



A MAGYARORSZAGI VASUTI SZEMÉLYZET ÉRDEKEIT KÉPVISELŐ KÖZLÖNY

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

Előfizetési feltételek:

Egy hóra	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.

A sajtó.

II.

Mult számában lapunknak ismertettük a sajtónak két válfaját. Azt, amelyiknek célja profitszerzés és e célból minden eszközt felhasznál. És a másikat, amelynek a becsületes munka és egy harcoló testület igazának előmozdítása a célja, eszközei pedig az oktatás, fölvilágosítás és a közös érdekekkel bírónak csatasorba állítása.

Ez utóbbiak sorába tartozik a *Magyar Vasutas* is. Csak folytatjuk a fölvilágosítás és szervezés művét, ha részletesebben beszélünk lapunkról. És ha fejtegetéseinken végigvonnul az a tendencia, hogy minél több hivat és harcost toborozzunk lapunk köré, ezt nem leplezzük, hanem a tündöklően tiszta szándék önértékével teszszük, mert a Magyar Vasutas nem egy ember vagy egyesek lapja, hanem lapja egy nagy, jobblétért harcoló testületnek és ami hasznát hajt, az nem egyesek zsebébe folyik, hanem a közös harc céljait szolgálja és százszerosan visszatérül eredményeiben azoknak, akik érte áldoztak.

Ha valahol fontos a becsületes és köztulajdönt képező sajtó működése, úgy nálunk, vasuti alkalmazottaknál az. Anyagi helyzetünk mostoha, sanyaru, a legalsóbb kategóriákban szinte kétségbeesítő. Erkölcsi helyzetünk megalázó, emberhez nem méltó. Az ókor rabszolgáihoz hasonlatos. Kötelességeink valósággal garmadát tesznek, jogaink nincsenek. Se szólásszabadságunk, se mozgási szabadságunk. Gyülekeznünk, egyesülnünk, írunk, beszélnünk nem szabad.

Szóval: tengernyi a bajunk és minden eszközt kiütöttek a kezünkől, amelylyel segíthetnénk bajainkon. Még panaszkodnunk sem szabad, mert azzal a „nyilvánosság elé vinnők a Máv. belügyeit”, vagy pedig a hirhedt 23. szakasz ellen vétenénk.

De segíteni kell helyzetünkön, kell, mert elviselhetetlen már.

Hogy helyettünk beszéljen, helyettünk panaszkodjon, helyettünk követeljen, arra való a Magyar Vasutas.

Hogy a nagy nyilvánosságot bajaink és kívánságaink felől tájékoztassa, hogy a Máv. alkalmazottait csatasorba állítsa, egységes eljárásra, törekvésre szervezze: ez a hivatása a Magyar Vasutasnak.

A mi lapunk megadja nekünk a szólásszabadságot, beszél helyettünk; megadja nekünk a mozgási szabadságot: cselekszik helyettünk. Pótolja a gyülekezési jogot: elhatol minden-hová és tervszerű megállapodást tesz lehetővé mindnyájunk számára. De pótolja az egyesülési szabadságot is: akik köréje csoportosultak, azok, de csakis azok nevezhetik magukat bátran szervezett vasutasoknak.

Régi vágya az öntudatra ébredt vasutasoknak, hogy legyen közös otthonuk és védőbástyájuk, a szövetség. Ahol nagyobb eredményeket vtvak ki kartársaink a külföldön, csakis annak köszönheték, hogy erőteljes szövetség-

ben egyesültek. Amerikában 300,000, Angliában 100,000, Olaszországban 70,000, Franciaországban 50,000, Ausztriában 25,000 vasutas tagja hatalmas szövetségének. Nálunk is meglesz, mert meg kell lennie az általános, minden szolgálati ágat felölelő szövetségnek. De jogfosztottak vagyunk. Már idestova háromnegyed éve, hogy a szövetség alapszabályait a kormányhoz beterjesztettük, jóváhagyást még ezideig nem nyertek. Alig is lehet előre megmondani, hogy mikor kapjuk vissza jóváhagyottan a szövetség alapszabályait.

Szétforgácsoltan pedig nem maradhatunk. Egységes tervvel, egységes akarattal kell a közös cél felé törnünk: anyagi és szellemi érdekeink megóvása és helyzetünk javítása felé. Itt is a Magyar Vasutas tölti be a rést. A Magyar Vasutas helyettesíti a Szövetséget, amíg az megvalósulhat.

Igy volt ez a külföldön is. Ausztriában, Olaszországban az ottani Tisza Istvánok és Hieronymik föllozlatták, megfojtották a vasutasok alapszabályszerű szervezeteit. De az összetartásukat nem bírták tönkretenni. Az erőszakkal megsemmisített szervezet helyébe lépett a lapjuk. Itt az *Eisenbahnerzeitung*, ott az *Il Treno*. Aki a lapnak előfizetője volt, az tagja volt szervezetnek. És amit a szövetség azelőtt tett, azt tette most a köztulajdönt képező lap: egyesítette és irányította a vasutasok küzdelmét.

Az erőszak és fufang ilyenformán kudarcot vallott és amikor újra megalkotották osztrák és olasz kartársaink szövetségüket, kitünt, hogy az öndudatra ébredt és harckész kartársak száma nemhogy fogyott volna, sőt inkább meggyarapodott és az új szövetség erősebb és hatalmasabb volt, mint a régi.

A külföldi példa tanulságos ránk nézve is. Kétségtelen, hogy nekünk is szükségünk van szövetségre, de az is

kétségtelen, hogy jó időbe telik, amíg megalakíthatjuk. Pótoljuk hát a szövetséget a Magyar Vasutassal!

Aki a Magyar Vasutas olvasója, az ismeri küzdelmünk célját és utirányát. Aki a Magyar Vasutas előfizetője, az tagja a helyzetünk javításaért küzdő tábornak. A Magyar Vasutas köré csoportosult kartársak képezik jelenleg a vasutas-szervezetet és ők fogják a törzsét képezni annak a hadseregnek, amely a jövőben a szövetség tagjaiból alakul, mielőtt a szövetség megalakítható lesz.

Az elmondottakból világos, hogy életkérdése a magyarországi vasutasmozgalomnak, az *egyetlen* lapnak, amely köztudomásunkat képezi, fenntartása, erősítése és terjesztése. Hogy hivatását teljesen betöltsi, azt bátor szókimondásával, minden sorával, minden betűjével beigazolja.

Csak a saját maga és testvéri érdekeit istápolja az a vasutas, aki ernyedetlenül, a komoly lelkesülés és szilárd meggyőződés erejével támogatja és terjeszti a Magyar Vasutast. R.

S Z E M L E.

BELFÖLD.

Vörös László. Megvan végre az új kormány. Báró eFjérváry Géza tábornaszernagy, volt honvédelmi miniszter, legutóbb a darabon'testőrség kapitánya a miniszterelnök. Tagjai majdnem kivétel nélkül jelentéktelen alakok, akiket úgy toborzott Fejérváry, hogy megelőzőleg 42 kossarat kapott. Ha nincs nagy alma, jó a kicsiny is — gondolkodott az új kormányelnök és onnan vette a minisztereket, ahol kaphatta, a tizenketted rangúak sorából. Hévvvel, és bizonyos súlylyal csak egy ember bir közöttük: Vörös László, az új kereskedelmi miniszter. Hieronymi utódjának könnyű a dolga. Az a szárazlelkű, kegyetlen és otromba ember annyi bünt követett el és annyi hibát halmozott hibára, hogy bárki le-

gyen is utódja, a közvélemény és mi vasutasok is a megkönnyebbülés jól eső érzésével fogadjuk. De Vörös Lászlónak egyébként is joga van bizonyos előlegezett bizalmat várni a résztünkről. Nehéz órákban igyekezett közvetíteni a sztrájkoló vasutasok és a pöffeszkedő kormány között. Hogy sikertelen maradt fáradozása, nem az ő jóakarátán mult. Később, amikor a bíróság útján is üldözni akarta a hatalom a mult évi harc vezetőit, Vörös László tanuvallomása volt a döntő alapja a 13-sok fölmentésének.

Szóval, jóbarátunknak mutatkozott Vörös László, amikor magánember volt. Most, hogy kereskedelmi miniszter lett, módjában lesz *tettekkel* bebizonyítani eddig mutatott jóakarátát. És nemcsak az állami közérdek, nemcsak 80,000 vasuti alkalmazott érdeke, de *magának Vörös László politikai karrierjének érdeke, hogy megszüntesse a vasutasok panaszeit és teljesítse jogos és igazságos követeléseiket.* Az új kormány iránt a parlament egyhangulag bizalmatlanságot szavazott, abszolút, alkotmányellenes kormánynak tudja a politikai közvélemény, izzó harc készül ellene minden téren, ha nem akar Vörös L. ebben a fürgetegben mindörökké elpusztulni, csak azáltal mentheti meg magát a jövő számára, ha semleges területen bebizonyítja, hogy hivatása magaslatán áll és a multak mulasztásait pótolni, a multak bűneit helyre-
tíni képes azáltal, hogy *fölszabadítja a nagy vasutas táborát a nélkülözések és az elnyomottság bilincsei alól.*

Nagy és nemes szociálpolitikai missziót tölthet be Vörös László. Elvárjuk, hogy ezt meg is fogja cselekedni és nem fogja a 80 ezernyi vasutas lelkében a csalódottság és és elkeseredés érzetét maga iránt is fölébresztetni.

A vasárnapi munkaszünet. A műszaki, raktár, fűtőház, állomás stb. szolgálati ágaknál alkalmazott vasuti munkásság egyik leg-súlyosabb panasza az, hogy az ő számukra vasárnapi munkaszünet nem létezik. Évről-évre, szünet nélkül dolgoznak és izzadnak, pihenőnapjuk csak akkor van, ha a betegség veszedelme váltja föl a munka terhét. Pedig van nálunk törvény, amely elrendeli a vasárnapi munka szünetelését. És keresz-

tény állam volnánk, vagy mi, amelynek a vallás parancsolatját, hogy csak hat napot dolgozzunk és a hetediken pihenjünk, tiszteletben kellene tartania. Meg aztán modern állam is volnánk, vagy mi, amely ismeri szociálpolitikai kötelességeit és tudja, hogy egészségi és ökonomiai okokból szüksége van a munkásnak legalább hetenkint egy-napi pihenőre. De törvénynek, vallásnak, szociálpolitikai lelkiismeretességnek fittyet hány a mi Máv. igazgatóságunk és kereskedelmi minisztériumunk, amelyek azzal a példával járnak elől az állami «mintaintézményben», hogy addig kell kiaknázni az emberi erőt, amíg az teljesen össze nem roppan.

Külföldön más a fölfogás. A legvirágzóbb iparral és legintenzívebb vasuti forgalommal bíró országban, Angolországban megvan a vasutnál is a teljes vasárnapi munkaszünet. A vallástalan Franciaország kereskedelmi minisztere, *Dubief* éppen a napokban bizonyította be egy nyilvános fölszólalásával, hogy ott hogyan vélekednek a munkások vasárnapi munkaszünetéről.

A francia szenátus most foglalkozik egy törvényjavaslattal, amely a vasárnapi munkaszünet dolgában fönnállott rendelkezéseket tetemesen szigorítja és kiterjeszti azoknak az üzemeknek a körét, amelyekre nézve a hetenkinti szünetnap kötelező.

Dubief kereskedelmi miniszter, aki gyakorló-orvos volt és kitűnő, elismert filozófus, azzal a megokolással ajánlotta a törvénytervezetet, hogy a munkásembernek, aki hat napon át szakadatlanul dolgozott, fizikai elgyengültsége és erkölcsi depressziója parancsolja a hetedik napon való nyugalmat. Az ipar és kereskedelem érdeke is követeli, hogy a munkásoknak módjában legyen erejét helyreállítani. Angliában, ahol legkedvezőbbek az összes gazdasági viszonyok, a legszigorubb törvény őrökdi a heti munkaszünet lelkiismeretes megtartásán. *A pihent ember munkája gyümölcsözőbb nemcsak magára, hanem a munkaadójára nézve is.* Egy Lyonban tartott értekezleten bebizonyították, hogy azoknak a munkásoknak és alkalmazottaknak vannak a legnagyobb takarékbetétek, akik vasárnaponként nem dolgoznak. Természetes, hogy a törvénynek meg kell védeni a munkást még önmagával, a saját kapzsiságával szemben is, főképp pedig lehetetlenné kell tennie, hogy a nemtelen verseny következtében az egyik vállalat dolgoztasson egész héten át, míg a másik szünetet tart, vagy az egyik üzlet nyitva maradjon, míg a másik csukva van. A törvény egységes lesz és nem ismer kivételt, hanem

A „Magyar Vasutas“ tárcája.

AZ IGAZSÁG.

Ónszinű volt a tenger s ónszinű volt az ég,
Szürkébe olvadt össze a távol messzeség.
A víz felett ködös zlop, vészjósló, szörnű csend,
Egy pár sirály kóválygott csak lomhán odafent.
A lég meleg, tikkadt volt, terhes, fojtó, nehéz,
A néma végtelenből nem kelt egy lebbenés,
Mint mikor orvul, lopva, irtó szélvész ered,
Ijesztő némaság ült a sötét víz felett.

Egyszerre villámlás tör a felhőkből elő,
Rá mennydörgés harsan fel, eget megrezgető.
Felzúg a szél danája, a tenger megrezeg,
Tajtékot hányva felkél a bösz hullámsereg,
Rohanva, zúgva árad a sziklás part felé,
Míg az ég vad villáma szikrázva csap belé,
Egymásra zúg a hullám, felszökve szétszakad,
Megtörik sisteregve a zord sziklák alatt.

De új rohamra kel most a hullámóriás,
Mezregeti a léget a csataordítás;
Mintha egymásba dőlné a tenger, föld s az ég,
Mintha mindjárt lesújtana az ítélet, a vég.
Oly zaj, zsiromgás támad a tajtékzó vizen...

Nem állhat neki ellen senki és semmi sem!
Minden forrongott, zúgott a csata vad terén...
Csak a sziklafal állott komoran, feketén.

A hullám száz karjával fonta át,
De a szikla sötétben megállta a csatát.
Úgy, mint az igazság, hisz az övé az erő;
Hiába tör a hullám, a csel, ármány elő...
Előntheti egy percre, de vesztes is marad,
Bukva kell ellapulni a sziklafal alatt...
S míg az ár kigyómódra fészkebe elsiel,
A szikla bizton várja a derűs kék eget.

PÁSZTOR ÁRPÁD

A tyukleves.

Irta: Kabos Ede.

A harmadik emeleten mindenki tudta, hogy az irnok ur felesége halálosan beteg. De azt már a bérkaszánya mindentudói is csak sejtették, hogy a szegény asszonyt nagyobb betegség is gyötri: az éhség. Nem a magáé, ámbár hiszen neki volna csak igazán szüksége egy kis tyuklevesre, sonkára, tudom is én mire, hanem a három kis porontyának a mohósága, amivel még a le-

vegőt is úgy szívták, mintha rágni szeretnék. Hogy meg kell hálnia, abba már belenyugodott az irnok ur felesége s ha már ugys meg hal, mindegy, hogy éhesen megy a föld alá. De az a három csöpp ártatlanság napok óta éhezett s az anyjuk, úgy lehet, régen be is hunyta volna már a szemét, ha az éhező kicsinyek itt nem tartják. Nem tud az aszszony meghalni, mikor a gyerekei őt is falják a szemükkel.

A harmadik emelet csak az asszonyt sajnálta.

Valamelyik napon büszkén állt ki a folyósóra Döményné, a kiskereskedőné. Sutogva mesélte a szomszédoknak:

— Tyukleveset viszek be neki, egy kis combocska is kerül utána. Ha az ura nem, hát majd gondoskodunk mi róla.

Pont délben Döményné már vitte a levest. Az egész harmadik emelet úgy leste, mintha valamennyien adtak volna valamit a leveshez.

Az irnok ur felesége ott feküdt az udvarra néző ablak szomszédságában. Egy kicsit ső-

súlyos büntetéssel sújtja az ellene vétőket. Eddig a dologra nézve nincs eltérés a véleményekben. Csak a munkaszünet napja vitás. Némelyek követelik ugyan a heti munkaszünetet, de a nap megállapítása nélkül, mások a vasárnapot jelölik meg a pihenésre legalkalmasabbnak. A szenátus kiküldött bizottsága azt ajánlja, hogy minden nap más csoport szüneteljen (kimenőrendszer? A szerk.) ekképpen az üzemben nincs káros megszakítás és a munkásnak mégis módjában van pihenni egy napon át. *Dubief* ellenben a vasárnap mellett tör lándzsát.

Ha már a hét egy napját kiválasztják a munka szünetelésére, nevetséges volna más választani, mint a vasárnapot. A munkás ezen az egy napon hadd legyen együtt családjával is, amelyet egész héten át ugys alig lát. Ha véletlenül a férj nem ugyanakkor szabad, amikor a felesége és gyermekei, akkor a korcsmában fogja azt a napot tölteni.

Ez a francia miniszter gondolatmenete, amint látható, elég józan és becsületes. Mikor jutunk mi végre oda, hogy az állam legalább a saját üzemeiben emberséges munkaviszonyokat létesítsen és megadja a munkásoknak mindazt, amit fizikai és erkölcsi tekintetben elvitázhatatlan joggal követelnek? De hiszen új kereskedelmi miniszterünk van. Nem találná *Vörös László* ur ő excellenciája méltó ambíciójának azt, hogy ő is kiérdemelje azt a jelzőt, hogy józanul és becsületesen gondolkodik szociálpolitikai tekintetben?

Az «óvás». A Konzum közgyűlésén hozott határozatok és a választás ellen beadott «óvást» a kereskedelmi- és váltó-törvényszék mint teljesen alaptalanul visszautasította. Dr. Kiss János és Murányi klikkje tehát az utolsó reményüket is elvesztették. Elsüllyedtek az orkus némaságába. Béke hamvaikra!

A nagy sztrájk. A budapesti vas- és fémmunkások bérharca változatlanul folyik tovább. Amit a múlt héten remélni lehetett, hogy ugyanis jelentékenyebb számú gyárban megegyezésre jutnak a sztrájkolók a munkaadókkal, sajnos nem teljesült. Egynéhány kisebb üzemtől eltekintve, a gyáros urak, akik fölszólították a sztrájkolókat, hogy lépjenek velük egyenként tárgyalásba, később a gyáros-szövetség háta mögé bujtak, amely megtiltja nekik, hogy a munkásokkal tárgyalásba bocsátkozzanak és föltétlen megadást követelnek. Világos, hogy a szövetséget munkásnyuzóknak az a szándékuk, hogy kiéheztessék a sztrájkolókat, és azt remélik, hogy a nyomor és a nélkülözés majd csak visszakergeti az ezeket az elhagyott gyárakba, ahol azután védtelenül és ellentállás

nélkül lesznek kiszolgáltatva a könyörtelen kizsákmányolásnak. Talán még a jövőre is spekulálnak az alattomos emberuzsorások. Lehet, hogy rövid idő múlva a több száz millió koronás beruházás ügye is dűlőre jut és a gyárosok ölébe hullanak az állami megrendelések révén a milliók. Hogy ezekből a milliókból minél szerényebb rész jusson a szorgalmas munkáskeznek, amelyek tulajdonképpen megkeresik a milliókat, valószínűleg azért akarják a gögös és kapzsi gyárosok megtörni a munkások ellentállóképességét és szervezetüket megbénítani.

De a gazda nélkül csinálják a számadást. Szinte hősiessé az a lelkes kitartás, amelyet a 25,000 sztrájkoló munkás tanusít. Már négy hete, hogy folyik a harc. Négy hete tartanak ki csudálatos erélyvel a sztrájkolók és elvannak tökélszülardul kitartani mindaddig, amíg igazsáikat győzelemre nem juttatták. A háttérben pedig ott van a *budapesti össz-munkásság általános sztrájkja*, miután a szervezett budapesti munkásság kimondta, hogy ha komoly szüksége fölmerül, közönséget vállal harcoló munkástestvéreivel és szintén beszünteti a munkát. Így azután nincs kizárva, hogy a főváros egész gazdasági élete megbénul csak azért, mert a szövetkezett gyárosok a szent profit csorbíttatlanságát többre tartják az emberiségnél és az igazságnál.

A sztrájkoló vas- és fémmunkások hangulatát és harcuk irányát a vasárnap megtartott két gyűlésük mutatja. Az egyik gyűlésen, amelyen majdnem az összes 25,000 sztrájkoló résztvett, az előadó körülbelül ezeket mondotta:

— Most lehet a legjobban látni, hogy kik az igazgatók, a munkások-e, vagy a gyárosok? Az uszítók azt hitették el velük, hogy a munkások közeledése gyöngeségüket jelenti, tehát nem kell nekik megadni semmit, ugys könyörögnek pár nap múlva a gyáraknál munkáért. Becsapták a munkásokat, mert amikor a gyárosok felhívása folytán az egyes gyárakkal akartak tárgyalni, az előbb tárgyalásra kész gyárosok megtagadtak mindent, ridegen visszautasították a munkásokat. Ezt az arcucsapást a munkások zsebrevágják és majd eljön az ideje, hogy visszaadják a gyárosoknak. A munkások ujult erővel, nyílt lelkesedéssel folytatják a harcot és csak teljes győzelemmel hagynak fel vele. Megtörtént, hogy három munkást előállítottak a rendőrök, mert állítólag izgattak. A munkásság válasza erre az: Ha a kormány és a hatóság már nem is tesz a harmincezer munkás érdekében semmit sem, ne érvényesítse ellenük hatalmát, mert Magyarország

munkássága közösséget vállal a sztrájkolókkal és ha a hatalom ellenük tör, ugys az összes szervezett munkásság az általános sztrájk fegyveréhez nyúl. A sötétben, víz, kenyér nélkül maradt Budapest, majd megérzi a munkásság hatalmát.

Ezután elfogadtak egy határozati javaslatot, amelyvel kimondják, hogy a június 13-án történt *békés közeledés lépéseit semmisenek tekintik*, s ezután *semmiféle közeledést meg nem kísérelnek addig, amíg erre sztrájk-bizottság útján, a gyárosoktól egyenes felhívást nem kapnak*, a harcot pedig *most már a végsőkig tovább folytatják*, árulónak bélyegezve mindenkit, aki e határozatot meg nem tartja.

Ezt megelőzőleg délelőtt az öntők tartottak gyűlést, amelyen határozatba ment, hogy az öntők még akkor sem térnek vissza a munkába, ha az a valószínűtlen eset bekövetkezne, hogy a többi vas- és fémmunkások föladnák a harcot. Az öntők nélkül pedig a többi sem dolgozhat.

Az igazságnak és emberiségnek minden igaz barátja hön kívánja a hősi munkások győzelmét.

Változások a Máv. igazgatóságában.

Mielőtt végkép távozott *Hieronymi* Károly, aki saját magáról azt mondta, hogy «miniszter vagyok is, meg nem is», sietett még a rég bejelentett változtatásokat a Máv. igazgatóságában végrehajtani. *Schober* Albert, a kereskedelmi főosztály és *Banovits* Kajetán, a gépészeti főosztály vezetője megváltak állásuktól. Az új kereskedelmi igazgató *Szajbély* Kálmán lett, helyettese *Csatáry* Frigyes. *Banovits* állása a gépészeti főosztályban még nincs betöltve.

A többi igazgató és *Ludvigh* Gyula elnök-igazgató megválásáról, amelyről annak idején szintén sűrűn esett szó, most hallgat a krónika. Pedig ha modern alapokra akarják fektetni a Máv. óriási intézményét, ha azt akarják, hogy az államnak, az ország közgazdaságának hasznát hajtsa, hogy a korrupció gyökerestől kiirtassék és egy megelégedett és ambíciótól sarkallt alkalmazott-sereg szolgálja a Mávot, akkor a *fejétől kezdve* minden részében alaposan kell a Máv. vezetését reformálni és a használhatatlan, káros működésű emberek helyébe olyanokat léptetni, akik nem képezik a régi szellem és a régi rendszer folytatását.

tét volt a szobában s Döményné, a levesre is vigyázott, alig mert beljebb lépni.

— Hoztam magának egy kis jó tyuklevest.

— Köszönöm, hangzott valami beteg, rekedt hang.

Egy pár percig pergett a Döményné nyelve, három hétre való ujságot hozott, három hétre valót akart vinni, folyton karatyolt. A tányér a tyuklevessel ott hült közben egy széken, a beteg ágya mellett. Az őrök három gyereke, csupa mohó állatka, keringett előbb a tányér körül, aztán megállt előtte, mintha oda volna nőve. A levest nézte, szivta, itta fel mind a három. Döménynének nem tűnt fel, de a beteg asszony mindig zavartabban, mindig rekedtebben nyögött a szomszéd szapora kérdéseire.

Egyszer aztán eszébe jutott Döménynének valami.

— Miért nem eszi meg azt a levest? Ne hagyja egészen kihűlni.

A beteg fészkelődött.

— Nem állom a meleget, had hűljön.

— Igen? Na jó!

Megint karatyolt. A három gyerek most már felváltva a levest meg az édesanyját nézte. A félhomályban szinte reszketett a három csöppség. Nem látta más csak a beteg. De az minden érzékével látta. Döményné azonban locsogott tovább, csak jó sokára erőltette megint az asszonyt:

— Most talán... már egészen hideg...

Az őrök felesége iszonyu erőlködéssel feltűt, már a tányér után akart nyulni. Három pár szemből csupa hajókötéllel fogták vissza a tányért. Nem tudta a helyéből ki-mozdítani.

Hazudott.

— Csak este fogom megenni. Nem tudok délből enni.

— Na már pedig, szomszédasszony, én innen ki nem mozdulok, míg azt a pár kanál levest meg nem ette. Hiszen már beszélni se tud. Estélig azok a porontyok még eleszik maga elől.

Három pár szem riadtan rebbent össze. A beteg arcát elborította a vér. Valami mérhetetlen düh, a harag láza kapta el, hogy ez

a karatyoló vendég már sosem akar elkorrodni. Miért nem hordja el magát? Hát nem látja, hogy eleget volt itt? De Döményné nem mozdult. Megint kínálta a levest és háromszor is mondta: eleszik estig a porontyok. A három gyerek remegve figyelt. A beteg hirtelen megkapta a tányért, odanyomta Döményné kezébe s elkezdett rikoltozni:

— Elvigye! Nem kell! Semmi se kell magától. Menjen!

Döményné ránézett, hogy tán megbolondult.

Azok a lázas szemek verték, korbácsolták a tekintetükkel. A három gyerek is egy sorba állt, fenyegetve, féhéren. Döményné egy kis zavarral nézett körül, aztán kiment. A folyósón levágta a tányért s megtaposta a kiömlő tyuklevest. Dühöngött, mint egy boszorkány. Valósággal beordította az udvarba:

— Nem kell neki... Hát láttak már ilyen hálátlan teremtetést?

Papiros-szövetség. A zsirondisták lapja hetek óta azzal házal, hogy valami szövetség számára gyűjt aláírásokat, valami névtelen és ismeretlen szervező-bizottság nevében propagálja ezt a szövetséget és utolsó számában — végre valahára — közlésezi a saját külön szövetségének alapszabálytervezetét. Ez az alapszabálytervezet azonban nagy csalódást és megrökönyödést okozott még zsirondisták hívei között is, az öntudatos vasutasoknál pedig csak sajnálkozó mosolyt ébreszt.

Nincs kaszinó, amelynek erőteljesebb és bürokratikusabb alapszabálya volna, mint ennek a vér- és husnékül való «szövetségnek». Azt mondja ugyan a zsirondisták lapja, hogy ez a múlt évben megalkotott *fiumei Lorber-féle* alapszabálytervezet után készült, némi eltéréssel. A legilletékesebb helyről nyert értesülésünk szerint éppen *Lorber* kartársunk és a többi derék fiumeiek a *leghatározottabban utasítják vissza ennek a gyengedongájú alapszabálytervezetnek az apaságát*. Ami jó és célszerű volt a múlt évi tervezetben, azt a zsirondista urak kihagyták vagy meghigították. Másokat meghagytak ugyan formailag, de lényegében alaposan megrontották. Amellett az egész tervezet végig vonul az a szembeugró törekvés, hogy maga a szövetség, ahelyett, hogy a vasutas-tábor függetlenségét és szabadságát előmozdítaná, még inkább gyanúság alá helyezi őket.

Csak egy példát. Az eredeti fiumei tervezet a központi vezetőséget úgy kontemplálta, hogy 5 tagot válasszanak a hivatalnokok köréből, és 5—5-öt az altisztek és szolgák köréből. Ez tehát az egyenjogúság alapján állott.

A szabadságszerető és független hajlamu zsirondisták ezt a rendelkezést a következőképpen rosszbírták: Az országos választmány elnöke a hivatalnokok sorából választandó, a 18 választmányi tag közül 9 hivatalnok, 3 altiszt, 3 szolga és 3 munkás.

Tehát a többsége az országos választmánynak egyszersmindkorra a hivatalnokok sorából kerüljön ki, a többi három kategória együttvéve kisebbségbe és gyámság alá kerüljön.

Nézzük csak, hogy ez mit jelent.

A legutolsó hivatalos statisztikai kimutatás szerint a Máv. alkalmazottai között van 6750 hivatalnok, 11,560 altiszt, 22,982 szolga és 37,139 munkás. Van tehát kétszerannyi altiszt, négyszerannyi szolga és hat-szorannyi munkás, mint hivatalnok. Az altisztek, szolgák és munkások száma együttvéve *tizenkétszerannyi*, mint a hivatalnokoké, de a zsirondista tervezet szerint mégis a tizenkétszerannyi tagnak csak annyi befolyása volna a szövetség vezetésében, mint a 12-edrésnyi hivatalnoknak. A 72,107 altisztnak, szolgának és munkásnak együttvéve csak annyi joga volna, mint a 6760 hivatalnoknak.

No az ilyenfajta testvériességet és egyenjogúságot nemcsak az altisztek, szolgák és munkások köszönik meg nagyon szépen, de az öntudatos és igazságszerető hivatalnokok sem kérnek belőle.

Az az alapszabály-tervezet, amelyet mi, a szervezett vasutasok terjesztettünk be a kormányhoz jóváhagyás végett még a múlt esztendőben, a teljes egye lőség és egyenjogúság alapján áll és nem valami ismeretlen bizottság tákolta össze, hanem nyilvános gyűlésen maguk a vasuti alkalmazottak állapították meg az irányelvet. Csakis így lehet igazi érdekképviselést teremteni.

KÜLFÖLD.

Sztrájk a szibériai vasutnál. Moszkvából tudatják: Tomszkban a szibériai vasut alkalmazottai sztrájkba állottak. A forgalom megakadt. A katonai vonatokat sem lehet továbbítani.

Olaszország. Jelentős és tanulságos befejezést nyert a carrarai *kizárt vasutasok* ügye. Carrarában a helyivasut igazgatósága június 10-én kizárta az alkalmazottait, mert helyzetük javítására vonatkozó követeléseket támasztottak. A vasuti forgalom ennél fogva szünetelt. De a carrarai községtanács, amelynek szocialista a többsége, főlshóltotta a vasutat, hogy záros határidőn belül vegye fel ismét a forgalmat, amit a vasutvállalat nem tett meg. Erre a szerződés értelmében maga a község vette kezelésbe a vasut üzemét és a kizárt vasutasokat a követelt szolgálati feltételek megadása mellett most a város foglalkoztatja.

Igy történt ez Carrarába, a «nemzetköziek» uralma alatt. Nálunk a hazafias hatalom erőszakkal gyűrte volna le a vasutasok mozgalmát és még azonfelül az igazságszolgáltatás nevében is agyonzaklatta volna őket.

Ausztria. Osztrák kartársaink szervezete, az *osztrák vasutas-szövetség* a napokban tette közzé az 1904. évi működéséről szóló jelentését. Ez a nagyterjedelmű munka mélyen szántó, magyarányu és a szó legnemesebb értelmében kulturális munkáról számol be. Bizonyítéka ez a munka annak, hogy a modern alapon álló szervezkedés éppen a vasuti személyzetnél milyen élebevegő és eredményeiben szinte kiszámíthatatlan fontosságú haszonnal járt a minden oldalról korlátokkal és tilalomfákkal megszorított jogainkra és szabadságunkra nézve. Az osztrák vasutas-szövetségnek több mint 25,000 tagja van, fele részben kinevezettek és hivatalnokok, felerészben ideiglenes alkalmazottak és ki nem nevezett munkások. 1904-ben mintegy 1600 esetben nyújtott a szövetség jogi segítyt, erre a célra 30,769 koronát fordítottak. Közművelődési célra 112,678 koronát fordítottak. *A sajtóra* 101,523 korona volt a kiadás. A német lapja osztrák kartársainknak, a *Der Eisenbahner* 17,000 példányban jelenik meg havonként háromszor. Azonkívül kiad a szövetség 1 cseh lapot 7000 példányban és egy lengyel lapot 3000 példányban. A szövetségnek Bécsben központi titkársága van, azonkívül Prágában és Krakóban van titkársága. A tagok 125 helyicsoporthban és 123 befizető-helyen csoportosulnak. A szövetség adminisztratív munkáját huszonhárom fizetett hivatalnok végzi.

Az utóbbi napokban a szövetség hatalmas gyűlésen tüntetett a vasutasok követeléseivel. Mult vasárnap, e hó 24-én Bécsben sok ezer vasuti alkalmazott és *Ellenbogen* dr., szociáldemokrata képviselő jelenlétében nagygyűlést tartottak, amelyen az *összes szolgálati ágak* szóinkai ismertették a szolgálati ág panaszait és követeléseit. Alkalmat erre a gyűlésre az szolgáltattott, hogy éppen most tárgyalja az osztrák képviselőház bizottsága a vasuti költségvetést és figyelembevetni kívánták osztrák kartársaink a bizottságot követeléseikre.

Osztrák kartársaink mintaszerű szervezkedése és céltudatos működése példaképe lehet a mi szervezkedésünknek és működésünknek.

A vonatkisérő lakatosok helyzete.

A Máv. személyzet legnehezebb és legfárasztóbb munkát teljesítő és amellelt legmostohább viszonyok között levő szolgálati ágának, a *vonatkisérő lakatosoknak* a helyzetéről a következő ismertetést kaptuk:

Nékünk, vonatkisérő lakatosoknak nem olyan a kalendáriumunk, mint a többi embereké. A mi kalendáriumunkban vörössel nyomtatott nap nincsen. Mi vasárnapot vagy ünnepnapot a szolgálatunknál nem ismerünk. Nékünk nincs szünet- és pihenőnapunk. Egész életünket szakadatlan nehéz és háládatlanul jutalmazott munkával kell töltönnünk. A szolgálati rendtartás értelmében tartozunk

18 órai szolgálatot egyhuzamban tenni s utána 6 órai pihenő volna, de számtalan esetben még azt az alamizsna módra kiszabott pihenőt sem tarthatjuk be. Van hónap, hogy 450—500 órai szolgálatot teljesítünk.

Ha pedig van éjjeli pihenőnk, nézzük csak, hogy milyen éjjeli nyugalom az. Távol a családtól és minden kényelemtől, amit az otthon nyújt, kell az éjjelt tölteni, legtöbbször olyan laktanyákban, amelyek inkább hasonlítanak a disznóólhoz, semmint emberi szálláshoz.

Nékünk, vonatkisérő lakatosoknak egyik nagy bajunk azonkívül, hogy *két konyhát* kell tartanunk. A családnak, asszonynak és gyermekeknek otthon élniök kell, de élnünk kell nekünk is, ha uton vagyunk, már pedig nagyjából idegenben vagyunk.

De miből birjuk ezt ki? A vonatkisérő lakatos 700 koronával nevezik ki. Levonás erre, levonás arra, örülnünk kell, ha 50 koronát kapunk havonként. Tessék ebből már most két háztartást fentartani! Valóságos előkészítő tanfolyam a koplaló-művészetre a mi helyzetünk. És hogy ezt a fényes sort elérhessük, tanonckodni, szenvedni kell 4 évig, fűtőházban és más munkahelyeken sanyarogni és még azonfelül vizsgát is letenni. Az igazságnak azonban meg kell adni azt, hogy a koplalásból nem teszünk előzetes vizsgát, azt utólag tanuljuk meg.

Az ideiglenes minőségben alkalmazott vonatkisérő lakatosok helyzete még gyalázatosabb. Napidíjuk 2 kor. 40 fill., de ha csak egy napi szabadságot is kérnek, azt könnyörtelenül levonják.

A *bánásmód* olyan, amint *Pokrócz Ádáméknál* szokásos. Durva és lelketlen. A szolgálati főnök urak rajtuk gyakorolják magukat a káromkodásban. De nem maradnak pusztán a gorombáskodásnál. A legcsekélyebb dologért is úgy büntetnek bennünket, hogy csak úgy szikrázik a szemünk. Megesik az is, hogy érzékeny büntetést rónak minden kihallgatás nélkül.

Mi már a vonat elindulása előtt egy órával kezdjük meg a szolgálatunkat, hogy a ránk bízott vonatot annak elindulása előtt megvizsgálhassuk, mely vizsgálat fáradtságos és nemcsak fizikai, hanem szellemi munkával is jár. Tessék elképzelni egy kocsit, hogy hány alkatrészből van összeállítva és nekünk ezen alkatrészek legkisebbére is figyelemünket ki kell terjesztenünk, most tessék elképzelni egy 70 vagy 75 kocsiból álló vonatot, hogy mily fáradtságos és felelősségterhes a szolgálatunk, míg ezen hosszú kocsisort megvizsgáljuk, mert azt a munkát, mit mi magunk végezzük, a végállomáson két ember végzi; nekünk a kocsitétőtől a keréktálpáig meg kell győződünk mindenről, minden kocsit alá 6-szor alábujni, szóval minden hiány és sérülésért felelősséget vállalni, az oly kocsikat, melyek üzemveszélyesek, e vonatból kilöketni és műhelybe utalni, továbbá nagy figyelmet kell fordítani a rakományra, hogy az előírás szerint legyen minden megerősítve és hogy minden rakomány az előírt méreteknak megfelelően, hogy meg legyen óva az elemi csapásoktól, u. m.: tűz vagy áázástól, azonkívül még, hogy a vonat előírás szerint legyen összeállítva. Azután következik az oly sérülések helyreállítása, mit magunknak kell megcsinálni, az összes laza csavarok és alkatrészek megerősítése a hiányzó és általunk pótolható vagy elhasznált (elkopott) alkatrészek pótlása, egyáltalán mindazon sérülés és javításokat, melyek a vonaton elkészíthetők, nekünk kell elvégezni, tehát ezen hiányok és sérülések megállapítására és megszüntetésére mi vagyunk hivatva.

Ezen teendőket a vonat elindulása előtt kell elvégeznünk, a vonaton pedig az előforduló hönfutásokat lehetőség szerint meg kell javítanunk vagy pedig addig ápolni és minden lehetőt elkövetni, míg a végállomásra jövünk vagy a rakomány rendeltetési állomásra vagy pedig oly állomásra, hol az

átrakáshoz szükséges szerszám és munkaerővel rendelkeznek.

Azután a vonalon felveendő kocsikat megvizsgálni és a fentebb leírt javításokat azokon elvégezni, a tolatásnál segédkezni, az ott előforduló sérüléseket rögtön megállapítani, továbbá a vonatot minden tartózkodási helyen vizsgálni és a laza alkatrészeket megerősíteni.

Most következik szolgálatunk azon része, amit a forgalomnak teszünk:

A vonatlakatosnak egy féket kell elfoglalni, mit neki kezelni kell és mely féket a vonatvezető jelöl ki, tehát azon teendő és felelősség, mi egy fékezőt terhel és a vonatlakatos felelőssége és teendőjéhez is soroztatik. A kijelölt fékhelyünk legtöbbször olyan, hogy szolgálatunkat nagyon megnehezíti és sokszor félig megfagyott és megdermedt tagokkal hagyjuk el fékhelyünket. A többi személyzet a meleg lakta-yába megy pihenni, nekünk azonban még a vonatot a határállomáson az idegen vasutaknak, Máv. állomáson pedig a vizsgálólakatosnak kell átadni és a menetközben történt vagy átadáshoz észrevett kisebb javításokat helyre kell állítani és csak ezután hagyhatjuk el vonatunkat.

Szolgálatunk megköveteli, hogy ismerjük a közép- és határállomási vizsgálólakatos teendőjét, a rakomány méretei és elhelyezése végett a raktárnok teendőjének egy részét a forgalmi szolgálatunk végett pedig egy vonatvezető teendőjének legnagyobb részét ismerni kell és ezen fennebb említettekben tökéletes járatossággal és ismerettel kell birkunk, mert minden hónapban kétszer iskola van és időközönként felettes főnökünk vizsgáz; most még hátra van az a sok mindenféle rendelet és körölvény, melyeket valósággal be kell magolnunk, hogy azokat el ne felelejtjük.

Mindenki láthatja mindebből, hogy milyen mostoha helyzetben kell nehéz, testetleket törő munkánkkal a Máv.-ot szolgálni. És beláthatja mindenki, remélhetőleg az igazgatóság is, hogy jogosan és igazságosan cselekszünk, amikor helyesebb szolgálati beosztással *rövidebb szolgálati időt*, embereséges megélhetést biztosító *fizetésemelést* és tisztességes bánásmódot követelünk.

Azzal pedig legyünk mi vonatkisérő lakatosok tisztában, hogy a sült kacsá magától nem röptül a szánkba. Igazságos kívánságaink teljesülését csak akkor vivhatjuk ki, ha erősen *összetartunk*, egy szívvvel, egy lélekkel lépünk sorompóba követeléseink mellett. Erre módot és alkalmat nyújt a *Magyar Vasutas* körül alakult vasutas-szervezet.

Támogassuk ezt, tartsunk ki és akkor győzni fogunk!

Több vonatkisérő lakatos.

A 13-asok ügye a Curiaán.

A múlt évi ápr. hóban lefolyt vasutas-sztrájk epilógusaként tárgyalta a kir. Curia e hó 21-én a volt 13-as bizottság úgynevezett bünörét. Csak tárgyalta, de ítéletet nem hozott. Annak kihirdetését f. hó 23-ára d. e. 11 órára tűzte ki, tehát oly időre, amidőn lapunk már megjelent s így magát az ítéletet csak jövő héten közölhetjük olvasóinkkal. Egyébiránt az ítélet csak felmentő lehet, aminthogy felmentő volt tavaly a törvényszék és a kir. tábla ítélete. A királyi törvényszék ítélete, melyet a tábla érdemileg teljesen megerősített, oly világos okfejtéssel bizonyította be, hogy a 13-as bizottság egyetlen tagja sem követett el büntetendő cselekményt, hogy a Curia ellenkező döntését elképzelni se lehet. A 21-iki tárgyalás lefolyása egyébiránt a következő volt:

Dogáriu előadó bíró mindenekelőtt ismertette a bünper anyagát — elég tárgyilagosan. Azután felolvastatott a törvényszék és

tábla terjedelmes ítélete. Következett a vádbeszéd. A vádat Tassy koronaügyész-helyettes képviselte, ki arra az álláspontra helyezkedett, hogy a kir. tábla által megállapított tényállás már egymagában elégséges a bűnösség kimondására. Okfejtése azonban nagyon gyenge volt s csaknem úgy hangzott, mintha inkább védeni, mint vádolni szeretné a vádlottakat. A védők közül jelen voltak dr. Vázsonyi Vilmos, dr. Bakonyi Samu, dr. Baracs Marcel, dr. Landler Jenő, dr. Polacsek Sándor, dr. Miklós Gyula és dr. Polonyi Dezső. Vázsonyi és Bakonyi azonban mihamarább a képviselőházba távozott, hol épp az új kormány mutatkozott be. Ez a körülmény gátolta a többi képviselő-védőt is abban, hogy a curiai tárgyaláson személyesen jelenjenek meg s többnyire helyettesítették magukat.

A vádbeszédre dr. Baracs Marcel, majd dr. Landler Jenő válaszolt. Előbbi mindezek előtt arra kérte a curiai tanácsot, hogy azt a kérdést, vajjon a vasutas közhivatalnok-e vagy nem, *curiai összülés* elé vigye. Bebizonyította, hogy ez a kérdés törvényesen tisztázva még ma sincs. Elmondta, hogy ezzel a dologgal maga a jogászvilág sincs tisztában s természetesen annál kevésbé a polgárság. Felemlítette azután azt az abszurdumot, hogy az egyes bíróságok, de sőt néha egy és ugyanazon tanács, hol azt a határozatot hozza, hogy a vasutas nem közhivatalnok, hol meg azt, hogy közhivatalnok. Hogyan tudhassa a szegény vasutas, hogy közhivatalnok, mikor a bíróság se tudja?! Majd tételtől tétellel megcáfolta a vád fejtegetéseit s nemcsak saját védettjének, hanem az összes vádlottaknak felmentését kérte. Hasonlóan dr. Landler is.

A vádlottak Faludi József kivételével valamennyien jelen voltak. Ott volt Szeide Artur, Sarlay János, Turcsányi Pál, Margulit Kálmán, Joánovits Miklós, Lorber József, Breuer Ferenc, Komlós Manó, Kósa Lajos, Kacsó Gyula, Kardos Antal és Vereb Mihály. Összegyültek még egyszer s talán utoljára, hogy 14 havi kinteljes szenvedés után meghallják a felmentő ítéletet. A magas Curia jónak látta még két nappal megtoldani a szenvedésüket, mely reméljük rövid idő alatt teljesen megszűnik s a meghurcoltak állásaikba visszahelyezve, újból polgári kötelességeiknek élhetnek. A tárgyaláson nagyszámu hallgatóság volt jelen, természetesen tulnyomóan vasutasok.

*

Lapunk a közbeesett urnapi ünnepre való tekintettel a szokottnál egy nappal később jelenik meg s így abban a kellemes helyzetben vagyunk, hogy röviden magat az ítéletet is közölhetjük, mely szerint a Curia a semmisségi panaszt elutasította és a 13-as bizottságot felmentette.

Nyugbérpénztári ügyek.

Egyik jellemző sajátossága a Máv. vezetésének az a titokzatosság, amelylyel még azokat az ügyeket is kezeli, amelyek a személyzet jogaira és kötelezettségeire vonatkoznak és amelyek természetesen legnagyobbat nyilvánosságot kívánnak meg.

Igy például a nyugbérpénztár. Sok ezer Máv. alkalmazott érdeke forog kockán a nyugbérpénztár kezelésénél. Az alapszabály homályos pontjai és hézagos intézkedései tekintetében ellentétes felfogások merültek föl. A központi bizottság döntött ezekben a kérdésekben, valamint több, a tagok részéről nyilvánított óhaj dögában. De ezt a döntést a legnagyobb titokban tartja a Máv. vezetősége, amely egyszersmind a nyugbérpénztár vezetését is magához ragadta.

Áprilisban tartotta meg ülését a központi bizottság és csak most jelen meg az ülésről szóló jegyzőkönyv. Ez még hagyján. De ezt a jegyzőkönyvet hét pecsét alatt tartják. Még a központi bizottság tagjai sem kapták

meg. Mintha féltve őriznék, nehogy a nyugbérpénztári tagok megtudják, hogy mik a jogaik és kötelességeik.

Ez a teljesen elhibázott és téves rendszer sok bajnak és viaszáságnak volt már az okozója és ha rendszerváltozásról lehet beszélni majd a jövőben, beletartozik az is, hogy a Máv. föladjá eddigi okatlan és sajtáságos magyarázatokra följogosító félelmét a nagy nyilvánosság előtt.

Szolgálatot véltünk teljesíteni a nyugbérpénztár tagjainak, ha alábbiakban kivonatként közöljük a központi bizottság határozatát:

1. A nyugbérpénztári alapszabályok 2. cikk 4. pontja szerint: a nyugbérpénztárba való felvétel előtt a m. kir. államvasutak szolgálatában megszakítás nélkül eltöltött idő, legfeljebb azonban 10 év utánfizetés mellett a tagsági időbe beszámíttatik. Ez a pont a központi bizottság határozata szerint úgy értelmezendő, hogy csakis a 25 életév betöltése után szolgálatunkban eltöltött szolgálati idő számítható be.

2. Azok a munkások és egyéb alkalmazottak, akik csak bizonyos napokon, tehát átmenetileg és illetve kisegítésképen teljesítenek oly szolgálatot, amely után magasabb nyugbérpénztári járulékok fizetendők, például: ha fűtőházi munkás egyes napokon mozdonyfűtői szolgálatot teljesít — nem a magasabb, hanem csakis a rendes tagsági járulékokat fizetik.

3. Az alapszabályok 11. cikk 5. pontjának második bekezdésében említett műhelyi munkások fogalmára nézve eltérő felfogások állván fenn, a központi bizottság kimondotta, hogy műhelyi munkások fogalma alatt csakis az ipari munkára *képesített* és szorosan azzal foglalkozó műhelyekben, alműhelyekben, főműhelyekben és műhelyi kirendeltségeknél alkalmazott, külön bérjegyzékben a *műhelyi kiadások terhére* elszámolt, *mesterséget tanult* egyének értenődök és csak ezek fizethetik az alapszabályok 11. cikk 5. pontjának 2-ik bekezdésében meghatározot magasabb járulékokat. — Az említett műhelyekben foglalkoztatott *egyéb munkások*, napzámosok, napi és havi díjasok, valamint a rendszeresített állást betöltő alkalmazottak, nemkülönben általában a *fűtőházakban* és *szertárakban* alkalmazottak csakis a rendes járulékokat fizethetik.

4. Az alapszabályok 12. cikkében a járulékok miképeni fizetése van szabályozva munkahiány, betegség, vagy szabadságolások esetében.

Ezen cikknek miképeni értelmezésére nézve a központi bizottság következőleg határozott: a nyugbérpénztári havi járulék egységes és oszthatatlan, ezért ha a tag a hónapnak csak egy részében is volt munkában és kapta meg napidiját, vagy napibérét, az *egész havi* járulékot *megfizetni* tartozik, de ennek ellenében természetesen az egész hónap tagsági idejébe be is számít.

Ha azonban a napidijas, vagy béres tag valamely hónapban egyáltalán *nem kap* napidiját, vagy napibérét, tehát a rendes havi járulék tőle le sem vonható, a szolgálatában ilykép beállott megszakítás, ha azt munkahiány okozta, a nyugbérpénztári tagsági időbe be nem számítható. Ha azonban ez a megszakítást betegség, katonai szolgálat, vagy fegyvergyakorlat okozta, a tag elhatározásától függ, vajjon ez az idő beszámíttassék nyugbérpénztári tagsági idejébe, vagy sem. Ha ugyanis az alapszabályszerű havi nyugbérjárulékokat önkénti akár a szolgálat megszakítás ideje alatt, akár utólag megfizeti, az idő beszámíttatik, ellenkező esetben azonban nem. Ebbeli szándékát azonban a tag betegsége, katonai szolgálata, vagy fegyvergyakorlata után való újbóli szolgálatbaléptétől számított legkésőbb egy hónapon belül bejelenteni tartozik.

Betegség által okozott *szolgálatmegszakítás* esetén mindazonáltal a beszámítás legfeljebb 140 napra terjedhet, vagyis arra az időre, amelyre a táppénz jár, mert ha ez alatt az idő alatt a tag betegségből ki nem gyógyul és szolgálatát el nem foglalja, az 1899. évi 7. számú hivatalos lapban 198429/98. szám alatt közzétett rendelet értelmében a *létszámból törölendő*. Kivételnek csak akkor van helye, ha a betegséget üzemi baleset okozván, a tag egy évig terjedhető időre kaphat táppénzt, amely esetben az egész idő, amely alatt táppénzt élvezett, beszámítható a nyugbérpénztári tagsági időbe, feltéve természetesen, hogy a tag a járulékokat megfizeti.

Amennyiben a szolgálati időben oly megszakítás áll be, amely a nyugbérpénztári tagsági időbe nem számítatik, akár azért, mert ily beszámításnak helye nincs, akár azért, mert a tag a járulékokat önként meg nem fizette az alapszabályok 6. cikkének 1. és 2. pontjában szabályozott eljárás lesz követendő.

5 A tagoknál, főleg pedig a műhelyi munkások körében azon óhaj merült fel, hogy tekintettel a levonások terhes voltára, engedessék meg, hogy az utánfizetést ne azon osztály szerint teljesítsék, amelybe felvételük soroztattak, hanem ha ezt a tag kívánja, a következő alacsonyabb osztály szerint.

Ezen óhaját a központi bizottság méltányolván, kimondotta, hogy a beszámított időért teljesítendő utánfizetés (2. cikk 5. pont) rendszerint azon nyugbérosztályban fizetendő járulékok alapul vétele mellett történik, amely nyugbérosztályba a tag felvételekor soroztatik. Amennyiben azonban a tag ennél egy fokkal alacsonyabb nyugbérosztály szerint kívánja az utánfizetést teljesíteni, a kerületi bizottság ezt neki megengedheti, de ebben az esetben természetesen a beszámított idő után is a nyugbér annak idején az alacsonyabb nyugbérosztály alapján fog megszakítani.

6. Kimondatott, hogy oly tagok, akik bár belépésre kötelezve nem voltak, hanem önként léptek be, utóbb anélkül, hogy egyuttal az intézet szolgálatától is megválának, nem léphetnek ki a pénztárból, ugyiszen aki egyszer beszámítást nyert, az utóbb az utánfizetések alól nem menthető.

7. Végre felmerült kérdés folytán kimondatott, hogy az alapszabályok 2. cikkének 4. pontja értelmében az előző szolgálati idő beszámításának csak akkor van helye, ha azt a tag felvétel végett való jelenléte alkalmával kérelmezi.

E döntéseknek és határozatoknak nem egy pontja erős bírálatot provokál. De ezutal eltekintünk tőle. Rövidesen, mihielyt politikai tekintetben némi megállapodottság jön létre, amugy is erőteljes akciót indítunk a karácsonyi országos értekezleten megállapított követeléseink tárgyában és akkor sorra kerül a nyugbérpénztár is.

Szervezeti ügyek.

A szervező-bizottság a következő levelet kapta:

Határozat.

A Bodnár János kárpitos (Nyugoti főműhely) kérelmére összehívott választott bíróság, amelyben mindkét fél megbízottai egyenlő számban voltak képviselve, beható tanácskozás és a felek, valamint a tanúk kihallgatása után egyhangulag a következő határozatot hozta:

1. A választott bíróság beigazoltnak látja, hogy a Konzum-harc idején Bodnár János a szervezett vasuti munkások harcával nemcsak hogy nem vállalt közösséget, hanem még — a szervezet háta mögött — a hivatalos párttal, tehát a vasuti munkásoknak e harcban ellenfeleivel összejátszott.

2. Beigazoltnak látja a választott bíróság, hogy Bodnár János a nyugbérpénztár központi bizottságában, amelybe a szervezett vasuti munkások bizalmából jutott, nem azzal az eréllyel és határozottsággal képviselte megbízóit, amelylyel tartozott volna.

3. Helyteleníti és elítéli a választott bíróság, hogy Bodnár János, a betegsegélyzőpénztár vezetőségébe a hivatalos lajstrom alapján történt jelölése ellen nem tiltakozott előre és megválasztása után a tagságról nem köszönt le.

Ezek alapján az az egyhangú fölfogása a választott bíróságnak, hogy

Bodnár János nem méltó arra, hogy a vasutas-szervezetben bármilyen bizalmi állást töltsön be.

Budapest, 1905. június hó.

(Következik az elnök, a Bodnár által kijelölt két tag és a szervező-bizottság által kijelölt két tag aláírása.)

LEVELEZÉS.

Budapest. (K. p. u. fűtőház.) A csatornánál alkalmazott munkások helyzete igazán kétségbeejtő, munkaidejük 24 óra; ezen idő alatt átlag 70 gépet kell kezelniök, t. i. megfordítani, vizet adni, a gépek elejéből a pernyét kihuzni és a salakkal együtt kocskba rakni. Ezen munkára 4 ember van rendelve, de rendszeren csak kettő, a legjobb esetben 3 ember végzi, mivel az egyiknek az előfűtővel kell a gépekkel egyik helyről a másikra menni, a második pedig a fűtőknéket szemet segít a gépekre szerelni. Már most a nagyközönségre bizzuk annak megítélését, hogy milyen munkát kell ezen 2—3 embernek végezni. Kitéve az időjárás viszonyosságainak, mert legyen az 18—20 fokos hideg, vagy 35—40 fokos meleg; eső, hó, vagy bármilyen zivataros idő, soha egy percre félreállni nem lehet. Reggeli- vagy ebédidőről szó sincs. Fizetésük ezen fárasztó munkáért március utoljái volt 1 K 80 fill. naponta és még hozzá százalék, de hogy mennyi, azzal a munkás soha sincs tisztába. De azért mégis kerestek 84—85 koronát havonta. Április 1-én 10 fillér javítást kaptak a napidijukhoz, de nincs benne köszönet, mert a két hónap alatt, mióta a javítás megtörtént, minden munkástól 23 kor. 34 fill. százalékot elvontak.

Igazán nevetséges a fűtőház főnökének április utolján a csatornásokhoz intézett az a szemrehányása, mikor azok a fizetés miatt elégedetlenkedtek, hogy hiszen most kaptak javítást, 84—85 koronát keresnek havonta. Mert ugyanekkor 75.64 K-jával fizették őket. Május utolján történt fizetésekor 85 K-val szemben kaptak 75.02 K-t. Nagyon természetes, hogy az ilyen fizetésjavítással a legvégsőig fokozzák a munkásoknak ugyanis elviselhetetlen nyomorát. Tudni akarták, hogy miért történt a levonás, a válasz az volt, hogy: maguk között sok a nyomorék ember! — Hát két hónap alatt annyi nyomorék ember lett a k. p. u. fűtőházánál, hogy minden munkástól egy hóban 11.67 koronát kell levonni. És vajjon kapott-e belőle az a nyomorék ember, ha ugyan létezik, vagy ha léteznek? Ha tényleg léteznek, akkor is nem kötelessége-e a Mávnak róluk gondoskodni anélkül, hogy a munkásokat amugy is hitvány keresetük nagyrésztől meg ne fosztaná. Hisz tudtunkkal mind erős, egészséges, munkabíró emberek voltak, mikor a Máv. szolgálatába léptek. Elég szomorú világot vet a Máv. munkásviszonyaira, hogy a legtöbb, ámbár élte delén van, mégis nyomorék a hitvány kereset e ebből eredő rossz táplálkozás és a tulcsigázott munka miatt. A Máv. pedig évenként 100 millió koronát jövedelmez!

A kazántisztítók fizetésjavítás és levonás tekintetében egy kategóriába vannak sorozva a csatornásokkal.

Van még a k. p. u. fűtőházánál 3 ember t. i. 2 söprögő és egy csőszurkáló, ezeknek napidijuk 2 korona, a munkájukat a Penelope vásznához lehet hasonlítani, amely soha elnem készült, de azért nincs a fűtőházánál ember, aki annyi zaklatásnak volna kitéve, mint ez a 3 ember; mert elkezdve a főnököt, a legutolsó fűtőig, mind kiabál rá és parancsol neki.

Már a szénmunkásokról írott panaszban is említés volt téve annak idején a betegpénz szabálytalan levonásáról, hogy azt a százalék után is levonják, de betegség esetén csakis a napidij után jár a segély. Május utolján történt fizetésekor a szénmunkásoktól 1.20 K helyett 2.98 K-t fogtak le betegpénztári járulék címén. Ismét csak a nagyközönségre hivatkozunk, vajjon létezik-e még a Máv. betegsegélyző-pénztáron kívül olyan betegsegélyző, jótékonyági vagy bármi néven nevezendő egyesület vagy egyesület, ahol a tagok kezei közt ne volna az egyesületnek vagy egyesületnek az alapszabályai? Csak a Máv., amely több mint 70,000 embert

számít bsp. tagjai sorába, tartják azt fölöslegesnek. De minek is! Hiszen akkor megtörténhetne, hogy a tagok megtudják, hogy mik az ő jogaik és mik a pénztár kötelességei és megszűnne az az ideális állapot, hogy a vezetőség úgy kezeli a pénztárt, ahogy szemének-szájának jól esik.

A fűtőházi munkások legyenek hűséges tagjai a szervezetnek, támogassák szeretettel a mi egyetlen védőnket, a *Magyar Vasutast* és akkor jobb napok virradnak rájuk is.

Fiuméből kapjuk a következő, mélyen megrendítő levelet:

Kovacsóczy Sarru 80 évet meghaladott aggyastyán, ki tekintélyes földbirtokos volt Horvátországban, az 1848. évi magyar szabadságharcot a magyar seregekkel végigküzdötte mint kapitány, azonban a világosi szerencsétlen fegyverletételnél ő is külföldre menekült, később visszajött s az osztrákok elfogták és Olmützbe zárták. Onnét később kiszabadult, sok hányatás után visszajött hazájába s fájdalommal kellett tapasztalnia, hogy az összes vagyonát elkobozták s így földönfutóvá lett.

Hogy vagyonát visszanyerhesse, a kormányhoz — majd pedig a felséghez fordult kérelmére, de hasztalan, válaszul mindenütt azt a kijelentést kapta, hogy lázadóval mit sem tehetnek. Ezek után különböző helyeken szerény javadalmazással hol mint irnok, hol pedig mint gazdasági alkalmazott tartotta fen magát egész 1875-iki évig, ekkor gróf Szapáry Géza akkor volt fiumei kormányzóhoz fordult kérésével, hogy akár elkobzott vagyonához segítse vissza, akár pedig, tekintettel a szabadságharcban a magyar szabadságért való küzdelméért valamely állami hivatalba helyezték. Gróf Szapáry Géza méltányolta is Kovacsóczy érdemeit, őt a vasúthoz mint napidijast szerény napibér mellett 1875. évben el is helyezte és Fiuméba ezideig, dacára aggyastyán korának, kitartással dolgozott. Volt olyan lelketlen felebbvaló, aki el is akarta őt már a 80-as évek elején bocsájtani, de nemes védője ezt akkor megakadályozta s kivitte, hogy Kovacsóczyt a vasut halála napjáig kell hogy eltartsa.

Amint az évek multak, az aggyastyán terhei is a vállaira nehezedtek, míg végre az 1904. év utolsó hónapjaiban a munkából végkép kidőlén, keresetképtelenné vált, a betegpénztár 20 héten át adott neki 50 százaléknyi táppénzt, mi azonban már lejárt s így ő minden támasz és kereset nélkül 82 éves aggyastyán napjaira az emberi könyörületességnek és az alamizsna bizonytalanságának van kitéve. A vasuti személyzet szerény tehetségéhez képest filléreit rakja össze, hogy szegény, munkába megnyomorodott embertársát a legborzasztóbb haláltól — az éhenhalástól megmentse.

A nagy. kir. államvasutak igazgatósága pedig, melynek milliók állanak rendelkezésére és milliókat dobál ki haszontalanságokra, nyomorult havi 10 koronát folyósít egy embernek havi megélhetésre, mi az éhenhalásra sok, de a megélhetésre semmi. Oh 20-ik század! Te humánusnak csufolt korszak nem pirulsz-e el ezen? És nem pirul-e az állam? Hazaárulásért ezeket kapnak kegydíj címén, de egy szegény munkás ember, ki a magyar szabadságért a vérét ontotta s életét becsületes munkában töltötte el, ki a nemzet hűséges napszámosa volt, nevetséges 10 kor. havi kegydíjat kap, egy napra 30 fillért!

A szerencsétlen, aggyastyán ember, Kovacsóczy, ifjúságát és férfierejét a közjónak becsülettel feláldozta, kitartással és békétűrőssel tűrte a sors nehéz ostorát — becsületes lelke ama magasztos megnyilatkozásában, hogy «bár nehéz az élet az öregség nagyon a vállaimra nehezedik, de békével tűröm sorsomat, csak éhen ne hagyjanak elpusztulni!»

E fájdalmas panaszt felől ki hallja meg? — Senki! mert nem akarnak hallani, de igenis meghallja az örök bíró, ki egykoron

kemény ítéletet fog felettük mondani — és végül még a szegény földhöz tapadt pályatársa hallja az ő panaszát és siet szerény filléréivel szegény szenvedő embertársának az éhségét csillapítani.

... Ehhez a levélhez igazán minden kommentár fölösleges!

Zólyom. A mostani állomásfőnök elődjének idejében az itteni *raktárban* 8 munkás volt s végezte azt a munkát, amit most 4 embernek kell elvégeznie. A napibérük 1 korona 80 fillér, de ha a raktárnokot valaki kérdi a munkások fizetése felől, biztosan azt feleli, hogy 2 korona 40 fillért kap minden raktári munkás. A munkaidő reggel 7 órától este 9—10 óráig tart, azaz addig, míg a testetlő munka befejezve nincs. Minden negyedik napon «inspekciót» kell tartani, ami annyit jelent, hogy a munka egyhuzamban reggel 7 órától hajnali 3 óráig tart, azzal a különbséggel, hogy azután a rendes munkaidő nem 7, hanem reggel 8 órakor veszi kezdetét. *Inspekcióért, utánórakért egy fillér kárpótlást sem kapnak.*

Semmivel sem különb a *kisegítő fékezők* helyzete. Napi fizetésük az ismeretes 70 kr., persze csak akkor, ha szolgálatot teljesítenek. A szükséges ruhát idáig is a maguk pénzéből kellett venni, de mivel a nyomorúságos keresetükből új ruhára nem tellett, úgy segítettek magukon, hogy az altisztektől megvették a már elviselt, ócska holmit és azt hordták. Most elrendelte az állomásfőnök, hogy minden kisegítő-fékező köteles az «intézet szabójánál» teljes felszerelést megrendelni, aminek árát havi 4 korona részletekben a főnök ur hivatalosan levonhatja. Van sok kisegítő-fékező az állomáson, ki már 10—15 éve ebben a minőségben van alkalmazva. A főnök folyton azzal hitegeti őket, hogy azokat nevezeteli ki legelőször, akiknek a kellő vizsgájuk megvan. Persze ez csak ígéret marad, mert a gyakorlat azt mutatja, hogy a kisegítő-fékezők 35 évüket tullepik annélkül, hogy kineveznék őket. Van azonban egy terület, amelyen *Oláh Gábor* főnök ur, ellentétben az előbb ecsetelt szűkeklőséggel átkozottan bőkezű és ez a *büntetések* dolga. Négy évi uralma óta a büntetések száma a 3000 körül van. Különösen a szegények szegényeit sújtja irgalmatlanul. Éjjeli őrköt, akiknek *évi* fizetésük 600—800 korona, a legcsekélyebb dologért 20—30 koronára büntet. Pedig ezen páriák ugyan jobb sorsra volnának méltók. A szolgálati idejük télen 14 óra. Öröbde nincs, a hidegtől mind megbetegednek. Példa rá a *Gulyás József* és *Katona* nevű éjjeli őrk esete. Gulyásnak 600 korona az évi fizetése. Ebből él a családja, a neje, 4 apró gyerekkel! Különböző levonások után kap minden hó elsején 26 koronát. Hát lehet ebből 6 embernek akár csak árpakenyérrel is jóllakni? Csoda azután, ha a hasonló fizetésű emberek tönkremennek, betegek? Gulyás is beteg, beteg azért, mert állandóan a koplalásra van kárhoztatva. Kért már a főnöknél néhány-szor olyan állást, ahol néhány garas mellékjövdelemre tehetne szert, de mit törődik a főnök ur az éhezőkkel, a kérvényt mindenkor visszautasította és az orvossal egyetemben *mindenáron* nyugdíjba akarják Gulyást küldeni. Mint Gulyással, épen úgy bántak Katonával és a többivel is. Nagyon hézagos volna a zólyomi viszonyok ecsetelése, ha rá nem térnénk, rövidesen bár, az ottani Máv. alkalmazottak lakásviszonyaira. A Máv. bölcs igazgatósága maga is belátta, hogy a zólyomi lakásminizériákon segíteni kell és 1900-ban elhatározta, hogy «munkásházakat» fog építtetni. El is készült 57 ház, de a háziurak addig deputációztak a képviselőjük útján, míg a további építkezést beszüntették, noha erre már a szükséges pénz meg is volt szavazva. Most pedig zólyomi kartársaink ki vannak szolgáltatva az itteni háziurak kényének-kedvének. A lakbérek irtóztatón magasak, azonkívül pedig az is megesik, hogy sokan egyáltalában nem kapnak lakást.

Vannak kartársak, akik kénytelenek az állomástól egy órányira levő vasgyár-telepen lakást venni, noha az állomáson is el lehetne egészen jól még néhány családot helyezni. Csak egy kissé nagyobb józansággal kellene keresni a lakás-ügyet. Nőtlen hivatalnokoknak természetben adják a lakást, a forgalmisták a városban laknak, a vontatás, műhely, fűtőház és osztálymérnökségi alkalmazottak pedig lakás nélkül szűkölködnek.

A zólyomi viszonyok igazán alkalmasak arra, hogy az ottani kartársaknak minden prédikációnál ékebben bizonyítsák a szervezkedés szükségét.

Értesítjük előfizetőinket, hogy szerkesztőségünkben (VII., Csömöri-ut 28. sz., I. emelet, ajtószám 3.) minden csütörtökön este 7—8 óráig

ingyen jogi tanácsot

kapnak minden előfizetője a MAGYAR VASUTAS-nak. Vidéki előfizetők levélben fordulhatnak jogi tanácsért lapunk szerkesztőségéhez. A Magyar Vasutas jogtanácsosa KADOSA MAR-ELL dr. (O-utca 48., I. emelet).

VEGYESEK.

Bizalmiférfaikat kérjük, hogy a vonat-kísérő lakatosok figyelmét a lapunkra fől-hívják és közöttük a legszélesebb mértékben terjeszszék a mai számunkat.

Felszólítás! A zágrábi vasuti munkások felszólítják *Takács György* kovácssegédet, hogy a múlt év december havában rendezett mulatságról az eladott jegyek árával számoljon le a legrövidebb idő alatt, ellenben az ügyet a bíróságnak adjuk át.

A föld vasuti hálózata.

A *Vasuti és Hajózási Hetilap* tanulságos kimutatást tesz közzé egyes államok és világrészek vasuti hálózatáról. Külön táblázatban tünteti föl a hálózat sűrűségét, továbbá a vasutakba fektetett tőkét és az egy kilométerre eső átlagos befektetési költséget. A német forrásból eredő kimutatás márkákban tünteti föl a befektetési összegeket, de mindenki átszámíthatja koronára, alapul véve minden márkára 1 korona 20 fillért.

A föld vasuthálózata 1903-ban 859,355 km.-re emelkedett, míg 1902-ben a vasuthálózat terjedelme 838,216 kilométer volt. Az emelkedés tehát 21,461 kilométer, azaz 2-5 százalék és körülbelül az 1902. évi szaporulatnak felel meg. A vasuthálózatnak több mint fele (432,618 kilométer) Amerikára, ebből egyedül az Egyesült-Államokra 334,634 kilométer esett. Az Egyesült-Államokban tehát a vasuthálózat terjedelme nagyobb volt, mint egész Európában, mely utóbbinak vasuthálózata csak 300,429 kilométerre rugott. 1903. év végén Ázsiában 74,546 kilométer, Ausztráliában 26,723 kilométer és Afrikában 25,039 kilométer vasut volt üzemben.

A vasutak viszonylagos befektetési tőkéje Európában jóval magasabb volt, mint a többi földrészekben. Európában kilométerenként átlag 292,938 márkára, a többi földrészekben csak 149,206 márkára rugott. Ez a nagy eltérés magyarázatot talál abban a körülményben, hogy az európai vasutak sokkal drágábban épülnek, értékesebb földterületeken vonulnak át és sokkal tökéletesebben vannak berendezve és felszerelve.

Az előzőleg említett átlagtőke alapul vételével a föld vasutaiba fektetett tőke 1903. év végén volt:

	300,429 km. × 498,938 márká
Európában	88,077.070,402 márká
A többi világrészekben	558,926 km × 149,206 márká
	83,395.112,756 márká

A föld vasutaiba fektetett összes tőke tehát 1903. év végén kereken 171¹/₂ milliárd márkára rugott. Az alanti kimutatások az 1903. évre nézve áttekinthető képet nyújtanak a föld vasuthálózatának és a befektetett tőkének országok szerint való megoszlásáról, valamint az ország terjedelméhez és lakosság számához való viszonyáról:

1. Európa.

Németország:	Hálózat hossza kilométerekben	A hálózatból esik átlag: 100 lakosra	1000 km.-re kilométer
Poroszország	32,854	9.4	9.6
Bajorország	7,081	9.3	11.4
Szászország	2,973	19.8	6.8
Württemberg	1,946	10.0	9.0
Baden	2,088	13.7	11.2
Elszász-Lotharingia	1,906	13.1	11.1
A többi német állam	5,578	10.7	9.7
Németország össz.: 54,426	10.1	9.6	

Ausztria-Magyarország (Bosznia-Hercegovinával)	38,817	5.7	8.2
Nagybritannia és Írland	36,148	11.5	8.7
Franciaország	45,226	8.4	11.6
Oroszország (európai, Finnlanddal)	53,258	0.9	4.6
Olaszország	16,039	5.6	5.0
Belgium	6,819	23.1	10.0
Hollandia (Luxemburggal)	3,372	9.5	6.3
Svájc	4,145	10.0	12.4
Spanyolország	13,851	2.7	7.4
Portugália	2,394	2.6	4.4
Dánia	3,159	8.2	12.9
Norvégia	2,344	0.7	10.5
Svédország	12,388	2.7	24.1
Szerbia	578	1.2	2.3
Románia	3,177	2.4	5.5
Görögország	1,035	1.6	4.2
EurópaiTörökország			
Bulgária, Rumélia	3,142	1.1	3.2
Malta, Jersey és Man szigetek	110	10.0	3.0
Európa összesen	300,429	2.9	7.2

2. Amerika.

Egyesült-Államok	334,634	4.3	43.6
Kanada	30,696	0.3	57.5
Ujfundland	1,055	0.9	49.3
Mexiko	16,668	0.8	11.4
Középamerika:			
Guatemala	640	—	—
Honduras	96	—	—
Salvador	156	—	—
Nicaragua	225	—	—
Costarica	405	—	—
Nagy-Antillák:			
Cuba	2,548	—	—
Domingo	188	—	—
Haïti	225	—	—
Jamaika	298	—	—
Portorico	220	—	—
Kis-Antillák:			
Martinique	224	—	—
Barbados	93	—	—
Trinidad	142	—	—
Columbia	644	0.05	1.4
Venezuela	1,020	0.1	4.2
Brit-Guyana	122	0.05	4.1
Ecuador	300	0.1	2.1
Peru	1,667	0.1	3.6
Bolivia	1,055	0.1	4.6
Brazília	15,076	0.2	10.1
Paraguay	253	0.1	4.0
Uruguay	1,948	0.1	20.9
Chile	4,643	0.6	14.0
Argentína	17,377	0.6	35.5
Amerika összesen	432,618	—	—

3. Ázsia.

Britt-Keletindia	43,372	0.9	1.5
Ceylon	630	1.0	1.7
Kisázsia (Szíriával)	3,233	0.2	1.7
Orosz-Középázsia	2,669	0.5	3.4

	Hálózat hossza kilométer- ekben	A hálózatból esik átlag:	
		100 lakosra	1000 km.-re
Szibéria, Mandzsúria	9,116	0.07	15.8
Perzsia	54	0.003	0.06
Holland-India (Java, Sumatra)	2,302	0.4	0.8
Japán	7,026	1.07	1.5
Portugál India	82	2.2	1.4
Malaji államok (Bor- neo, Celebes st.)	644	0.7	9.0
China	1,892	0.02	0.05
Korea	60	0.03	0.06
Sziam	685	0.01	0.8
Cochinchina, Kam- bodzsza, Annam, Tonkin (2398 km), Pondiséri (95 km), Malakka (92 km), Philippinák (196 km.)	2,781	—	—
Ázsia összesen	75,547	—	—

4. Afrika.

Egyiptom	4,752	0.5	4.8
Algír és Tunisz	4,894	0.5	7.3
Kongó-állam	444	—	—
Abesszinia	376	—	—
Fokgyarmat	6,650	0.7	32.0
Brit-Natal	1,195	1.7	15.2
Délafrika Transzvál	2,148	0.7	24.7
Oranje	960	0.7	46.1
Német gyarmatok	470	—	—
Angol gyarmatok	1,879	—	—
Francia gyarmatok	1,262	—	—
Olasz gyarmat	27	—	—
Portugál gyarmatok	992	—	—
Afrika összesen	25,039	—	—

5. Ausztrália.

Újzéland	3,868	1.4	46.6
Viktoria	5,444	2.4	45.3
Új-Dél-Wales	5,050	0.6	36.9
Dél-Ausztrália	3,059	0.1	84.3
Queensland	4,711	0.3	97.1
Tasmania	998	1.5	58.0
Nyugat-Ausztrália	3,451	0.1	83.8
Hawaii, Maui és Oahu szigetek	142	0.8	13.0
Ausztrália összesen	26,723	0.3	54.1

Összegezés:

Európa	300,429 km.
Amerika	432,618 »
Ázsia	74,546 »
Afrika	25,039 »
Ausztrália	26,723 »
A föld vasutainak hossza összesen	859,355 km.

I. EURÓPA.

Az ország neve	Üzleti hossz kilométer- ekben	1903. évben a vasutakba fektetett tőke	
		összesen millió márká	km.-ként márka
Németország	53,056	13,636	261,326
Magyarország	17,412	2,863	164,408
Ausztria	20,369	5,704	280,019
Belgium államvasut	4,050	1,633	407,150
Franciaország	43,607	13,831	317,171
Svájc összes hálózat	3,974	1,029	266,140
Nagybritán. és Írland	35,523	23,911	673,624
Oroszország (Finnland nélkül)	56,619	11,223	196,448
Finnland	2,700	224	81,600
Norvégia	2,304	228	91,000
Svédország államv.	4,110	471	114,519
„ magánv.	7,753	445	77,392
Olaszország összes h.	16,030	4,529	282,540
Románia	3,177	715	225,007
Szerbia	541	98	181,445
Bulgária államvasutak	1,178	118	104,379
Spanyolország északi v.	3,656	900	246,098
Németalföld összes h.	2,661	574	215,614
Dánia	2,070	222	107,200
Összesen	280,790	82,254	292,938

II. TÖBBI FÖLDRESEK.

Egyesült-Államok	334,634	52,920	164,935
Canada	30,666	4,816	156,878

Uruguay	1,605	221	137,816
Chile (államvasutak)	2,213	316	140,454
Argentína	17,377	2,272	130,736
Brit-Keletindia	43,203	4,639	107,380
Japánország	6,817	705	103,419
Siam	306	21	69,739
Jáva	977	124	135,718
Algír és Tunis	3,653	559	150,906
Fokföld	4,048	525	129,690
Natal	1,022	189	185,070
Sierra Leone	357	20	53,600
Afrikai aranypart	274	361	128,000
Lagos	201	18	88,000
Uj-Funland	3,686	389	105,607
Viktoria	5,444	836	153,541
Uj-Dél-Wales	5,050	850	160,349
Dél-Ausztrália	2,794	273	97,844
Queensland	4,361	414	94,970
Tasmania	743	78	105,453
Nyugat-Ausztrália	2,182	151	69,282
Összesen	471,643	70,372	149,206

INNEN-ONNAN.

Vasutasok sorsa. Borzalmas vasuti szerencsétlenség történt ismét Amerikában, amely ezuttal is igen sok vasutas életét követelte áldozatul. A nyugati Maryland-vasuton tegnap éjjel Westminster-nél összeütközött egy személyvonat egy tehervonattal. *Huszonhárman, majdnem mind vasuti alkalmazottak, halálukat lelték.*

New-Yorkból jelentik, hogy Baltimore mellett egy szénvonal, melyen sok munkás is volt, összeütközött egy személyvonattal. Az összeütközésnek 18 halott és 20 súlyosan sebesült áldozata van, mind a szénmunkások közül. Elpusztult mindkét vonat mozdonyvezetője és fűtője is, de a személyvonat utasait a vasuti kocsi rendkívül erős ellentálló képessége megóvta a további katasztrófától.

A Máv. áldozata. A vasutasok tulszigoru szolgálatának igen sok áldozata lett már. A legújabb áldozat Bodnár István debreceni mozdonyvezető, aki betegesen kelt utra és mikor a végállomásra ért, leszállt a mozdonyról, a szívéhez kapott, össze-rogyott és meghalt. A szerencsétlenség a túlterhelte szolgálat okozta halálát. Az özvegyen kívül öt apró gyermeke siratja. A hivatalos vizsgálat majd kideríti megint, hogy «önmaga okozta halálát».

Egy vasuti igazgatóság megfenyegetése. A déli vaspálya társaság igazgatóságára tegnap este több «Bomba» aláírással ellátott levél érkezett, melyekben azzal fenyegették meg a társaság igazgatóját, igazgatóhelyettesét és néhány magasrangú tisztviselőjét, hogy ha két hét alatt a hivatalukból el nem távoznak, gyilkosságot fognak ellenük elkövetni. Az igazgatóság szörnyen megijedt vala a rémes bejelentéstől és nemkülömben a még rémesebb aláírástól és a levelek vétele után rögtön följelentést tett a rendőrségnek, egyúttal pedig 200 korona jutalmat tűzött ki annak, aki a névtelen levélíróknak nyomára vezet. Világos, hogy éretlen tréfáról lehet csak szó, amely nem érdemli meg az öreg urak pogány ijedelmét, de még a 200 koronát sem.

Kiadóhivatali üzenet.

Lap-alapra adtak:

G. B. I.—K. N. J.—20 f., U. H. 2:30
K. Sz. K.—60 f., W. Á. 2:80 K. 18-ból
I—I K. N. D. 1:80 K. H. J. 3:20 K. Á. V.
B. 1 K.

Szerkesztői üzenetek.

Lapunk legközelebbi száma pénteken, június 9-én jelenik meg. Lapzárás kedden este. Amely küldemény azután érkezik hozzánk, csak a következő heti számba jöhet. Kérjük olvasóinkat, hogy a lapnak szánt közleményeket csak a papiros egyik oldalára és olvashatóan írják. Névtelen küldemények a papirkosárba vándorolnak. A szerkesztővel értekezni lehet minden hét péntekjén este 5 és 7 óra között.

K. R. Miskolc. Az a szerkesztői üzenet nem került ki a figyelmünk. Annak a kis gyerekszobalapocskának a szerkesztője két hétig izzadt, amíg kistűtötte azt az olcsó viccet, hogy Faragó bsp. kiküldött általánosságban beszélt szennylapról és mi mégis magunkra értettük a tajtékzását. Eszünk ágában sincs ezzel a sületlenséggel vitába bocsátkozni. Csak annyit tartozunk a jóízűs nevében kijelenteni, hogy minket egy csöppet sem bánt, ha

megvásárolható és megvásárolt emberek szennylapnak neveznek bennünket. Sőt dicséretes elismerést látunk benne, annak az elismerését, hogy hem tartozunk hozzájuk, akiknek kibérelt a lelkiismeretük.

Altiszt, Kolozsvár. Csak a legnagyobb dicsérattal és elismeréssel honorálhatjuk önzetlen fáradozását a kartársak szervezése és felvilágosítása körül. Csak folytassa így. Ez a legjobb útja annak, hogy csuffá tegyék azoknak a mesterkedésnek, akik viszályt akarnak szítani a kinevezettek és a munkások között és az így mesterségesen tenyésztett gyűlölködés lángjánál akarják sütni a pecsenyéjüket. És a legjobb útja annak is, hogy az altisztek és szolgák is imponáló hatalmat képviseljenek, amely biztosítéka követeléseink győzelmének. Teljes sikert kívánunk buzgó fáradozásainak.

Zólyom. A kihallgatás nem vezet eredményre. Ha az üzletvezető jön, álljanak oda és mondják el neki a panaszkodat.

Mén az vigan A memorandum munkában van és legközelebb szó lesz róla.

Budapesti bizalmiférfit. Akármelyik bankházban megmondják; mi nem érünk rá ezzel foglalkozni.

K. Ernő. Legközelebb.

Zágráb. Tudomásul vettük. A hárharcban álló vas- és fémmunhások részére küldött 130 koronát a rendeltetési helyére juttatjuk.

Obszerváció. A cikket visszakaptuk, mert nagy terjedelme miatt sem mi, sem a Népszava nem közzéteheti. Kézirat rendelkezésére áll. Nagyon kérjük önt, hogy inkább a szolgálati viszonyokról írjon és lehetőleg röviden.

Szolnok. Miért nem válaszolnak?

Északi főműhely. Azt hisszük téved, mert — amennyire mi tudjuk — az egyik tisztességes ember és szánya-bánja bűnét.

Északi főműhely. Gyűjtjük a további adatokat az élet- és járadékbiztosító-intézet üzletei és Barok Sándor vigéckedése dolgában és ha minden együtt lesz, kirukkolunk vele.

Pozsony. A kézirat hibákon kívül, de legnagyobb sajnálatunkra elkallódott. Kérjük, szíveskedjék újra megírni a dolgot és nekünk beküldeni. Haladéktalanul közlésesszük. Bocsásson meg, hogy ilyen módon terheljük meg. Üdv.

Temesvár. Bezgyek Ferenc, Seszták Lajos, Mayer Alfonz, Muntyán Ádám, Klammer Miklós. Beküldött levelüknek nagy a Hevesi-szaga és azért nem teszszük közzé.

Felelős szerkesztő: Farkas Izor.

Laptulajdonos: A magyar vasutas-szervezet.

Bíraucz Döme könyvnyomdája Budapest, VII., Amazon-u. 6-8

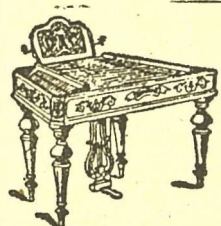
HIRDETÉSEK.

E rovat alatt közlöttekért nem vállalunk felelősséget.

BUTOR. Ki jól és olcsón bu-
tort óhajt vásárolni,
forduljon bizalom-
mal a készítőhöz:
HAUPT A. kárpitos, díszítő és butor-
iparos, VII., Garai-u. 43.

Cimbalmok,

legújabb modellűek, kitűnő
zongora-hanguak, dupla acél-
szerkezetűek készülnek saját
műhelyben; részletfize-
tésre és kölcsönképpen is
kapható



AZ ÖNTANULÁSI
CIMBALOM-ISKOLA

amelyből megtanulhat min-
denki magánosan, tanító nél-
kül alaposan kottából cimbalmozni. Kapható 10 ko-
ronáért

KOVÁCS JÁNOS okl. cimbalomtanárnál

7 Budapest, Erzsébet-körút 5.

== Árjegyzék kívánságra ingyen és bérmentve.