöttel;

Franciaországból egy szervezet 5000 taggal, egy küldöttel;

Hollandból egy szervezet 2000 taggal, három küldöttel;

Olaszországból két szervezet 58.000 taggal, egy küldöttel;

Ausztriából egy szervezet 26.850 taggal, egy küldöttel; (Tomschik elvtárs, vasutas.)

Portugálból egy szervezet 650 taggal, egy küldöttel;

Svédországból egy szervezet 5500 taggal, egy küldöttel voltak képviselve.

A *titkári jelentésből* kiemeljük a nemzetközi szervezet pénzügyi állapotát 1900. szeptember 1-től, 1904. február 9-ig: 563 font sterling bevétele és 666 font sterling kiadása volt. A kiadási többletet a kongresszusig kiegyenlítették a szervezetek úgy, hogy a jelentés fölösleggel számoltatott le. Ausztriából 15 fontot kaptak.

A vasutasok (a francziák indítványára) külön nemzetközi szervezetet óhajtanak létesíteni, miután érdekeiket, mint speciális szakma jobban vélik megvédeni, ha ők maguk egy kalap alatt vannak. *Tomschik* elvtárs azt az álláspontot ki is fejtette és azon reményének adott kifejezést, hogy megfelelő szabályzatok megállapításával figyelembe vehetők lesznek a vasutasok kívánságai.

A kongresszus határozatokat hozott a hajózási trustokra (olv. tröszt) a nemzetközi munkásvédelemre, a sztrájkra és munkanélküliségre nézve.

A tanácskozás folyamán megállapították a szállítási munkások és alkalmazottak nemzetközi szövetségének alapszabályait, ami a kongresszus leglényegesebb részét képezte.

A szabályzatból ismertetjük a következőket:

A szövetségnek az a célja, hogy a szállítási- és forgalmi munkások és alkalmazottak anyagi- és erkölcsi érdekeit minden tekintetben megóvja és fejlessze. A szövetséghez tartozó egyes országok szervezeteit a bérviszonyok és munkafeltételek rendezése és javítása iránt folyamatba tett törekvéseiben támogatni és védeni. Az egyes országok és szakmák bér- és munkaviszonyait gyűjteni. Gyűjtése azon törvényeknek és szabályoknak, melyek a szállítási és forgalmi munkások és alkalmazottak egészségének és életének védelmére a különböző országokban hatályban vannak. A szociális törvényhozás kiépítésének előmozdítása. Előmozdítása a nemzetközi szolidaritásnak.

A nemzetközi szövetségnek tagjai lehetnek a forgalmi, közlekedési- és szállítási összes szervezetek, melyek a következő szakcsoportokból állanak:

1. Vasutasok.
2. Közuti vasutasok.
3. A fuvarozásban és szállításban alkalmazott munkások.
4. A kikötő-munkások.
5. Tengerészeti alkalmazottak és munkások.
6. A kereskedelmi hajósok és tutajosok.
7. Gépészek, fűtők stb.

Kimondta a kongresszus, hogy a szövetség költségeihez a 2—7. számok alatt felsorolt szakmák szervezetei évenként és tagokként 6 fontot, a vasutasok 3 fontot tartoznak fizetni. A hozzájárulás negyedévenként előre fizetendő. A szövetség vezetése öt tagu tanácsra van bízva. Az ellenőrzést három tagu bizottság gyakorolja. — A titkári funkciót f. é. október 1-től kezdve, további intézkedésig, Németországra ruházta a kongresszus.

Íme, mi magyar vasutasok még csak az országos szervezet létesítésének kezdetén állunk, mikor jóformán egész Európában a mieinkkel hasonló viszonyok közt élő szaktársak és rokonszakmák munkásai az érdek-közösség és testvéri szolidaritás ápolására és fejlesztésére nemzetközileg szervezkednek, mert felismerték, hogy az elszigetelés nemcsak káros, hanem egyenesen visszavezeti a munkást évtizedes tespedésre és örökös lemondásra.

Az olasz vasutasok követelése. A polgári lapok a napokban hetet-havat összehordtak, irván az olasz vasuti alkalmazottak mozgolódásáról, amelynek végcélja általános vasuti sztrájk volna, sőt már arról is értesültek a polgári sajtó ténta-kulijai, hogy az olasz kormány erélyes rendszabályokra készül, be akarja hívni katonai szolgálatra a tartalékos vasutasokat és a „főkolomposokat” pörbe akarják fogni. Még egy szubvenczióból élőlősködő hirdetési lapocská, amely elég szemérmetlen magát „vasuti alkalmazottak hetilapja”-nak nevezni, szintén hosszú cikket közöl a „készülő sztrájkokról”.

Az egész hiradás hülye valótlan. Szó sincs arról, hogy az olasz vasutasok sztrájkra készülődjenek. Igaz ellenben a következő:

Mint lapunk máshelyén megírtuk, 1902-ben az olasz vasutasok azt a biztosítást nyerték a kormánytól, hogy munkaviszonyuk végleges rendezést 1905-ben nyer, ha a vasutársaságokkal kötött szerződés lejár. Ez az időpont közeledvén, a vasutas-szervezetek most egy emlékiratot dolgoztak ki, amelyet a kormányhoz terjesztettek be. Ezt az emlékiratot, amely a vasuti alkalmazottak követeléseit tartalmazza, lapjuk, az *Il Treno* szeptember 1-én közölte.

Olasz testvéreink követeléseiket főbb vonásaikban a következőkben állapították meg: Minden vasuti alkalmazott *betegség* esetén *hat hónapig teljes fizetést* huzzon.

Minden évben kijárjon minden vasutasnak a szolgálati idő szerint *20—30 nap szabad-ság* teljes fizetéssel.

A *munkaidő* különösen megerőltető munkánál, 8 óra egyébként 10 óra.

Hetenkint *36 órai teljes munkaszünet*.

Azon esetben, ha a vasuti alkalmazott tulerőltetése következtében vasuti szerencsétlenség történik, *büntetőjogilag és magánjogilag felelősségre vonandó az az üzemvezető, aki a tulerőltető munkát elrendelte.*

A *fizetésrendezés* munkaágak szerint a következőképpen történjék:

a *mozdonyvezető* 1500 líre kezdőfizetése 18 év alatt 3000-re emelkedik, azonkívül 50 centesimi minden óra utért;

a *fűtő* kezdőfizetése 1140 líre, amely 10 év alatt 1650-re emelkedik; 35 cent. óránként az uton;

a *pályőrők és tartalékosok* 780 líre kezdőfizetése 18 év alatt 1200-ra emelkedik;

a *váltórők* 900-tól 1500 líreig jutnak 17 év alatt;

a *vonatvezetők* 1600-tól 2400 líreig 14 év alatt, és

a *kalauzok* 1200-tól 1605-ig 7 év alatt.

Az olasz líre megfelel körülbelül a mi koronáknak, a centesime a mi fillérünknek.

Az emlékirat sorsáról annak idején be fogunk számolni.

Budapest. A budapesti *irgalmas-rendi* kórház azon gyógyintézetek közé tartozik, melyekbe a máv. betegsegélyző pénztár kórházi ápolásra szorult betegeit leginkább utalni szokták. Hogy ennek a kórháznak a címe nem egészen felel meg az „*irgalmas*” fogalomnak, arról már sok munkástársunk győződött meg. Pénztárunk ebben a kórházban 2 kor. napi gyógydíjat fizet betegek után. Az ételek oly silányak és annyira elégtelenek az adagok, hogy egyrészt jó és egészséges gyomor kell azok megemésztéséhez, és másrészt, ha a betegek hozzátartozói nem visznek be ennivalót, hát akkor bizony éheznek a gyomrával egyébként rendben lévő beteg. A betegek néha-néha felszólalnak emiatt, de ilyenkor azzal elégitik ki őket, hogy 2 koronáért nem lehet gyógyszer, orvosi kezelést, ápolást, ételmezést, lakást stb. adni. Aki tehát sajátjából egy koronával naponként pótolhatja a két koronás gyógydíjat, az legalább jobb ételeket kap. De hát honnét vegye a beteg munkás azt a sok koronát, hogy ráfizethessen? Egy gyomorbeteg munkással történt, hogy kásával meg száraz babfőzelékkel töltötték meg a gyomrát. Hogy ez az étel a gyomorbetegnek való-e, azt legfeljebb az irgalmas-rend kórházának orvosai dönt-

hetik el, kik úgy látszik, a betegek étrendjét egy kaptafa szerint állapítják meg. Néha-néha egy kis „illatos” hus is vegyül a rizskásába, mely bizonyára „kiváló” táplálkozás a betegnek, de különösen a gyomorbetegnek. Ha ilyesmi figyelmetlenségből történik is, abban biztosak vagyunk, hogy a gondnok meg az orvosok ételére ilyen illatos husdarabok nem kerülnek, hanem azzal csak a betegeknek kedveskednek — csupa irgalomból. Az ilyen bánásmód ellen azonban tiltakozunk és felhívjuk a máv. betegsegélyző-pénztár igazgatóságát, hogy ebbe a kórházba ne utaljon többé beteget. A tagok megfizetik járulékaikat, tehát joguk van tisztességes és megfelelő kórházi ellátást — *nem kérni, hanem követelni!*

A piros-nadrágosok. A győr-sopron-énefúrti vasut alkalmazottainak helyzetéről lapunk múlt számában megjelent cikket ennek a vasutnak az alkalmazottai örömmel fogadták. Mint az elikkadt termőföldre a termékenyítő eső, olyan ébresztő hatással volt az az ismertetésünk a Gy. S. É. V. alkalmazottaira. Garmadaszámra kaptuk tőlük az elismeréstől, szeretettől áradó levelet, amelyekben köszönetet mondanak, amiért lapunk rájuk is kiterjesztette védő gondoskodását, és erősen megígéri, hogy megfogadják tanácsunkat és *szervezkedni* fognak. De kaptunk egy másfajta levelet is. Egy levelet, amely nem elismerést tartalmaz, hanem „czáfolatot”, és amely nem szervezkedést ígér, hanem a Gy. S. É. V. igazgatóságának az ígéretét tolmácsolja. A levélírók egyébként nyilatkozatuk közzétételét kérik, tehát álljon az itt szószerint, minden hibájával egyetemben:

A „*Magyar Vasut*” tekintetes szerkesztőségének.

Budapest.

Becsés lapja folyó évi 10 számában megjelent Gy. S. E. V. alkalmazottainak helyzetéről írt cikk. Egyes öreg szolgáltnak a fizetésben való vissza maradásán kívül a valóságnak meg nem felel, s csakis téves információ alapsulhat. Mi ki jelentjük hogy ezen cikkel szolidaritást nem vállalunk, s tekintettel küszöbön álló s minyájunk anyagi helyzetét kielégítő fizetésrendezésnek, hasonló cikk csak káros befolyással lenne, nyilatkozatunk közzé tetelét kérve vagyunk, kiváló tisztelettel

Győr 1904 szeptemb 8-án

többek nevében

Weisz Sándor,
vizsg. főkalauz

Mandola Victor,
allamás felvigy.

Ez a levél semmiképpen sem lep meg bennünket. Öszintén szólva, vártunk is ilyenfajta nyilatkozatot. És erősen boszankodnánk, ha nem jött volna, mert azt bizonyítaná, hogy a múlt számban közölt cikkünk nem tette meg a kívánt hatást a Gy. S. É. V. — *igazgatóságára*. Mert ezen a levélen meglátni ugyan az Ézsau kezét, de kihallatszik belőle a Jákob hangja. Az aláírás egy állomásfővigyázó és egy főkalauz nevét tünteti föl, de nem nehéz kitalálni, hogy ki volt a levél sugalmazója. Látjuk mi azokat, akik Mandola Victor és Weisz Sándor urak mögé bujtak. Nem tartozunk mi azok közé, akik mulatnak a Paprika Jancsin és nem veszik észre azt a kezét, amely a drótbábút igazgatja.

Ezzel a tudattal vesszük tudomásul, hogy a levél czáfol, de egy szóval sem bizonyítja, hogy miben „téves az információnk”. Azt is tudomásul vesszük, hogy „kielégítő fizetésrendezés van küszöbön” a Gy. S. É. vasutnál, csak arra volnánk kíváncsiak, hogy meddig marad még „küszöbön” és mikor lépi át a küszöböt?

A két levélíró pedig mélységesen sajnáljuk, mert csunya és megvetendő szerep az, amelyre vállalkoztak. Csak egy enyhítő körülmény van számukra: az, hogy ezért a „nyilatkozatért” kilátásba helyeztek nekik egy pár szép — piros nadrágot.

„Jön a vonalbiztos!” Ha a pályamunkások, ezt a három szót hallják, akkor még aludni sem mernek a részükre épített laktanyákban, sőt a nyomorúságos vacsorájukat sem merik főzni, mert a pályafelvigyázó ur mindig a hátuk mögött áll és ilyenkor csak a laktanyát kell tisztogatni úgy este a munka után, mint reggel a munka előtt és ez mind csak azért van, mert a mindenható ur fog jönni és nagyon szigorú vizsgálatot fog tartani. Ebből látszik, hogy a vonalon épp úgy az őrházakban valamint a laktanyákban olyan pontos vizsgálatot tart, hogy az utolsó mosdó-edényt is megnézi a rend és tisztaság szent nevében. De hát ez mind helyes, mert a szolgálat azt úgy követeli. De a tisztelt vonalbiztos ur csakis ebben a részben teszi meg kötelességét, pedig tudunkkal kötelességéhez tartoznék meggyőződést szerezni a munkások helyzetéről is, amiről azonban mindeddig egy munkást sem kérdezett meg. Ennek oka sem lehet más, mint vagy a vonalbiztos urnak nemtörődömsége, vagy pedig felsőbb utasítás folytán nem törődik kötelességének ennek a részével, ami mindkét esetben nem felel meg a szolgálatnak sőt igazságtalan cselekedet is.

A munkásoknak első kötelessége a reájuk bízott munkáknak pontos elvégzése, a munkaadónak illetve megbízottjának viszont az lenne a kötelessége, arról gondoskodni, hogy a munkásai jó erőben és egészségesben maradjanak, mert a silány kereset mellett nem táplálkozhatnak eléggé, különösen amai drágaság miatt. A koplalás pedig nem ad se erőt, se egészséget, ezt már csak tudhatnák a nagyműveltségű előjáróink is, amit azonban belátni nem akarnak. Hogy ezzel szolgálati mulasztást, sőt tovább bírálva, embertelen cselekedetet követnek el, azzal nem törődnek, de megkivánják, hogy a legsúlyosabb és legveszedelmesebb munkát kötelességszerűen végezzék a munkások.

A pályamunkások silány helyzetét még súlyosabbá tették az által, hogy az ideiglenes *szabad-jegyektől megfosztották*. Eddig a megélhetésük valamivel könnyebb volt, mivel esténként családjuk körében lehettek és így a családjukkal közösen étkezhetek. A mostani viszonyok között pedig külön költséggel jár a családfőnek és a családtagoknak az ételmezése. Pedig ahhoz nem nagy tudomány kell, hogy rájöjjenek miszerint két konyha fentartása mégis csak többbe kerül, mint egynek a fentartása. A mostani munkabér mellett azonban ez teljesen lehetetlen is, és mégis indokolatlanul fosztották meg a munkásokat ettől a csekély könnyítéstől is.

Van ugyan egy-két protekciós munkás, ki abban a kedvezményben még részesül, sőt a többi munkálatoknál alkalmazottak között is és csakis a pályamunkások vannak ilyen súlyosan sújtva? Az ily módon megkárosított munkások szolgálati uton már két ízben, mindenkor egy korona költséggel járó kérvényüket beadták, de még eddig ezen szerény kérelmüknek nem tettek eleget.

Hogy példával is szolgáljunk, felemlíthetjük, hogy a pályamunkásoktól a szabad-jegyét elvették, az utcáseprőnek pedig kiszolgáltatták. Hol marad az igazság és méltányosság és mért ütök arcra a szolgálati rendtartás erre vonatkozó határozmányait. Vonalbiztos ur, jó volna munkásokkal szóba állni, furcsa dolgokat hallhatna!

Figyelem!

Vasárnapi nagygyűlésünk következtében lapunk egy napi késést szenvedett.