



A MAGYARORSZÁGI VASUTI SZEMÉLYZET ÉRDEKEIT KÉPVISELŐ KÖZLÖNY

A Magyar Vasutas — hetilap.

Sok ezer vasuti munkásnak és alkalmazottnak óhaja, vágya, reménye, ime teljesülésbe megy: örömmel jelenthetjük, hogy

március 1-től fogva

a Magyar Vasutas hetenkint jelenik meg.

Nagy áldozatokat igényel ez az átalakítás, de szükséges és üdvös. Lapunk olvasóinak legnagyobb része beküldte véleményét e tárgyban és a sok ezer közül alig akadt egy pár, aki ne helyeselte volna lelkesedéssel a hetilap eszméjét. A bizalmi férfiak többször és behatóan tárgyalták a kérdést és szintén egyértelműleg a hetilap mellett foglaltak állást. Miután az előkészület munkáin túl vagyunk, megadhatjuk az öröndetes értesítést, hogy *ezentul nem kétszer, hanem négyszer havonként* beszélünk olvasóinkhoz és beszélnek munkástársaink a lapunk révén a nagy nyilvánossághoz.

Minden héten fogja most már a Magyar Vasutas az elnyomott és kiszorított vasutasok között a *fölvilágosodás és összetartás* ígéit hirdetni.

Minden héten elmondja a Magyar Vasutas olvasóinak, hogy *mi történt fontosabb esemény a világon*, olyan is, amely e foglalkozási ágat közvetlenül érdekli, olyan is, amely közérdekű.

Minden héten a nagy nyilvánosság elé hozza a **Magyar Vasutas** a vasuti alkalmazottak bajait, panaszait és kívánságait, hogy a közvélemény is tudomást szerezzen róluk.

Minden héten hírül adja büszkén, lelkesedéssel a **Magyar Vasutas**, hogy a vasuti munkások és kinevezettek nem széttzilált, a szélrózsa minden irányába széthúzó tömeg, hanem céltudatos, szervezett tábor, amely érzi, hogy van ereje, és amely eltökélte, hogy erejét helyzetének javítására és

szébb jövőjének megteremtésére akarja fordítani.

Az **Országos Szövetség** alapszabályai be vannak terjesztve, de alighanem sok időbe telik, míg azokat jóváhagyják. *Szervezetre azonban szükségünk van és ezt a szervezetet a Magyar Vasutasnak kell pótolnia.*

Most, hogy a Magyar Vasutas hetenkint jelenik meg, **minden előfizetője megkaphatja mindazokat az előnyöket, amelyeket a Szövetség nyújtana.**

Tehát *minden előfizetője a hetenkint megjelenő „Magyar Vasutas”-nak kap:* peres ügyekben szóbeli vagy írásbeli **ingyenes jogi tanácsot;**

a munka- vagy szolgálati viszonyból eredő peres ügyekben

ingyenes ügyvédi segélyt; a szükséghez mérten baleseteknél vagy halálesetnél hátramaradottjai megfelelő **anyagi segélyt;**

akik a vasuti szolgálatból távoznak, igényt tarthatnak

díjtalan munkaközvetítésre; akiket mozgalmunk miatt *rendszerbályoznak*, azokat kellő módon

segélyezhetjük;

a lapunk szerkesztősége által be-
rendezendő

olvasó-szobákat és könyvtárakat

díjtalanul használhatják.

Óriási haladást jelent a *hetenkint megjelenő Magyar Vasutas;* nagy győzelmet, amely méltó válasza a vasuti alkalmazottaknak az elnyomás és üldöztetés rendszerére.

E szép és győzelmes haladásban része van minden egyes társunk áldozatkészségének és lelkesedésének.

De csak akkor lesz teljes a győzelem, akkor haladunk tovább az érvényesülés útján, ha ezentul még fokozottabb mértékben és még nagyobb áldozatkészséggel terjesztjük a heti Magyar Vasutast.

A Magyar Vasutas nem magánvállalat, hanem a vasutasok tulaj-

donát képezi. Célja nem az, hogy egyesek nyeréskedjenek rajta, hanem az, hogy a vasutasok összes szolgálati ágainak érdekeit istápolja hiven, őszintén és lelkesen.

Csak az munkálkodik becsületesen és őszintén a vasutasok jobb jövője érdekében, aki a Magyar Vasutast erősíti és pártolja.

Csak azokra számíthatunk a vasutasok diadaláért folytatott küzdelemben, akik a Magyar Vasutas zászlaja alá gyülekszenek.

Aki nincs velünk, az ellenünk van!
Vasutasok!

Hivatalnokok, altisztek, szolgák és munkások!

Támogassátok a saját lapotokat, a Magyar Vasutast, gyűjtsetek előfizetőket, harcosokat és ne tűrjétek soraitokban azt, aki gyávaságból vagy butaságból elillan a küzdelemből és így saját magának és összes társainak árulójává lesz!

Tegye meg mindenki a kötelességét és akkor rövid idő múlva büszkén és örömmel tekintünk vissza arra a harcra, melynek első fordulópontja:

a hetenkinti Magyar Vasutas.

Testvéri üdvözléssel

az országos szervező-bizottság.

*

A **Magyar Vasutas** megjelen minden hét péntekjén. Szerkesztősége és kiadóhivatala **Budapest, VII., Csömöri-ut 28. szám**, ahova minden-nemü levelezés és egyéb küldemény intézendő.

Előfizetési feltételek:

Egy óra frt —.40 (K —.80)
Negyedévre frt 1.20 (K 2.40)
Félévre frt 2.40 (K 4.80)

Minden összeköttetésünket a legnagyobb titokban tartjuk. Ha valaki — bármi okból — nem akarja, hogy lapunk az ő nevére járjon, bármilyen más címre is előfizethet.

Értesítjük előfizetőinket, hogy folyó évi március hó 16-tól kezdve szerkesztőségünkben (VII., Csömöri-ut 28. sz., I. em., ajtószám 3) minden csütörtökön este 7—8 óráig

ingyen jogi tanácsot

kaphat minden előfizetője a Magyar Vasutasnak.

VASUTASOK HELYZETE.

A saruállítók a budapest-ferencvárosi pályaudvaron.

Saruállítók? Mi az? — kérdi nemcsak az idegen, aki csak az utazásból ismeri a vasutat, hanem igen sok vasuti munkás is. A legtöbbje nem is tudja, hogy a vasuti szolgálatban ilyenemű munka is van, pedig a saruállítók a legveszedelmesebb, a legkönyörtelenebb és a leghálátlanabb szolgálatok egyikét teljesítik a Máv. nagy üzemében.

Ott dolgoznak a ferencvárosi pályaudvaron. Egy csomó kocsit huzatnak föl szétosztás céljából egy lejtőre. Fenn a kocsitoló szétkapcsolja, jelzi a toronyba, hogy melyik váltót állítsák, lökést adat a mozdonynyal a kocsiknak és az egyes vágányokra gurulnak a kocsik.

Ha szél ellen lökik a kocsikat, akkor nem gurulnak le egészen és kézi erővel kell azokat rendeltetési helyükre tolni. Ha ellenben szél irányában futnak le, akkor nemhogy tolni kellene, hanem illő pillanatban egy-egy éket, a *sarut* kell a kerekek alá tolni, nehogy ráfusson a fékezett kocsisorra és darabokra zúdjék. Ez a saru-állítás a munkája a saruállítóknak.

A rendező pályaudvaron összesen 18 vágány van, egy-egy ember gondozására nem kevesebb, mint 3 vágány van bízva. Folyton szaladni kell a guruló kocsik előtt és folyton jobbra-balra figyelni, mert a kocsik egymásután jönnek és a saruállítóknak egyszerre kell mindhárom vágányra vigyázni. Egyre szaladnia kell, kezeiben a 16—18 kiló súlyú sarukkal. Ha egy pillanatra ellankad a figyelme, vagy ha fáradságtól hibát követ el, *vagy a kocsi rongálódik össze, vagy ő*

kerül a gördülő kocsi kerekei alá és nyomorékká lesz.

És ilyen veszedelmes munka mellett a *munkaidő nem kevesebb, mint huszonnégy óra*. Megszakítás nélkül, szünet nélkül, a legcsekélyebb pihenő nélkül. *Még evésidő sincs*. Futásközben, munka alatt kell a darab kenyeret legyűrtie. Van nap, amikor egy csoport 1400—1500 kocsit kénytelen fogni.

Szinte elképzelhetetlen, hogy a huszadik században, egy keresztény államban, egy jogállamban ilyen munkát kelljen isten képmására teremtett embereknek végezni, olyan irgalmatlan munkát, amelyhez hasonlítva a gályarabság valósággal kéjútazás lehetett. Minden pillanatban kockára van téve élete a saruállítóknak. Lehetetlen, hogy 24 órán keresztül teljes lélekjelenléttel, egész figyelmével végezhesse azt a baromi munkát. Már néhány óra múlva teljesen kifáradnak. Valóságos istencsudája, hogy nem hallunk mindennap hirt irtóztató balesetekről a ferencvárosi pályaudvaron.

És — hogy teljes legyen a kép — ezért a rettentően veszélyes és felelősségteljes munkáért *1 frt 20 kr napibért* kap. Azonfelül semmiféle jutalékot, egy fillért sem. Egy forint 20 krajcárért teszi kockára naponként életét a saruállító, végzi azt az irgalmatlanul súlyos munkát.

Igen természetes, hogy ez a helyzetük a saruállítóknak elviselhetetlen. Nem hiányoztak eddig sem kísérletek, hogy javítsanak helyzetükön. Voltak *Ofnernel*, a jobbparti üzletvezető-helyettesnél és arra kérték, hogy legalább a 24 órás munkaidőt ossza ketté olyanformán, hogy 12 órás munkaidő után legyen 24 órás pihenő. Ofner természetesen teljesen méltányosnak és jogosnak találta ezt a kívánságot, meg is ígért mindent, de — szintén igen természetesen — csak pusztá ígéretnél maradt. Ezt a szerény kívánságukat sem teljesítették. Állítólag nincs rá elég költség.

Hogy hol akadt meg a dolog, nem tudjuk. De azt tudjuk, hogy ha a Máv. intéző köreinek az embereit csak egyszer, egyetlenegyszer állítanák oda, akár csak egypár órára, a saruállító munkáját végezni, ha csak egyszer kellene e nehéz munka mellett megpróbálni azoknak a nagyuraknak 1 frt 20 krajcárból megélni, amelyből még a betegpénztári és nyugbérjárulékot is levonják, — akkor nyakrafőre sietnének javítani ezeknek a százalomra méltó páriáknak a kétségbejuttató helyzetén.

De reméljük, ez a fölshólasunk is meg hozza a kívánt javítást. Ha nem, akkor gon-

doskodni fogunk arról, hogy a nagy nyilvánosság is megtudja, hogy milyen kínzókamara a Máv. üzeme és akkor a *közmegebotránkozás* és a *szégyen pirja* fogja kényszeríteni a Máv. vezetőségét, hogy az ilyen botrányos munkaviszonyoknak véget vessen.

K. p. u. fűtőház.

A keleti pályaudvaron levő fűtőházban uralkodó szégyenletes állapotokat és ember-telen munkaviszonyokat — következő leírás ismerteti:

A fűtőházban leeresztő-kémény nincs, a fűstől az ember majd megfullad. A csatornák tele vannak vízzel, sárral és olajos kóccal. A munka olyan piszkos, hogy ha az ember reggel fölveszi a tiszta kék ruhát, alsó ruhával együtt teleivódik kormos olajjal. Mikor a ruha tele van olajjal, be kell sokszor mászni a fűstszekrénybe, ami meg tele van korommal. Legalább van valami változatosság. A mosakodást fölöslegesnek tarthatja az igazgatóság, mert mozdó-helyiség nincs, legjobb esetben egy vödört vesz az ember valahol és abba mosakodik. Hogy milyen mosakodás lehet a hideg vízben, mikor az embernek az egész teste tele van olajos korommal, mikor levetkőzni nem lehet, mert 5—5 nagy nyitott kapu van egymással szemben, a hideg és a légmozgás tűrhetetlen, azt csak azok tudják, akik a keleti fűtőházban betegséget szereztek. Ilyenek pedig vannak szép számmal. Egészséges ember jóformán nincs is a fűtőházban. A fűstben, légmozgásban, sárban, vízben, egyszer melegben, máskor hidegben dolgozva, tönkre teszi a legerősebb szervezetű embert. Most halt meg négy munkás, akik fiatalon, egészségesen jöttek a fűtőházba dolgozni.

A *munkaidő a tisztítóknak 11 óra*. Volna ugyan 1/2 óra reggelizési idő, de jaj annak, ki azt betartani merésze. Nyomban rákiabálnak, hogy miért nem dolgozik. Arra idő nincs, hogy kezüket megmoshassák, úgy, hogy ha napközben esznek szalonnát vagy kenyeret, az csupa piszkos és olajjal, korommal vegyítve kerül a szegény emberek gyomrába. Nemcsak a reggelizési időt nem tartják be, hanem még ebédóra alatt is kell sokszor munkát végezni anélkül, hogy valamely kárpótást kapnának. Persze a munkának el kell készülni, de azért a munkást felhasználják a mozdonyfölvigyázó urak privát munkára is és így a túlórázás vigan folyik, anélkül, hogy akár egy fillért is fizetnének ezért a túlmunkáért.

A „Magyar Vasutas“ tárcája.

A Lokomotiv.

Irta: Csizmadia Sándor.

Szikrákat szórva, lángokat lehelve,
Csattog, prüszköl a néma síneken;
Bősz kedve mintha csak a vészbe telne,
Száguldva jár és tombol rémesen,
Acélkőrmét a sínbe vágja,
Hogy az nyög és felsir bele,
A felhős ég bugó szele,
Jaját széthordja a világba...
S a szörny rohan tovább, tovább,
Hegyen-völgyön, pusztákon át
Hol ember is csak néha járt
És dűhe nem ismer határt.
Bár izzadsága nagy cseppekbe hull,
Tiporja a szegény sinpárt vadul.
S a sinpár megreszket a támadásra,
Testét riadtan a lágy földbe ássa,
De menekvése ám még sincs neki,
A szertehulló szikra égeti...
A szörnyetegnek acélkarja.
Csikorgó dűhvel tépi, marja.
— Hogy itt ott még a husa is lemállik —
Előtte nincsen irgalom, halálig.
S panaszba tör a sin fájo siralma,
És elsikoltja a zugó viharba:

— Ez hát a hála?!...
Az öt világrésznek hol az a tája,
Hová még el nem vittelek?
Virágos, lombos ligetek
Illatjukat szórták utadba,
Madársereg dala fogadta
S kísérte gyors futásodat...
A büszke fölgyek megcsudáltak,
A vándorfelhők is megálltak,
S teljessé én tettem uralmad,
Hogy egy istenség lett hatalmad.
Meredek, sziklás bérceken,
Hol csak a zord halál terem,
Csafákat küzdve száz veszélylyel,
Leomló kővel, éjsötéttel.
Ölembé vittelek én téged át,
Mint jó anya a kedves magzatát,
Versenyt futva a szálló széllel,
Csak énvelem érted a célt el.
S ez most a hála?!...

Amaz pedig
Felel nagy hahotázva:

— Mit ér nekem
Ha a földet körül ölelhetem?...
Hogy átrohanva száz határon,
A bérceket is, a sikot is bejárom?...
Mosolyoghat felém a fű, virág,

Nekem teremhet minden lombos ág;
Hátat fordíthatok a vad viharoknak,
Arathatok ezernyi diadalmat,
A cikkázó villám is irigyelhet,
Hogy versenyre velem még ő se kelhet...
Te adsz nekem mesés gyors szárnyakat —
De te is raksz rám súlyos láncokat,
Lehetnek céljaim magasztosak, nagyok,
Mit ér, ha érzem, hogy csak hitvány báb vagyok?!
Az aranyos, a sugárzó vidéken
Ugy elrohanok, hogy még meg se nézem;
Mert nincs idő, űz, hajt két vaskarod;
S ott járhatok csak, hol te akarod.
Egyszer vihetne önakaratom,
Száguldhatnék vidáman, szabadon,
Habár utam a biztos vészbe vinne,
S ha az enyészet borulna tetemimre...
Hiu diadalokra nem,
A szabadság édes csókjára vágyom;
S utamban állsz, miattad nem találom.

Lángok lövelnek két szeméből
S a szörny rohan tovább, tovább,
Hegyen, völgyön, pusztákon át...
Bár izzadsága nagy cseppekbe hull,
Tiporja a szegény sinpárt vadul...

És mindezen munkáért a tisztítók napibére 90 krajcár. Jön hozzá valami százalék, de hogy mennyi illeti meg őket, az titok. Az ipari munkások ugyancsak silány keresetéhez 1896-ban engedélyezték odafent 20 százalékot. Ezt is csak egy része a munkásoknak kapta meg. A később felvett munkások között, egy sincs, aki megkapná a 20 százalékot, pedig ezen munkások fizetése 1 frt 30 kr. — 1 frt 60 kr. között váltakozik. Szegények már kérelmezték szolgálati uton a 20 százalékot; a kérvény elment, vissza is jött, de hogy mi a válasz tartalma, azt legfőlebb a fűtőházi főnök tudja. A kazánmosóként alkalmazott munkások napibére 1 frt 10 kr., 1 frt 20 és 1 frt 30 kr. közt váltakozik. Százalékot vagy pótlékot ők nem kapnak; de annál több jár ki az embertelen bánásmódból. Először jön a mozdonyfőlvigyzó, azután a mérnökök és Daxner Jancsi; vizes, piszkos, olajos helyiségben, a legnagyobb hőségben végzett munkájukért «megbüntetem», «elcsapom», «naplopók» stb. megtiszteltetésben részesülnek. *Szolgálati idejük 24 óra* és ebből az időből alig engednek annyit, hogy ebédjüket vagy vacsorájukat elfogyaszszák.

A *vasárnapi munkaszünet* dolgában is cifra állapotok vannak. Az ipari munkások vasárnap délig feltétlenül dolgozni tartoznak. Ha valaki hiányzik vagy beteg, úgy a következő vasárnapon még a délutánja sem szabad. Vasárnapon és ünnepnapon szabadságot kapni nem lehet. Hiszen még hétköznap is valóságos lutri, ha valaki szabadságot kap. Vasárnap még beteget jelenteni sem lehet.

A *bánásmód* emberhez nem méltó. A munkásban barmot látnak a hajcsárok. Ott van első sorban Daxner Jancsi művezető és főnöki tanácsadó. Az ő neve dönt a főnök előtt. Akit ő egyszer eláztatott a főnök előtt, annak nincs kegyelem. Különben is úgy tűnik fel a dolog, mintha ő volna a fűtőház főnöke. Beleavatkozik olyasmibe is, amihez semmi köze. Ő neki mindegy, akár kazánmosó, akár más, ő mindenképp dirigálni akar. Goromba, mint a pokróc.

Méltó társa *Francsics Gyula*. Buta, gögös és azt hiszi magáról, hogy kanallakkal ette a bölcseséget. A denunciació lajtorjáján akar fölfelé kapaszkodni és a munkások bevádolásával iparkodik magának érdemeket szerezni. Miután az ilyenfajta jellemek a zavarosban szeretnek halászni, Francsics főigyekezte, hogy Daxnert még inkább fellovallja a munkások ellen. De azt tartjuk, még a mesterére akad!

Kocsitolók.

A szolgálati idő ennél az életveszélyes szolgálati ágnál a fővárosban a legjobb esetben 12 óra egyhuzamban, 24 órai szabadnap mellett. A ferencvárosi és a józsefvárosi pályaudvaron azonban egy-egy tartaléksapatnak teljes 24 órai szolgálati ideje van egyhuzamban. Ebéd- és vacsoraidő itt sincs.

Különösen súlyos és veszedelmes a személy-kocsipályaudvarokon dolgozó kocsitolók munkája. Folyton életveszedelemben forognak, amikor a gőzfűtést, a Westing-vezetéket kell szétkapcsolni, az áthidalást, soufflert kell széjjelszedni, e mellett a lépcsők olyan közel vannak egymáshoz, hogy csak egy botlás, megcsuszás vagy pillanatnyi késés kell a ki- és bebujkálás alkalmával és a kocsitoló teste roncsosra lesz. Hőzivatárban, 15—20 fokos hidegben, éjjel épp úgy, mint nappal kell a kocsitolónak szolgálatot teljesítenie. Helyenkint kapnak ruhát, hogy a zord idő ellen védve legyenek, de a legtöbb helyen nem.

A fővárosban a szolgálati főnökök megkövetelik, hogy a kocsitolók *egyenruhában* tegyenek szolgálatot, sőt egyenruha nélkül szolgálatra nem is bocsátják, de ezt az egyenruhát a *saját költségükön* kell beszerezniök. De miből szerezzék? Fizetésük naponként 2 K 40 f és ebből még levonják a nyug-

bérjárulékot, a betegpénztári illetéket, a nyakra-főre zuduló büntetéseket, úgy hogy alig marad valami az élelemre.

A *protekció* valóságos orgiákat ül. Vannak kocsitolók, akik becsületesen, szorgalmasan, önfeláldozóan végzik terhes szolgálatukat és dacára, hogy már 10—14 év óta állanak a Máv. szolgálatában, kisebb a fizetségük, mint aki protekció révén csak néhány hónapja van ott.

A Ferencvárosban különösen rosszak a viszonyok. Míg a többi állomásokon a kocsitolók is részesülnek az állomási jutalékban, addig a ferencvárosi p. u.-n egy fillért sem kapnak.

Az ideiglenes minőség megszűnésénél is a protekció a főtenyező. Vannak 15—20 éves szolgálati idejű kocsitolók, akiket — protekció híján — még nem neveztek ki.

A kocsimesterek helyenkint, bizonyos sejtethető okokból, egyenesen megkövetelik a szabálytalanságokat a munkánál, amiből azután igen könnyen karambol és kocsitörés lehet. Ha azután megtörtént a baj, akkor nem a kocsimesteren, hanem elsősorban a kocsitolón verik el a port.

A kocsitoló olyan könnyen keveredhet büntetésbe, elbocsátásba, mint más ember a náthába. A legcsekélyebb dolog miatt is *fölmondás nélkül* elbocsátható, amikor azután nemcsak a munkáját, hanem a véres-verejtékes fiilléreiből levont *összes nyugbér-járulékát is elveszti*. Ez az ideiglenes alkalmazottak feje fölött lebegő Damokles-kardja.

Raktári munkások a józsefvárosi gyorsárúnál.

A szolgálati idő 24 óra. Két csapat végzi a munkát, 30—30 emberrel. A harmincből azonban átlag kettő mindig beteg, 5—6 munkás állandóan hivatalnokok és altisztek számára privátmunkát végez, 2—3 munkást egyre-másra küldöncöknek használnak föl s így a 30 emberre kiszabott munkát 19—20 munkásnak kell végeznie.

Ha ezért valaki panaszt emel, akkor megbüntetik — nem azt, aki visszaél a munkásokkal, hanem azt, aki az igazságot felsőbb helyen meg meri mondani. A legjobb esetben is erőlyes dorgatórium a jutalma.

Ez a munkabeosztás az oka annak, hogy 24 órai szolgálatnál olykor 10—15 percnyi reggelizési időt szakíthatnak maguknak, de ebéd- és vacsoraidőre majdnem soha sem kerül a sor.

A munka reggel 7 órakor kezdődik; úgy félkilenc óra tájt lehet a reggelire néhány percet szakítani. Ekkor kezdődik a tejkirakás és a tranzító-kezelés, mely eltart félegy óráig. Ezt még be sem fejezték és már kezdetét veszi az üres tejeskannák berakása, melylyel mintegy félnégy órakor végeznek. Közben két kocsi érkezik a nyugatiból, kettő pedig a központi vásárcsarnokból, egy csapat kirakja, három pedig berakodik. Ez elta-rt 8-ig, félkilencig. De már néhány perccel 8 óra után megérkezik a tej és következik annak a kirakása. És így tart a munka megszakítás nélkül reggel hét óráig. Teljes huszonnégy órán át, minden pihenő-idő nélkül.

Elméletben van ugyan megszabva valami reggeli-, ebéd- és vacsora-idő. De csak elméletben, a gyakorlatban nem létezik. Csak akkor volna erre idő, ha az egyes munkákkal 11 óráig dolgoznának, ami meg is történhetné, ha a teljes létszám 30—30 ember dolgozhatna. De mivel a munkások egy harmadát privát szolgálatokra használják föl, a többinek minden ereje megfeszítésével, szakadatlanul kell dolgoznia, hogy a munkát elvégezhesse. Így az ebéd-, vacsora-idő, gyakran még a reggelizési-idő is elvész.

Mindezt a fárasztó, testet őrő munkáért 2 K 40 fill. napibér jár ki a raktári munkásnak. A tranzító után kijárna negyedévenként valami jutalék. De nincs munkás, aki meg tudná mondani, hogy mennyi illeti meg

őket. Ezzel azután tág ajtó van tárva mindenféle visszaélésnek. És tényleg, négy éven át egy krajcár jutalékot sem kaptak a munkások. Most kapnak valamit, de nem mind-egyik és azért senkisésem merné a kezét tűzbe tenni, hogy ezek is azt kapják, amire jussuk volna.

Hja, ez a Máv. rendszere kicsinyben és nagyban!

A „Magyar Vasutas“ ezen számából mutatványszámot terjesztés céljából bárkinek szívesen küldünk.

Hieronymyi döntése.

Közvetlenül lapunk zárta előtt az a hír érkezett, hogy a kereskedelmi miniszter végre-valahára döntött a múlt év áprilisában lefolyt nagy küzdelem folytán felfüggesztett *kétszáznegyvenkilenc vasutas* dolgában. Ez a döntés — amint joggal másként várható sem volt — kedvezően ütött ki, amennyiben Hieronymi az összes felfüggesztett kartársakat *fölmentette* és elrendelte *állásukba való visszahelyezését*. A fölmentett és visszahelyezett vasutasok között vannak az első tizenhármass bizottság tagjai is: *Seide Arthur* elnök, továbbá *Sarlay János*, *Lorber József*, *Joanovics Miklós*, *Kósa Lajos*, *Komlós Manó*, *Breuer Ferenc*, *Faludy József*, *Turcsányi Pál*, *Kacsóh Gyula*, *Vereb Mihály*, *Kardos Antal*, azután a második tizenhármass bizottság elnöke, *Szemányi Péter Pál* és jegyzője, *Veress Sándor*.

Ezt a döntést örömteli meglepéssel fogadjuk. Nem mintha nagy érdemeket szerzett volna vele *Hieronymyi Károly*. Hiszen csak kötelességét teljesítette, amikor jóvátette azt a bünt, amit ő követett el, amikor a *birói fölmentés* után még tovább hagyta kétségbeesett helyzetükben a fölfüggesztett kartársakat. Az elvégre is nem érdem, hogy a miniszter a régi igazságtalanságot nem tetézi ujakkal. De örülünk a döntésnek azért, mert egyrészt harmadfélszáz becsületes embert és családjukat megmenti a tíz hónapon át végigszenvedett nélkülözéstől és nyomorúságtól, másrészt pedig jele annak, hogy a miniszter is kénytelen döntésével elismerni, hogy a múlt évi *nagy vasutas-sztrájk nem egyes emberek, néhány izgató műve, hanem a gyalázatos viszonyok által előidézett kitörése a kétségbeesésnek volt*.

Szívből üdvözljük a vasutasok nagy táborába visszatérő áldozatkész, bátor harcosokat!

BUDAPESTI OLVASÓ-EGYLET

... VII., Rottenbiller-utca 21., II. 14. (magánhelyiség) ...

Március hó 3-án (péntek) este 7^{1/4} órakor felolvasás lesz a következő tárgyról:

Milyen a máv. betegsegélyző-pénztár és milyennek kellene lennie?

Vendégeket is szívesen látunk.

A vezetőség.

Az olasz vasutasok obstrukciója.

Megírtuk már ismételtén, hogy az olasz vasutak bérbeadása most jár le és az állam már a legutóbbi vasutas-mozgalom idején kiállításba helyezte, hogy a bérlet lezárása után saját üzemébe veszi a vasutakat és módjában lesz az alkalmazottak követeléseit teljesíteni. Ismertettük olasz kartársainknak még a múlt év végén beterjesztett memorandumát is, amelyben tudatják a kormánnyal követeléseiket.

Az olasz kormány most terjesztette a képviselőház elé azt a törvényjavaslatot, amely a vasutak átvételére vonatkozik. Ebben a javaslatban az alkalmazottak helyzetének a javítására több intézkedés van fölvéve, amelyek közül kiemeljük a következőket: A vasuti alkalmazottak *adójának a leszállítása*; özvegyi és árva-nyugdíjpénztár, amelyhez az állam a tartalékalap számára 17 millió lirát (1 lira = 1 korona) és azonfelül évenként 1,600.000 lira jutalékot ad; *szolgálati pragmatika* egységes fizetési és előléptetési rendszerrel; *fizetésemelés*; *részesedése* az alkalmazottaknak a vasut *nyereségéből*; tíz évenként revidiálják a szolgálati föltételeket az alkalmazottak szabadon választott képviselőinek a közreműködésével. Azonkívül megszabja a törvény, hogy minden szolgálati ág szabadon választ egy *bizottságot*, amely őt az üzemvezetőséggel szemben képviseli, végül pedig az üzemvezetőség és az alkalmazottak képviselőiből álló választott bíróságot ír elő a javaslat.

Ez eddig rendben volna. Ha nem is teljesült a maga egészében az alkalmazottak minden egyes kívánsága, a kormány előzékenységet és közeledést tanúsított, ami kitűnik abból is, hogy a fizetés-javítás céljaira az első két évben 12—12 millió lirát irányzott elő, a további évekre még többet.

A javaslatnak azonban egy fölötté veszedelmes része is van, amely teljesen megbénítaná a vasutasok mozgási szabadságát és lehetetlenné tenné, hogy további javítását helyzetüknek kivívassák, sőt még arra is képtelenné tenné őket, hogy megakadályozzák, ha egyszer csak eszébe jutna a kormánynak az, hogy a most nyújtott engedményeket is visszavonja. *Katonailag szándékoznak ugyanis szervezni a vasutasokat, katonai „fegyelemmel” és brutális szigorral megakadályozni nemcsak a „szolgálat megzavarását, vagy akadályozását”, hanem az erre célzó akadályokat is.* Szóval, guzsba akarják kötni az olasz vasutasokat.

A kormánynak ez a szándéka óriási elkeseredést szült a szervezett vasutasok között. Az olasz parlamenti szociáldemokrata párt, amely 30 tagból áll, elhatározta, hogy a javaslat sérelmes intézkedéseinek elfogadását obstrukcióval fogja megakadályozni. A vasutasok szervezkedése, amely 80,000 tagot számlál, 45 tagu ellenőrző bizottságot választott és arra bízta a döntést a fölött, hogy milyen fegyverrel akadályozzák meg a kormányt gonosz szándékában.

Ez a bizottság február hó 24-én Rómában megtartott ülésében elhatározta, hogy egyelőre még nem lépnek általános sztrájkba, hanem az úgynevezett *«obstrukció»* fegyveréhez folyamodnak, mert így is meg tudják mutatni, hogy mekkora hatalmat képviselnek. Ez az obstrukció abból áll, hogy a szolgálati szabályzatot a legapróbb részletekig a legpontosabban teljesítik, aminek közvetlen következménye az egész vasuti forgalom megakadályozása. Már a magyar sztrájk idején is merült föl hasonló terv, de nem került végrehajtásra. Az olasz kartársak azonban máris igen sok nagyobb állomáson végrehajtották elhatározásukat.

Nem léptek formális sztrájkba, hanem mindenben a szolgálati utasításra támaszkodva akadályozzák meg a forgalom lebonyolítását. A vonatok elindítását, a kezelést, tolatást oly minuciózus pontossággal intézik,

hogy mindegyik vonat órákat késik, a pénztáraknál csak előre megszámlolt pénzt fogadnak el, végtelen részletességgel ellenőrzik, hogy a podgyások rendesen legyenek csomagolva stb. Így folyik a vasuti forgalom akadályozása, *anélkül, hogy valamit tenni lehetne ellene.* A mozgalom központjai *Róma, Nápoly, Firenze, Livorno és Milano*, de a vasutas-mozgalom már kezd a vidékre is kiterjedni.

Egy berlini lap római tudósítója azt táviratozza, hogy az olasz kormány máris elhatározta, hogy k hagyja a törvényjavaslatból a sérelmes intézkedéseket. Ha ez igaz, máris győztek volna szervezetük révén olasz kartársaink. Ha a hír nem igaz, akkor folytatják az obstrukciót és néhány nap múlva annyira meg lesz tömve minden vonal veszteglő vonatokkal, hogy a vasuti forgalom sztrájk nélkül is tényleg az egész országban szünetelni fog. Élénk bizonyítékul annak, hogy a vasuti üzem eredményes működése nem a szabályoktól és utasításoktól, mint inkább az alkalmazottak munkakedvétől, leleményességétől és jóakaratótól függ.

Mindenesetre végzetes küzdelemben állnak olasz kartársaink, amelynek minden fázisát lelkes rokonszenvvel kísérjük mi magyar vasutasok is.

A vasárnapi munkaszünetünk.

Dacára *Könyves Kálmán* király ama bölcs intézkedésének, hogy ne történjék említés olyan dolgokról, amelyek nincsenek, nekünk mégis meg kell emlékeznünk valamiről éppen azért, mert nincs és törvény, józanság, humanizmus szerint kellene, hogy legyen.

Ez a vasutasok vasárnapi munkaszünete.

A magyar törvényhozás évtizedek előtt kemény törvényben mondta ki, hogy az ipari munkásoknak vasárnap munkaszünetet kell adni. Azóta sok újabb miniszteri rendelet és intézkedés történt, amely egyre tágitotta a vasárnapi munkaszünetbe bevont foglalkozási ágak körét. A legutóbb például kiterjesztették a vasárnapi munkaszünetet a kereskedelmi alkalmazottakra és magánhivatalnokokra, most pedig küszöbön áll a pálinkamérések vasárnapi munkaszünetének az elrendelése.

Amellett büntető határozatok gondoskodnak arról, hogy a vasárnapi munkaszünetről szóló rendelkezéseket a vállalkozók be is tartsák. És a legtöbb üzemnél nemcsak a hatóságok, hanem maguk a munkások ellenőrzik a legéberebben a törvény betartását és gondoskodnak róla, hogy törvényszegés esetén a megtorlás el ne maradjon.

Csak egy nagy kiterjedésű, hatalmas, mint egy 100,000 alkalmazottat felölelő vállalat van, amely fittyet hány a vasárnapi munkaszünetről szóló törvénynek: a magyar királyi államvasutak. A *keresztény* állam meghajol a vallás előtt, amely parancsolatban mondja ki, hogy a hetedik nap a pihenés napja legyen; a *humánus* állam, amely belátja, hogy a munkásnak és alkalmazottnak is jussa van egy pihenő napra egy héten; a *jogállam*, amely elismeri, hogy a modern szociálpolitikai köteleességek között az első között áll a heti szünetnap megteremtése: — az állam mindezek alapján törvényesen kötelezi a vállalkozókat a vasárnapi munkaszünet betartására, de a keresztény, humánus jogállam a saját alkalmazottainak nem ad sem vasárnap, sem másnap munkaszünetet.

Hogy a forgalmi alkalmazottaknak nincs szünetjük, az ismeretes. De azoknak az

alkalmazottaknak sincs, ahol ezt a rut szükkeblőséget még a «közérdek» rongyos köpönyegével sem leplezhetik. Az államvasuti *munkásoknak* nem csak rendszeres vasárnapi munkaszünetük nincsen, de karácsony, húsvét és pünkösd napján sincs szünet. Amikor a főnöknek tetszik, kiírja szombaton a műhelyekben a táblára, hogy: «holnap rendes munkaidő» — és ez ellen nincs appelláta. De nem csak akkor dolgoznak vasárnap és ünnepnapokon is, amikor munkatorlódás van. Vannak műhelyek, ahol *rendszeresen* dolgoznak vasárnap is, anélkül, hogy erre szükség volna.

A *keleti p. u. műszaki kocsihivatalnál* pl. a munkásoknak a *pályaudvar fennállása óta még nem volt munkaszünetjük, kivéven akkor, ha betegek voltak.* Véres szatirája a Máv. szociálpolitikájának, hogy munkásaira nézve pihenést, megváltást jelent az, ha megbetegednek.

Ahány *fűtőház* van, annyi a rendszer a vasárnapi munka dolgában. Néhol délután 2-ig, vagy 4-ig dolgoznak, máshol azonban *állandóan* este 6 óráig dolgoznak vasárnap és ünnepnap egyaránt.

A vasárnap teljesített munkáért — eltekintve egynéhány munkahelyről, ahol egy-két órát százalék fejében elszámolnak — a legtöbb helyen semmi többletet nem kapnak, csak a hétköznapi órabért.

Épen így áll a vasárnapi munkaszünet ügye a többi szolgálati ágaknál, a raktárakban, állomásokon, szertáraknál, szénlerakásnál stb.

Van a vasárnapi munkaszünet hiányának egy másik, nem kevésbé kellemetlen és méltatlan oldala is. Akik a Máv.-nál dolgoznak, *családi életéről* alig beszélhetnek. A vasárnap és az ünnepnapok volnának az ideje annak, hogy a férj és az apa a családjá körében töltsék. De hogy állnak ezzel pl. a fővárosi munkások? A legjobbj a főváros környékén kénytelen lakni, mert Budapesten túl magasak a lakbérek. Igen sokan órák hosszat mennek-jönnek vasuton a munkába és haza. Már most ezek a vasárnapokon és az ünnepnapokon is rendszeresen dolgoznak, kora hajnalkor indulnak el hazulról, amikor családjuk még alszik, és mire késő este hazaérnek, gyermekei már alusznak, maga pedig fáradt és kimerült, hogy csak úgy dül az ágyba. Lehet-e ilyen körülmények között az illető vasuti alkalmazottak családi életéről beszélni? Nem az állam mint munkaadó-e az, amely szétrombolja ezeknek a családi életét?

Szomorúan jellemzi a Máv. rendszerét az a körülmény, hogy mindennek dacára igen sok olyan munkás van, aki szinte fél attól, hogy behozzák a Máv.-nál is a vasárnapi munkaszünetet. Annyira megszokott a Máv.-nak az alkalmazottaival szemben gyakorolt piszkos kizsákmányolása, hogy ezek a munkások a jogosultság látszatával attól tarthatnak, hogy ha beüt a vasárnapi munkaszünet, akkor a Máv. intéző körei megragadják az alkalmat amugy is szűk keresetüknek a további leszorítására. Hiszen — úgy mondhatnók — most hét nap helyett csak hatot dolgoznak. És ha ma is alig bírják magukat és családjukat fentartani, az esetre egyenesen koldulniok kellene.

Ez okból kettős a követelésünk:

Követeljük, hogy az államvasutak egész

üzemében a *fölváltási rendszer* segítségével az összes alkalmazottak: kinevezettek, ideiglenesek és munkások *hetenként 36 órai munkaszünetet* kapjanak olyanformán, hogy *minden második munkaszünetnap vasárnapra essék*.

Követeljük továbbá, hogy a *napibérések* a vasárnapi munkaszünet behozatalával *ne károsodjanak*, hanem legalább eddigi vasárnapi keresetük hozzácsatoltassék a hat napi keresetükhöz.

Az orosz szabadságharc.

Az orosz nép harca a cári önkény és elnyomatás ellen egyre fokozódó erővel halad előre. A január 22-iki véres vasárnapnak, amikor békés, kérvényező munkások tizezreit katonasággal tipratta le Trepov fő-kormányzó, meglett a várt következménye. A normális formák között föllépett *tömegmozgalmak* alkalmat nyújtottak a rémuralomnak arra, hogy tizezreket gyilkoljanak le. Átvette tehát a helyét az önönmagát fölládozó egyéni vállalkozás. Február 17-én, amidőn Moszkva fő-kormányzója, Szergiusz nagyherceg a Kreml felé hajtatott, *kocsija alá bombát dobtak*, amely fölrobbant és a kocsit a levegőbe röpítette. A nagyherceg *szörnyet halt*. Szergiusz nagyherceg feje volt az önkényuralom pártjának. Valóságos hóhérja volt az orosz népnek. Vadállati kegyetlenséggel gyilkoltatott le ezeket, akik abba a gyanuba keveredtek, hogy a szabadságot áhitozzák és a nép fölsszabadítására törekcszenek. Nem merénylet volt az, amit rajta elkövettek, hanem végrehajtása egy halálos ítéletnek, amelyet szívében az egész orosz nép rég kimondott.

Ennél a kivégzésnél fontosabb és jelentősegteljesebb az *orosz munkások általános sztrájkja*, amely óriási erővel tört ki. Legelső helyen áll az összes sztrájkoló foglalkozási ágak között és döntő fordulatot ad az egész sztrájk-forradalomnak a vasuti munkások és hivatalnokok csatlakozása. A *vasuti hálózat legnagyobb részén kitért a sztrájk* és néhány nap múlva az orosz vasutasok sztrájkja általános lesz és megszűnik a fehér cár és a fekete nyomor birodalmában az egész közlekedés, megbénul az egész gazdasági vérkeringés.

A vasutasok sztrájkja Varsóban vette kezdetét, ahonnan szétágazólag az egyik irányban Bécsbe és Berlinbe vezet a vasút, a másik irányban Pétervárra és Moszkvába. Már február 23-án a következő hír érkezett Varsóból:

«Tegnap reggel nyolc órakor az összes szomszéd állomásokról nagy tömegekben érkeztek a sztrájkoló vasuti alkalmazottak és munkások Varsóba. Valamennyien az igazgatósági épület udvarán gyülekeztek s ott követelték, hogy az igazgatók jelenjenek meg előttük, ami meg is történt. A munkások ezután megakadályozták, hogy egy vonatot, amely Bécs felé állott készen, elindítsanak. Az összes lokomotivokat a kocsisínbe vitték. A távíró- és telefonhivatalokban is megszüntették a munkát. Egyetlen vonat sem érkezett, egyetlen vonat sem indult el. A pályaudvart sok ezer ember töltötte meg, akik el akartak indulni. Este katonák zárták el a pályaudvart és nem bocsájtották be a közönséget».

Másnap már az ország belsejében is kitört a vasuti sztrájk. A *Csitarban* levő óriási vasuti műhelyek munkásai is csatlakoztak a sztrájkolókhöz. Követelésük az összes sztrájkolóknak *magasabb munkabérek, rövidebb munkaidő, alkotmány és az orosz-japán háború befejezése*.

Már eddig is kitűnt, hogy milyen hatalmas fegyvere a szabadságharcnak a munkások általános sztrájkja. A cári uralom, milliónyi katonájával, összes hatalmi eszközeivel tehetetlen a sztrájkolókkal szemben. Azelőttrendőrség és katonaság kényszerítette a munká-

sokat a munka folytatására. *Oroszországban a munkások szervezete ma legyőzhetetlen hatalom*; e szervezet előtt a rendőrségnek csakugy meg kell hajolnia, mint a munkaadónak. A vasutak összes műhelyeiben szünetel a munka és most mindenütt érezhető kezd lenni a kocsihány, egyrészt mert a kocsikat és lokomotivokat nem lehet kijavítani, másrészt mert a vagonok nagy részét Szibériába küldik, hogy a mandzsuri vasúton föntarthassák a forgalmat. *Maholnap egész Oroszországban teljesen meg fog szűnni a vasuti összeköttetés*. A gabona szállítását már ma is csak nagynehezen győzik. Az állomásokon összegyűlt gabona a nedvesség következtében elpusztult.

Egy angol lap tudósítójának a következő jellemző szavakkal csetelte a helyzetet egy magasállású orosz hivatalnok:

— Illetékes körökben már észre tértek és kezdik belátni, hogy *erőszakkal nem lehet véget vetni a forradalmi mozgalomnak*. Amit a munkások nem voltak képesek kiereszokolni a katonaság ismétlő fegyverei ellen, azt el fogják érni sztrájkjal, annál is inkább, mert a hivatalnokok és politikai körök is rokonszenveznek velük. Moszkvában és Varsóban csak órák kérdése, hogy mikor tör ki az általános sztrájk. *A kormány már a rendőrségre sem számíthat, mert az is készűl csatlakozni a sztrájkolókhöz*. A katonaság egymagában semmire se mehet az általános sztrájkjal. *A legveszedelmesebb a vasuti sztrájk*, mert a katonaságot nem lehet szállítani a legnagyobb zavargások színhelyére és a zendülő vasuti hivatalnokokat és munkásokat nem lehet katonasággal pótolni. Még aggasztóbbá teszi a helyzetet az, hogy már a napokban meg fog akadni a Madzsuriába szánt csapatok küldése, mert a szibériai vasutakon is általános sztrájk van kitörőben s akkor az orosz seregeknek a sorsa meg lesz pecsételve.

A szervezett orosz munkásság és az első sorban küzdő orosz vasutasok legyűrűk a cári uralmat. Hatalmas a cár, milliónyi katonája, rengeteg a vagyona, óriási hatalmi eszközök fölött rendelkezik, de a szegény munkások még hatalmasabbak a cárnál, ha összetartanak, megszerezik az orosz nép szabadságát és előharcosai, üttörői a világ-szabadságnak.

Hogyan zsarolják a vasuti munkásokat.

Rossz, nyomoruságos a vasuti munkások helyzete. Becsületesen dolgoznak, fárasztó munkát végeznek és még sem birnak megélni a csekély keresetből. Ezt legjobban megvilágítja az a hajsza, amelyet a legtöbb vasuti munkás *kölcsönökért* kénytelen folytatni. Hogy így a legtöbb esetben *uzsorások és hiénák* karmai közé kerül és még inkább fokozza az amugy is elviselhetetlen terheit, az magától értetődik.

Eljön az 1-je, vagy 15-ike. Félnapokat, vagy háromnegyednapokat dolgozott a vasuti munkás. Csekély keresetéből egyre csipkedik le a sok levonást: konzum-részcény, betegsegítő-pénztár, háromszoros nyugbérjárulék, úgy hogy alig kap valamit kézhez. De élni muszáj neki és családjának, pénzre tehát szüksége van. Szerez magának úgy, ahogy lehet.

Itt van a *fogyasztási szövetkezet*. Kivesz 10-én és 20-án 30—30 korona konzumpénzt. És leselkednek már a hiénák, akik ezeket a jancsibankókat 15—30 százalék levonással készpénzre váltják át. Vagy pedig — aki akármilyen okból a pénzszerzésnek ezt a módját nem választhatja — az tényleg bevásárol a jancsibankón a konzumnál különféle árukat, meglehetősen nagy mennyiségben és továbbad rajta 15—30 százalék veszteséggel.

Elsején, vagy tizenötödikén persze az egész összeget levonják a fizetéséből, a munkás

tehát iszonyatos kamatot fizet azután a görbe módon szerzett kölcsön után. De mit csináljon? Élnie kell!

Itt vannak azután a *takarék-asztaltársaságok*. Fizet a tag beiratási díjat, könyvért, járulékot stb. Ha kölcsönt vesz igénybe, és melyik nem teszi? — fizet minden forint után havonként 2—3 krajcárt, tehát 100—150 százalékot. Ezt a horribilis kamatot nem teszi jóvá az az intézkedés, hogy az asztaltársaság „jövedelmén” a tagok megosztzkodnak.

A kölcsönkereső vasuti munkásokat ellepi ezenkívül a hiénáknak legveszedelmesebb fajtája, a pénzbeszedő ügynökök. Igérnek fűt-fát, biztos kölcsönt, olcsó kamatra stb. De mindenekelőtt le kell szurkolni a kölcsönkeresőnek információdíj és közbenjárás jutalék fejében 5—6 koronát. Ha ezt lefizette, akkor soha többé nem látja a hiénát. Kölcsönt pedig természetesen nem kap.

Igen nagy azoknak a vasuti munkásoknak a száma, akik egy hirhedt fővárosi hitel-szövetkezetnek a tagjai. Jön a tagszerző ügynök, még egy lépést sem tett a kölcsön érdekében és már bezsebel 2 korona — információdíjat. Tegyük most fel a legjobb esetet. A munkás például 300 korona kölcsönt kér, az információ jó és a kölcsönt megszavazzák neki. Mielőtt a pénzt megkapná, még alá kell írnia egy 24 koronáról szóló váltót a közbenjárás díj fejében, *fizet tehát a közbenjárásért potom 26 koronát*.

De ezzel még mindig nem jutott el a kölcsönkért összeg birtokába. Mielőtt folyósítanák a kölcsön-összeget, biztosítania kell magát 20 évre 1500 korona összegre. Fizet ezért hetenkint 1 K 50 fillért. Azután megkapja a 300 koronát, amelyet két év alatt heti 3 korona 15 fillérjével kell törlesztenie. Két éven keresztül fizet tehát hetenkint 4-65 koronát, azontul 18 éven át heti 1-50 K-t.

Csináljunk már most egy kis számítást: A munkás kap 300 koronát. Ezért fizet 26 korona közvetítési költséget és 104 héten át 3 K 15 f törlesztést, összesen 353 K 60 f-t. A legtöbb nem tartja fönn továbbra az életbiztosítást, mert csak azért biztosította magát, hogy hozzájusson a kölcsönhöz. Hozzájön tehát még a kiadásaihoz a két éven át fizetett heti 1 K 50 f, összesen 156 korona, úgy hogy a munkás *300 korona kölcsönért fizet együttvéve 509 K 60 fillért*. Ha ez nem rablás, akkor Papakosza tiszteletreméltó gavallér volt!

Tegyük azonban föl, hogy az így kényszer utján bebiztosított vasuti munkásnak elég erélye, és a sok teher mellett elég pénze is van arra, hogy az életbiztosítást a kölcsön törlesztése után is fentartsa. Fizet tehát 20 éven át hetenkint 1 korona 50 fillért, vagyis összesen 1560 koronát, többet, mint amennyi a biztosított összeg. Cifra kis biztosítás!

Ujabbán a tömeges tagfogdosásra adta magát ez a hitelszövetkezet és ezért 8—10 munkásból álló, egymásért jótállást vállaló csoportokat alakít. A kölcsönt itt is a fentiekben hasonló föltételek mellett folyósítják. Ez tehát nyuzás nagyban.

Igy fest a vasuti munkás pénzügye. Valóban fontos és elsőrendű szociálpolitikai kötelessége volna az államnak, mint a mi munkaadóinknak, hogy a vasuti alkalmazottaknak hiteligenyeit tisztességes és becsületes módon elégítse ki. De hát az államnak csak új ágyukra és füstnélküli puskaporra vannak milliói, százmilliói, a mi számunkra csak lyukas garasai vannak!

A Simplon-alagut áttörése.

Óriási alkotása az emberi munkának és szellemnek nyert a napokban befejezést; február 24-én reggel 7 óra 20 perckor áttörték a Simplon-alagut utolsó sziklafalát és ezzel a modern technikának ez az óriási műve befejeződött és rövidesen átadják a közforgalomnak azt a vasuti vonalat, amely Svájcból

Olaszországba visz az alaguton át és azt az utat, amely Brieg svájci városkából az olasz Iselloig eddig 12 óra hosszat tartott, 20 percre rövidítette meg.

Ez a hatalmas alkotás, amelyből a mai termelési rendszer alapján a tőkének lesz a főhaszna, a munkának e diadala és a kultúrtörténelem úgy fogja megemlíteni, mint a nehéz és életveszedelmes munkát végzett munkások millióinak a diadalmas művét.

A Simplon-alagut építését 1898 augusztus 13-án kezdték meg és a Rhone-völgyet a Divánie-völgygel köti össze. Az alagut északi bejárata Brig mellett 685 méterrel magasabban van, mint a tenger színe, a déli bejárat Isello mellett 634 méterrel van magasabban; az alagut két nyílása között tehát a magasság különbsége 51 méter. A kész alagut hosszúsága 19.770 méter. Szélessége körülbelül öt méter és magassága hat méter.

Az Alpokon át vágott alagutak közt a Simplon-alagut a legnagyobb, mert a Simplon-alagut 19.770 méter, a szentgotthárdi alagut 14.984 méter, a montcenisi alagut 12.849 méter, az arlbergi alagut 10.240 méter.

A két ellentétes oldalon Iselleben és Briegben egy időben kezdődött a munka. Akkor úgy tervezték, hogy az alagut 1904 május hónapra elkészül. A vállalkozóknak a sok akadály következtében halasztást kellett kérniük. Meg is kapták 1905 április 30-ig és íme a munkával két hónappal előbb készültek el. A Simplon-alagutát a Brand-féle furógépekkel fúrták. Cső alakú furót, amelynek három foga van, tíz-tizenkétezer kilogrammnyi nyomással a szikla ellen nyomnak és azután lassan, percenként négyszer-nyolcszor forgatják. A furó átmérője hét centiméter. Egy-egy forgással legalább egy centiméternyire kellett előre haladni. Ha ez nem történt meg, akkor a furót mint rosszat, ki kellett cserélni. Nem ritkán rövid idő alatt százhusz-százötven új furóra volt szükség. Normális körülményben naponta négy-öt méternyire haladtak.

Az alagut két egymástól 17 méternyire fekvő párhuzamos utból áll, melyek az alagut közepén 500 méternyi hosszúságban egygyá válnak. Ezen az 500 méter hosszúságú uton két pár sint raktak le. Természetes, hogy az alagut különböző részei nem egy magasságba vannak. A mélyebb részekben a légnyomás 40, 50, sőt 60 fok Celsius melege teszt ki. Ez a levegő a munkások egészségére a legkárosabb befolyással volt, dacára annak, hogy a munkaidőt napi 7 majd 5 órára szűkítették le és a béreket felemelték.

Az alagut furása közben természetesen gondoskodni kellett alapos szellőztetésről. A számítás szerint percenként és emberenként 3000 liter friss levegőt szállítottak a munkásoknak. Mivel átlag állandóan ötszáz munkás dolgozott a hegy mélyében, percenként 1500 köbméter friss levegőre volt szükség. A szellőztető és hűtő gépek továbbra is megmaradtak és a vasuti üzem is használni fogja.

Nem mindig vált be az alagut építőinek a számítása, akik a fölmerült akadályokat a geológusok tévedéseire vezették vissza. Így például kudarcot vallott a hőmérséklet kiszámítása, a kőzetek megítélése és a hegyvizek beözönlésének idejére vonatkozó számítások. A déli oldalon hirtelen egy 50 fok meleg forrás bukkant elő és a munkások lábait a vízben összeégették. A legnagyobb akadályt a víz váratlan betódulása okozta, úgy, hogy két évvel ezelőtt az északi oldalon a munkát be kellett szüntetni. A forrást hatalmas vasajtóval másfelé irányították, de hónapokig tartott, míg a munkát újból megkezdhettk.

Összesen egymillióhatszáz ezer köbméter sziklát kellett kivágni. Ehez 345 534 gépfúró lyuk és 3.600.000 kézi furás volt szükséges. 1901. évi szeptember 30-tól a hó 25-ig, a munka befejezéseig összesen 104 millió köbméter hegyi vizet kellett elvezetni. A déli, vagyis olasz oldalon dolgozó munkások közül összesen tizenheten jártak szerencsétlenül,

az északi vagyis svájci oldalon 133 volt a szerencsétlenül jártak száma, de ezek közül egynek kivételével valamennyien fölépültek.

A munkások maximális száma 3229 volt. Ezekből 2223 az alagutban és 1000 kívül dolgozott. A munkások kénytelenek voltak egyszer sztrájkba lépni, mely azonban a követelések megadásával ért véget. A napibér egyes szakmáinkint 3.—, 3.50, 3.60, 4.— és 4.50 frankot tett ki. A Simplon környékén az építkezés ideje alatt drágaság uralkodott, úgy, hogy ezek valósággal éhbérek voltak. A munkások második sztrájkját a wallisi kanton milíciájának segítségével levertek, és ezzel biztosították a vállalkozók zsiros profitjának csorbithatatlanságát.

Az alaguton keresztül vezető vasuti vonalat ősszel fogják átadni a közforgalomnak. Ezzel a kolosszális méretű közlekedési művel egyelőre csak egyesek anyagi hasznát mozdították elő, de a nagyszabású alkotás nemzedékeknek szól és elkövetkezik majd az az idő, amikor az egész emberi társadalom szolgáltatásban fog állani ez a mű is.

A szervezkedés útja.

A szervező-bizottság ernyedetlen szorgalommal folytatja a vasuti munkások között a felvilágosító és szervező tevékenységét. A lefolyt két hét alatt is egymást érték az értekezletek és a nyilvános gyűlések. Fontos volt mindegyike a gyűléseknek. De kiemelkedik jelentőségében az a nyilvános vasuti munkás gyűlés, amely vasárnap, február hó 19-én délután folyt le egy városligeti nagyvendéglőben. Ennek a gyűlésnek különös fontosságot tulajdonít az a körülmény, hogy ezen gyűlésen adták meg a céltudatos vasuti munkások a méltó választ a *Müller Jancsi* becsület-reperálóinak és egyúttal kemény, de igazságos ítéletet mondtak a Müller ur által képviselt egész rendszeren. Nagyhán emelte a gyűlés jelentőségét és érdekességét az a körülmény, hogy ezen a vasuti munkások teljes rokonérzésüket és szolidaritásukat fejezték ki az *általános és titkos választói jogért* döntő küzdelemre készülő szervezett munkássággal és hogy a napirendnek ezt a pontját tüzes szónoklással *Bokányi Dezső* munkástársunk adta elő.

A szép számmal látogatott gyűlésről, amelyre a Máv. igazgatósága is kiküldötte egyik hivatalnokát, dr. *Langert*, a következő tudósításunk számol be:

Jócsák Kálmán az egybehívók nevében köszönti a megjelenteket. A gyűlés az ő javaslatára elnöknek *Hugyecz Józsefet*, jegyzőnek *Barna Bernát* munkástársunkat választotta meg.

Hugyecz elnök: Tisztelt munkástársaim! Ez a nagygyűlés foglalkozik először az általános, egyenlő, titkos választói joggal. (Eljenzés!) — Még ezeit nagyon kevesen törődtek az ügyükkel, de helyzetünk ma már olyan, hogy kell, szükséges, hogy egyik gyűlést a másik után tartsuk; zúlló műhelyi állapotaink is megkívánják ezt. — Napirendünk első pontjának *Bokányi Dezső* munkástársunk lesz az előadója.

Bokányi Dezső: A francia nemzetgyűlésnek egyik kiváló szónoka azt mondta: «Franciák, nem tettek eleget a szabadság dolgának mindaddig, amíg minden francia homlokáról le nem vették azt a megszégyenítő bélyeget». — Ezt akarjuk mi is levenni. Mi is le akarjuk venni a jogtalanság bélyegét. — Önök, akik naponként a műhely, a pályatest nehéz munkáját végzik, nem mindig vannak tisztában azzal, hogy milyen fontos, milyen mélyre kiható dolog az általános választói jog kivívása. Hogy bebizonyítsam, hogy az általános választói jog kivívása nemcsak szépművészeti kérdés, hanem az Önök kezében egy hatalmas fegyver, amelylyel kivívják a közszabadságot, a közművelődést, kénytelen vagyok az Önök életére rámutatni.

Három körben mozognak Önök. Az első kör az, amely a családot, a házasságot és a ravatalt magában foglalja; ez a kör a családi kör. Ezt önök, úgy-e, paradicsommá akarnak várasolni, ha a nehéz munka után haza térnek. Ennek a körnek az eszméje az, hogy az önök családi élete mennél szebb legyen, hogy a nyomor ne lásson ott tanyát és hogy gond nélkül morzsolják le ezt a rövid életet. Mikor ebből kilépnek, átjutnak egy másik körbe: ez a munkahely, a műhely, a pályatest. Ha önök eljönnek a paradicsomnak képzelte otthonukból erre a füstös levegőre, látják ott társaik ezreit, akik dolgoznak, kalapácsolnak, furnak-faragnak; ez az a

hely, ahol egyetlen kincsüket: munkaerejüket bocsátják áruba. Itt már nem a berendezés, nem a családi élet, otthon kérdése foglalkoztatja önöket. Előterbe kerül egy másik kérdés: a munkaerő megkímélésének a kérdése. Itt mint azonos érdekű emberek állanak a munkások együtt. Ebben a körben az önök zászlaja a *rövidebb munkaidő, a magasabb munkabér* elvét hirdeti. (Ugy van! Eljenzés!) Ez a két ideál foglalkoztatja az önök lelkét. — De mikor a családi körből, a műhely légköréből kijutnak, bekerülnek egy másik világba: a harmadik körbe: az emberi társadalomba. Találkoznak itt emberekkel, munkásokkal, akiknek ugyanazok az ideáljai, amelyek az önöké is, hogy szebb, jobb legyen a családi életük, könnyebb, boldogabb legyen az élet. A családi szeretet a műhelyekben fölváltódik szaktársi, munkástársi szeretetté. Ha a munkástársi szeretet nem fűzi össze a munkásokat, ha nincs akaraterejük igazsáik diadalrajuttatására, akkor nem lesz magasabb munkabér, alacsonyabb munkaidő! (Ugy van!) És akkor lesz önöknél tovább éhség, nyomor, családi perpatvar! Így tűződik össze a családi élet köre a munkahely körével. (Zajos tetszés.) Ha a munkások nem szervezkednek, a munkanélküliek csapata szaporodik, s a munkanélküliek, a szerveztelenek nyomorult bérért kínálgatják munkaerejüket. (Helyeslés).

Tisztelt barátaim! Az általános választói jog az a fegyver, amely lehetővé teszi azt, hogy a magunk embereit juttassuk be a parlamentbe; az a hatalmas fegyver, mely kényszeríti a képviselőt, aki önök elé áll, kényszerít arra, hogy programjába vegye mindazt, ami önöknek szíve-érzése és fájdalma. Az általános választói jog teszi meg azt, hogy midőn a munkások sokasága képviselőket juttat a parlamentbe — lassanként megingatja a mai kormányzást és így lassanként bekövetkezik az az idő, mikor tisztán a munkás-társadalom képviselői alkotják meg a kormányt, a miniszteriumokat, hogy az egész törvényhozást a munka embereinek érdekében rendezzék, mert az önök gazdájánál, az államnál van a baj! (Ugy van! Ez az!) A demokratikus államszervezetnél nem az a főcél, hogy az állam megnyuza az alkalmazottait, hanem hogy példát nyújtson a többinek. (Ugy van!)

Küzdenek-e a mi politikai pártjaink az általános választói jog érdekében? — A kormánypárt, a szabadelvű párt a gazdai hatalom alatt állóknak nem akarja megadni a választói jogot; önöknek sem adja meg, mert önök az állam «gazdai hatalma» alatt állanak.

Szóló részletesen foglalkozik ezután a polgári pártok ígéreteivel, jelszavaival és kimutatja, hogy komolyan nem küzdenek a választói jog általánosításáért. Majd így folytatja:

1867 óta hány ezer gyűlésen hangoztattuk, kértük, hányszor mentünk el a parlamentbe, hányszor memorandumoztunk, hogy adják meg ezt a legelemibb jogot a számunkra! Mind hiába! Az oroszok immár lázadáshoz nyulnak, hogy megszerezzék jogaikat és mi, fajmagyarok, 1867 óta még mindig itt állunk jogtalanul, megbélyegezve, kitagadva! Hát kell szociáldemokratának lenni? Hát kell igazatni, lázítani? Amikor minden utat-módot megpróbáltunk, kértük, könyörgöttünk, memorandumoztunk, paktáltunk!... Nem használt; semmisen használt! Jogtalanok vagyunk manap is. Nem, barátim, itt az idő! *Kell* valamit csinálnunk! Hogy megmutassuk, hogy nem vesszük elő a *legradikálisabb* fegyvert, elhatároztuk, hogy betérjesztünk a munkaadókhoz követelést, hogy ők, akik egész esztendőben megvásárolják, elvonják a szabadságunkat, adjanak egyszer egy napon két órányi szabadságot. Féláldozzuk nekik a vérünket, a munkaerőnket, övék mindenünk, értük élünk, értük halunk... Két óráig magunké akarunk lenni, szabadok akarunk lenni! (Eljenzés.) Elhatároztuk, hogy elmegyünk a parlament elé, átadjuk a megalakult kormányunk követelésünket, mely szerint az általános választói jog kérdését napirendre tűzzék és a mostani jogot reformálják úgy, hogy minden két keze munkájával dolgozó munkásnak megadassék a választói jog. (Zajos eljenzés.) *Hisz amit mi követelünk, az maga a béke! Mi lesz majd akkor, ha megundorodunk a politikától?* Követelünk. Nem adnak. A parlamentet nem nyitják ki előttünk? Segíteni kell a helyzetünkön. Nohát akkor a népakaratnak igazán radikális utat kell megnyitkozni. Ha ez a békés, két órás tüntetés, figyelmeztetés nem használ, nohát azok a munkások, azok a szociáldemokraták, akik a fogházak, a börtönök jótő levegőjében tisztultak meg, akik úgy mentek a börtönbe, mint vőlegény a menyasszonyához, repesve, örömmel, mert tudták, sejtették, hogy szenvedéseik révén fölvirrad a nép egésze, nohát ezek a szocialisták tudnak, fognak utat-módot találni! (Ugy van! Lelkes eljenzés.) Nohát akkor a szociáldemokraták nem fognak visszariadni attól, hogy radikális eszközökhöz nyuljanak! 1867-től 1905-ig elég, vagy elég volt várni; igen elég volt ennyi idő a jogtalanságból. *Önöktől, vasuti munkásoktól csak azt akarjuk, hogy ebben az első küzdelemben, amit folytatunk, támogassanak bennünket.* (Eljenzés. Ugy van!) *Most még nem a legradikálisabb eszközről van szó.* Gondoskodjanak arról, hogy azt a két órás szabadságot megkapják. De a főerejüket tartsák arra a másik ütközetre!

Ez a küzdelem mindnyájunk küzdelme. Mi választói jogot akarunk minden polgárnak, aki ebben az országban közreműködik arra, hogy minél szebb legyen *másoknak* a társadalma. Ezt nem kell tovább magyarázni. Az általános választói joghoz csak ez az egy *§* kell. Most se szeri, se száma azoknak a

paragrafusoknak, amelyek megmagyarázzák, kinek van, kinek nincs választói joga.

Reménylünk: megértették a mi szavunkat és nem zárkóznak el attól, hogy részt vegyenek küzdelmünkben. Most csak azt várom el, hogy nemcsak helyeselnek, hanem velünk tartanak akkor is, ha zászlót bont a szociáldemokrata-párt, hogy megmutassa, hogy van még szabadságérzet a magyar munkásságban. (Lelkes éljenzés és taps.)

Hugyecznél: Napirendünk II. pontjának az északi főműhelyi állapotoknak előadója Farkas Izsor munkástársunk.

Farkas Izsor: Önök tudják nagyon jól, hogy az a rendszer, amely az északi főműhelyben divatozik, megvan igen sok szolgálati ágánál. Így hát az a levél, amit most föladvunk, Müller Jancsi nevére adresszáljuk ugyan, de szól igen sok kényurnak, aki nekünk ellenségünk. Régebben nem törődünk egymással; hanem talánul törtünk minden pasáskodást. Csend volt az egész vonalon. Hogy a vidéken mi történik, arról pláne nem tudunk. De azóta megváltozott minden. Ezután fejtegeti szülő a szervezkedés előmunkálatait, a lap alapítását, a hatalom, a felsőbbség erőszakoskodását, a Magyar Vasutas szcrepét az erőszakoskodó főbélvalókkal szemben.

Majd rátér Müller János szereplésére a vasutasok mozgalmának visszafajtása körül. Fölhoz konkrét tényeket. Jellemzi, hogy az északi főműhely főnöke minden tettével, minden szavával kimutatja az ellen-szenvét a munkássággal szemben. Üldözi uton-uttfélen a munkásokat. Ha spiclieivel kifürkészi valahogy, ki jár el gyűlésekre, ki olvassa a *«Magyar Vasutas»*-t, annak az apját, vagy egyik-másik rokonát hivatja magához és figyelmezteti őket, hogy *baj lehet*. Mikor a vasuti munkások kirándulást rendeztek, vasárnap volt, a kimenetel is teljesen el volt kén-szítve és mindennek dacára, elbocsátás terhe mel-lett az napra berendelte a munkásokat, csak hogy ezzel is győngitse a mozgalmat. (Gyalázati!)

December 17-én a műhelyfőnökök konferenciát tartottak, amelyen arról tárgyaltak, hogy megijeszti a mozgolódó munkásokat, elbocsátással fenyegetvén őket. Statáriumot határoztak a vasuti munkásság mozgalmára. A munkások kongresszusára utazóknak nem adtak szab dságot, szabadjegyet. A Müller jancsi szelleme lebegett a dec. 17-iki műhelyfőnöki konferencia fölött is. — Hugycz munkástársunkat (Lelkes éljenzés.) megfenyegette, hogy ha el mer menni a karácsonyi országos értekezletre, kedden már ne is menjen munkába. Hugyecznél: munkás-társunk családi okok miatt nem mehetett el az érte-kezletünkre — nem azért, mintha megijedt volna — azért mégis elbocsátotta őt, aki 14 évig becsülettel szolgálta az államot. Főnt az igazgatóságnál meg azt hazudta, hogy önállósítani akarta magát Hugyeczn barátunk. Ezek csak kisebb dolgok, amelyek azonban Müller Jancsint nagyon jól jellemelik. A nagy ágyukat későbbre hagyjuk. Hogy most, amikor olyan fontos tárgy van napirenden, mint az általános választói jog kivívásának a kérdése, mégis napirendre tűztük az északi főműhely e pasájának a viselt dolgait, az csak azért volt, hogy itt föl szólítsuk nyíltan Müllert arra, hogy ne bujjék Wiedemann, Malár, Ellenbogen háta mögé, hanem találkozzunk nyílt helyen, menjen a bíróság elé és akkor majd kirukkolunk többi bizo-nyítékainkkal is. I nem vagyunk ellenségei általában a műhelyfőnököknek. Hány ellen nem volt kifogásunk! Csak tartsák tiszteletben a mi jogainkat, a mi szabadságunkat is! (Ugy van!) De mikor mostanában arról beszélnek, hogy «rendszerváltozás» lesz, hogy el fogja a vihar söpörni a régi, rossz «rend» embereit, — követeljük, hogy ez a tisztító söprű vigye el leg-először a Müller Jancsint (Derűtség. Ugy van!) és mindazokat a pasákat, akik a munkásoknak ellen-ségei.

Szervezetünk erős lesz mindaddig, amíg kéz a kézbe támasztjuk azokat, akiket ügyünk vezetésével megbízunk. Azután egykor majd megerősödünk annyira, hogy ki tudjuk küzdeni a vasuti munkásság számára a *szóvetséget*. (Éljenzés). És ha a mi szer-vezetünk erős, jöhetnek a Müller Jancsik, a Malárok, az Ellenbogenek, mi szervezkedésünk révén könnyen el tudjuk őket söpörni. Velünk az igazság, a jog, ne törődjünk semmivel, ne nézzünk se jobbra, se balra, menjünk egyesült erőnkkel mindig csak előre és akkor győzni fogunk! (Lelkes éljenzés és taps.)

Hugyecznél: Tiszte t munkástársaim! Melőtt tanácskozásunkat befejeznők, engedjék meg, hogy fölolvassam a debreceni munkástársainktól kapott üdvözlő táviratot.

Ez elég fényes példája annak, hogy milyen összer-társ van köztünk (Ugy van!) máris, de én azt hi-szem, hogy ezt még jobban kell fejleszteni. Mindenki tartisa kötelességének bármely szolgálati ág munkása legyen, hogy a gyűlölködések mindenütt megszün-jenek és helyét a munkástársi szeretet váltsa fel. És akkor azután hiába hirdetik a műhelyfőnökök, hogy a mi mozgalmunkat, melyet helyzetünk javi ása érdekében indítottunk, tönkre teszik. — Most kérem önöket, hogy a legnagyobb csendben sziveskedjenek szétoszolni.

A másik gyűlést a rákövetkező vasárnap, február 26-án délután tartották meg *Ujpes-ten* az ott és környéken lakó munkástársak. Elnök Schneider András munkástársunk volt, a jegyzői tiszte Kellner István munkástár-sunk látta el. A napirend első pontját — a *vasuti munkások helyzete* — Jócsák Kálmán fejtegette és a jelen voltak sűrű helyeslése

mellett ecsetelte a vasuti munkások ezernyi baját és panaszát. Majd áttért a szervezkedés fontosságának a magyarázatára és végül a *hetenkénti Magyar Vasutas* erélyes támo-gatására és terjesztésére szólította föl az egybegyűlteket. Jócsák munkástársunk be-széde nyomán felhangzott lelkes éljenzés bizonyította, hogy buzditó szavai termékeny talajra hullottak.

A napirend második pontja az *általános választói jog* volt. Az előadó, Pfeifer Sándor részletesen ismertette a mai szűkebbül vá-választói rendszert és az abból fakadt bajokat és igazságtalanságokat. Majd áttért az általános választói jog mellett szóló érvek ismertetésére és föl hívta az egybegyűlteket, hogy az általános választójogért a most meginduló erélyes harcból vegyék ők is ki a részüket. Szavait élénk helyesléssel fo-gadták.

Sokan voltak jelen ezen a gyűlésen olya-nok, akik értekezleten vagy gyűlésen még sohasem voltak és így ez a nyilvános gyű-lés, amely Schneider András elnök talpra-esett záróbeszéde után ért véget, bizonyára jó gyümölcsöket fog megérlelni a szervezké-dés számára.

A vasuti munkások helyzetéről, a szervez-kedésről és a sajtóról tanácskoztak azon-kívül a következő, az utóbbi napokban meg-tartott *értekezleteken*: Rákospalotán, Pécelen, a kocsitolók, gépkezelők, saruállítók és se-gédfékezők, továbbá a műhelyi és műszaki munkások, végül a nyugoti pályaudvaron a szénlerakók és a műhely G—1 osztálya.

A BUDAPESTI VASUTI ALKALMAZOTTAK

a Magyar Vasutas alapja javára

1905 március hó 19-én (vasárnap) este, a Baross-tér 2. szám alatt levő

JÓZSEF FŐHERCEG-SZÁLLODA TERMEIBEN

dal, szavaltat, alkalmi beszéd, humo-risztikus előadás és tánccal egybekötött

MÁRCIUSI ESTÉLYT

RENDEZNEK.

Belépti díi nincs. — Műsor 30 fillérért szer-kesztőségünkben és a bizalmi-férfiaknál kapható.

LEVELEZÉS.

Érsekujvár. (Fűtőház.) A megszokott kép itt is: vasárnapi munkaszünet nincs. Az ipari munkások rendes munkaideje vasárnap dél-után 4 óráig tart és óriási kegyet vélnek gyakorolni, amikor ezért 10 órát kapnak fi-zetve. Ha azonban van munka, akkor ott kell maradni, míg azt befejezik, vasárnap este 9—10 óráig is. Az igazság kedvéért meg kell azonban jegyeznünk, hogy itt ezt a tul-időt megfizetik, habár pótlék nélkül.

Ipari munkások napibére 2 K 40 fillér — 3 K 60 fillér között váltakozik. Az utóbbi napibért azonban csak hárman kapják, akik már 15 éve dolgoznak egyhuzamban a Mávnál. Százalék nincs.

A **tisztítók** napibére 1 K 60 f. A munká-idejük nincs szabályozva, ami nem azt je-lenti, hogy lehet rövid is, hanem azt, hogy bármilyen hosszúra nyújthatják. Ha a tisztí-tással estig nem készültek el, úgy — akár hétköznap, akár vasárnap — ott kell marad-niok *éjjel 12 óráig is*, anélkül, hogy ezért akár egy fillér karpótlást is kapnának. És ez az eset nem is kivétel, hanem majdnem mindennapi dolog, úgy, hogy az átlagos munkaidő napi 14 óra. Ez az inézkedés az új mozdonyfűtővigyázó műve, aki a munká-sok sanyargatásával akar babérokat aratni.

Réti a neve ennek a jómadárnak. Pöffesz-kedő, gögös fráter, aki igavonó baromnak nézi a munkásokat és nemcsak hogy baromi

munkára szorítja őket, de a legcsekélyebb dologért is igen érzékenyen büntet.

Csodálatos dolog, hogy a *fűtőház főnöke*, akit igen derék és humánus embernek is-merünk, eltűri, hogy ez az új mozdony-fűtővigyázó ilyen módon bánik a munkásokkal és ezzel szégyent hoz ő reá és a főnök-sége alatt álló munkahelyre. Ideje volna, hogy közbelépjen és rendet teremtsen a fűtő-házban.

Temesvár. A temesvári *raktárban* munka-szünet nincs. A létszámnak hatvan emberből kellene állnia, de alig van a fele. Hozzá még a fiatal munkásokat elküldik sétára és így az öreg munkásokkal végeztetik el az egész munkát. Sokszor este 9—10 óráig is kény-telenek dolgozni, míg a napidíj persze csak tíz órára van elszámolva. Így takarékoskodnak nálunk a munkások bőrére. Ha baleset tör-ténik, akkor a munkás a hibás, miért nem vigyázott. Így mondják, de a toleráns foly-tán beáll kimerülésre nem gondolnak. Kará-csonykor megörtént, hogy egy munkás egy butorszállító-kocsi kirakásánál az egyik ujját elvesztette. Hogy képes lesz-e ezekután dol-gozni, még nem tudni. De azért nem törődik vele a nagyuri gög. Menjen koldulni, ha megélni másként nem bir. A műhelymunká-sok kereseti viszonyai nem éppen rózsásak. Most nyolc órát dolgoznak és egyes osztá-lyokban még azzal biztatják őket, hogy fog-nak még délben is hazamenni. Az egyezmé-nyes munkaárak olyanok, hogy a család os emberek nem képesek megélni belőle, azon-felül nagy teher a nyugbérre való levonás. Emberbaráti és igazságos dolgot mivélne a műhelyfőnök ur, ha segítene a munkásokon, emelné az alapbéreket és javítaná az egyez-ményes munkaárakat, különben tönkre kell menniök.

VEGYES.

Felhívás a debreceni máv. munká-sokhoz!

Ezuton is föl hívjuk lapunk debreceni elő-fizetőit, hogy *előfizetésüket haladéktalanul ujítsák meg és hátralékaikat egyenlítsék ki*. Az már mégis lelkiismeretlenség, hogy ami-kor az agitáció összes költségeit a lap fölös-legéből kell földőznünk és amikor nagy áldo-zatok árán hetilappá alakul át a *Magyar Vasutas*, késedelmükkel éppen a szervezett munkások hátráltassák a mozgalmat.

Értesítjük egyuttal debreceni munkástársai-nkat, hogy előfizetni lehet a *vas- és fém-munkások szervezetében* vasárnap délelőtt és naponkint este 7—9 óráig.

A leggyorsabb vonat. Francia lapok-ban olvassuk, hogy a télen Páris és Nizza között mindennap egy gyorsvonat fog közle-kedni, amely az 1087 kilométernyi hosszú utat 13 óra 60 perc alatt fogja megtenni. Ez volna a leggyorsabb vonat a világon, mivel 1000 kilométernyi eszerint 12 óra 34 perc alatt fut be, holott a New-York és Chikágó közt közlekedő expresszvonat, amelynek eddig gyorsabb még nem létezett, 1000 kilométert 12 óra 42 perc alatt, tehát 8 perccel több idő alatt tesz meg. A szakértők szerint azon-ban a párisi lapok számítása téves, mert az amerikai gyorsvonatnak másfélszer akkora utat kell megtenni, mint a franciának, és ezen alapon számítva a páris-nizzai vo-nat 786 kilométernyi átlagos sebességet ér el, míg az amerikai expresszvonat 775 kilo-méternyi utat fut be óránként; ellenben, ha a newyork-toledói 1183 kilométernyi utat vesszük alapul, így 789 kilométernyi átlagos sebességet ér el; a toledó-chikágói 367 kilo-méternyi uton pedig 741 kilométer az átlag-os sebesség. Így az új gyorsvonat sebessége nagy haladás, de még nem világrekord.

A munkás szemének értéke a baleset-biztosítás szempontjából képezte egy *angol* hatóság előtt döntés tárgyát. Vasutnál alkal-mazott munkás jobb szemét vasszilánk sér-

tette meg, úgy hogy azt el kellett távolítani. A munkaadó társaság a munkás fizetésének felét folyósította kártérítésként, de később ezt is beszüntette, mondván, hogy most már munkaképes. A hatóság által kihallgatott orvosszakértők különféle képp nyilatkoznak. Egyik az egyik szem elvesztésével fél munkaképességet konstatait, a másik csak egyharmadra tette a munkaképességet, a harmadik pedig csak egyharmadra a munkaképesség elvesztését. A bíró fél munkadíjat ítél meg, függővé téve a megállapítást attól, mit lesz képes tényleg keresni. Ez Angliában történt. Nálunk a tejjel-mézszel folyó Kanaánban az elaggott vagy szerencsétlenül járt munkás gyapotot téphet, mint éjjeli őr kinlódhat száraz kenyér és hideg víz mellett, vagy pedig — fölakaszthatja magát. Mert mi szabad állam és jogállam vagyunk!

A lokomotív százszázévtendős jubileuma. A vasuti hálózat az utolsó két évtizedben óriási mérvben fejlődött. A vasuti vágányok hossza tizenhét-szerese a föld területének. A vasutakban fekvő tőke pedig körülbelül 200 milliárd korona. A vasutépítés akadályt nem ismer. A legszélesebb folyamokat, sőt tengerszorosokat áthidalják, sőt ma már a legmagasabb hegyeken is pőfékel a lokomotív. Mikor mindezt látjuk és áldásait élvezzük, nem is igen hiszszük, mily szerény kezdete volt a vasutaknak. A közlekedés történelme két korszakra osztható: a lokomotív feltalálása előtti és az ezt követő korra. Mert az, hogy a vasutat mint ilyen előbb találták fel, nem számít. Az ugynevezett gőzkocsi eszméjének első megpendítője James Watt volt 25 évvel azután, hogy első gőzgépét üzembe helyezte, tehát 1789-ben szabadalmat kért egy gőzkocsira. Angliában James Watt után Trewithik foglalkozott a lokomotív kérdéssel. Sikerült is neki Vivian-nal 1802-ben egy gőzlokomotívot üzembe helyezni. Ez a lokomotív a mainak az igazi ősapja. Óriási hibája volt az ott alkalmazott lendítő kerék. Volt még más baja is, és pedig nagy súlya, amely alatt az öntött vassineket eltörték. Dacára a nagy súlynak, a vonat a nyílt pályán sokszor elakadt. Trewithik után a lokomotív javításával sokan foglalkoztak, de e edénytelenül. Ennek oka abban rejlik, hogy a lokomotívokat a meglevő pályákhoz akarták idomítani. Ezért nagy idő tellett el, míg rájöttek, hogy a gőzlokomotív megfelelő pálya építését kívánja. A nevezetesebb kísérletek a következők: 1812-ben Blenkintop egy Midleton és Leeds között járó lokomotívot épített, amely 1830-ig volt üzemben. Itt a sínek közé fogas rud volt elhelyezve, amelybe a lokomotívon alkalmazott fogaskerek belékapaszkodott. Ez a szerkezet a fogaskerekű vasutak ősapjának tekinthető. A Brunton-féle lokomotív 1813-ban az ember járását utánzó gép megszerkesztésében állott. Persze kudarcot vallott. Stephenson először 1814-ben kísérletezett; Stephenson ekkor Ravensworth lord birtokán, Killingsworthban gépfelügyelő volt. A nemes lord bőkezűségének köszönhető, hogy Stephenson kísérletezett, úgy hogy az első gőzmozdony hálából a «Mylord» nevet nyerte. A Mylord egy évig volt üzemben, de fentartási költségei olyan nagyok voltak, hogy üzemén kívül kellett helyezni. Ennek okát Stephenson a fogaskerekű-áttételben kereste és találta is meg. Ernyedetlen buzgalommal fogott hozzá egy teljesen új elveken alapuló gép megszerkesztéséhez. Sikerült is nyolc évi munka után a mai gőzmozdony első ösét üzembe helyezni. Ez a gép a killingsworthi szénbányából a szénat az Iron folyónál lévő rakodóhoz szállította. 1822-ben Stephenson Pease Edward nagyiparostól egy Stocktonból Darlingtonba vezető gőzmozdonyu vasut építésére nyert megbízást. Ez a vasut 1825 szeptember 27-én nyílt meg. A következő vasut Manchester és Liverpool között épült. Még mielőtt a parlament az engedélyt kiadta volna, ádáz küzdelem folyt a vasutépítő vállalat és a Manchester-Liverpooli csatorna birtokosai között. Mikor pedig az engedély megvolt, a vasúthoz szükséges területek megszerzése került emberfeletti munkába. Amikor a vasut elkészült, pályázatot hirdettek egy megfelelő lokomotív elkészítésére. 1829 október 6-án folyt le a híres «The battle of the lokomotifs» (a gőzmozdonyok harca), amely Stephenson «Rocket»-jének győzelmével végződött. A Rocket 4.25 tonna súlyu volt és egy 13 tonna súlyu vonatot 14 angol mértföld óránkénti sebességgel továbbított. A Rocket sebessége óránként 29.5 angol mértföldre volt fokozható.

Szerkesztői üzenetek.

Rákos-Palotai munkástársainkat értesítjük, hogy a betegsegélyző-pénztár orvosára vonatkozó panaszai, közlés végett már ki is volt szedve, de közbejött akadályok folytán csak a legközelebbi számunkban hozhatjuk. Szíves elnézésüket kérjük.

Istvántekek, nyugoti műhely. A lakás kérdéssel bővebben szeretnénk foglalkozni és ezért az ön közleményét félretettük a jövő számra.

Bizalmiférfi nyugoti műhely. Bizony mi is csóváljuk a fejünket azon, hogy azok az urak az ő kiadandó lapjuk számára éppen a szervezett munkások között keresnek — persze hiába! — hivatást, holott tudják, hogy a Magyar Vasutas majdnem éppen egy év óta erélyes és becsületes fölvilágosító munkát végez. Az meg éppenséggel valótlanság, amit előfizetésfoglalás céljából Önöknek az az ur mondott. Farkasnak és Bokányinak semmi köze ahhoz a laphoz. Nem lehet igaz dolog az, aminek az érdekében nem tiszta eszközökkel dolgoznak, még mielőtt megjelent volna.

Szombathelyi munkás. Megvárjuk, míg lesz felelős miniszterium, addig nem tehetünk semmit. Legjobb lenne, ha Önök gyűlést, vagy értekezletet hívnának össze, a szervező-bizottság küldene szónokot és így ki lehetne munkástársaink kíváncsiságát elégiteni. Üdvözlét.

Németh Pál pályafelügyelő a gödöllői oszt. mérnökségnél. Ön több helyen hangoztatta, hogy a Magyar Vasutas szerkesztősége a Máv. igazgatósága által meg van vesztegetve azért, hogy a pályafelügyelőkat üsse. Tudjuk, hogy ezt a buta rágalmat maga sem hiszi el, de ajánljuk, hogy tartsa féken a nyelvét, mert különben nem tekintjük korlátoltságát enyhítő körülménynek, hanem a torkára forrasztjuk a rágalmat.

Több közlemény e számból kiszorult. Kérjük a beküldőket, hogy legyenek türelemmel. Most, hogy hetilap lett a Magyar Vasutas, ezután minden rendben sorra kerül.

Északi főműhely. Hogy az illetőnek az igazgató-ságtól vagy az iparhatóságtól engedélye nincs, azzal törődni nem a mi dolgunk. Aki megütözik rajta, jelentse föl. Az meg éppenséggel nem újság előttünk, hogy az illető az irodának hírekkel szolgál. Eljön majd az ő számára a leszámolás órája.

Francsics Gyula előmunkás, k. p. u. fűtőház. Több panaszos levelet küldtek be hozzánk, hogy Ön rendszeresen gorombáskodik munkástársaival és egyre denuncálja őket. Egyelőre csak ezen a helyen figyelmeztetjük Önt, hogy galád dolog az, amit művel, főként az Ön részéről csunya és megvetendő dolog, mert Önnek tudnia kell, hogy — vaj van a fején. Sok vaj. Olyan vaj, amelyről mi is tudunk. Figyelmeztetjük, hogy viselkedjék jövőben munkástársaival tisztességesen és hagyja abba az árulkodás csuf mesteriségét. Különben kénytelenek leszünk — bármennyire nem szeretünk is személyekkel foglalkozni — Önt egy más rovatba előléptetni és szelöztetni egy és más, Önre nézve igen kellemetlen dolgot. Reméljük azonban, hogy erre nem kényszerít bennünket.

Majnik Lajos, érsekújvári műhely. Azzal vádolják munkástársai, hogy durván megsértette a fűtőházi munkásokat és azonkívül a szervezkedés útjába akar akadályokat gördíteni, azt hiesztelvén, hogy «a munkásság követelése nem egyéb, mint néhány munkásnak telhetetlen vágya és kívánsága.» Helyénvalónak tartjuk a gyors és alapos fölvilágosítást, főként pedig azt, hogy magatartását gyökeresen megváltoztatja. Ön tudja, hogy miért. . .

Kiadóhivatali üzenet.

Az összes előfizetőknek. Lapunk f. évi március hó 10-étől kezdve minden hét pén-tekjén jelenik meg.

Az eddig befizetett előfizetési díjak át fog-nak számoltatni olyanformán, hogy aki pl. február 1-től — április 30-ig előfizetett 1 kor. 20 fillért, annak az előfizetése március hó 31-én fog lejárni stb.

A f. évi március 10-én megjelenő lapnak a címsallagján fel lesz tüntetve, hogy mikor járt, vagy jár le az előfizetés. Szíveskedjenek azt figyelembe venni s aszerint megújítani az előfizetéseket, hogy a lap szétküldésében fennakadás ne történjen.

Értesítjük azon munkástársainkat, kik többszöri felszólítás dacára le nem számoltak, hogy ha eb-beli kötelezettségüknek nem tesznek eleget, lapunk legközelebbi számában neveiket nyilvánosságra hoz-zuk.

Felelős szerkesztő: Farkas Izor.

Laptulajdonos: A magyar vasutas-szervezet.

Biraucz Döme könyvnyomdája Budapesten, VII., Amazon-u. 6—8

HIRDETESEK.

Életbiztosítás.

Az Első Magyar Általános Biztosító-társaság

— felügyelője —

kéri azon vasutasokat, kik magukat, vagy családtagjaikat halál esetére biztosítani akarják, küldjék be címüket «Felügyelő» jelgel alatta „Magyar Vasutas” kiadóhivatalába.

Vasutasok! Munkástársak!

Kávéház-átvétel.

Munkástársaimnak tudomására adom, hogy a Dohány-utca 84. sz. alatti (Almássy-u. sarok) Gyöngyös városához címzett

= kávéházat =

átvettem. — Midőn ezt t. munkástársaimnak is tudomására adom, kérem egyszersmind szíves pártfogásukat. Kiváló tisztelettel

Fischer Adolf, kávé,
volt vasuti bádógos.

Kitűnő cigányzene! ===== Egész éjjel nyitva!

Kávéház-átvétel.

Van szerencsém a n. é. közönség, jóakaróim és barátaim szíves tudomására hozni, miszerint f. hó 8-án a volt «Desics»-féle VII., Csömöri-ut 8. sz. alatti kávéházat átvettem és azt

= Vajda-Hunyad =

cím alatt tovább vezetni fogom. Minden törekvésem oda fog irányulni, hogy jó italok pontos és figyelmes kiszolgálásával tisztelt vendégeim támogatását kiérdemeljem.

Mélyen tisztelt vendégeim jóindulatába ajánlva magamat, maradtam kiváló tisztelettel

Récsei Gusztáv,
kávé.

Megjelent:

MIÉRT BUKOTT EL A VASUTAS SZTRÁJK?

Irta: Rába Rándor.

Kapható 24 fillérért a Magyar Vasutas kiadóhivatalában és az összes bizalmiférfiaknál. Szerezze meg minden vasutas ezt az érdekes és tanulságos brosurát.

Vendéglő-megnyitás.

Barátainknak és ismerőseimnek van szerencsém tudomásul hozni, miszerint a

VII. ker., Hernád-utca 8. sz. alatti

bor- és sörmérést

átvettem és e hó 7-én megnyitottam.

Midőn erről munkástársaimat értesitem, bátorkodom megjegyezni, miszerint mindenkor igyekeztem oda fog irányulni, hogy elsőrendű, zamatos hegyi borok és legkitűnőbb sör kimérésével, valamint a legizletesebb hideg ételekkel becses pártfogásukat kiérdemeljem.

Kiváló tisztelettel
Giepszely János.

A hirdetések tartalmáért a szerkesztőség nem vállal felelősséget.