



A MAGYARORSZÁGI VASUTI SZEMÉLYZET ÉRDEKEIT KÉPVISELŐ KÖZLÖNY

Szövetségünk ügye.

Magyarország a *porhintés* hazája. Sokkal több történik nálunk a *látszat* megóvása végett, mint komoly és becsületes célzattal. Ha valamely jelentékeny reform annyira sürgős már és megvalósulása annyira elodázhatatlan, hogy még a mi Pató Páljaink is cselekedni kénytelenek, hát létesítik látszólag a reformot. Alkotnak formát lényeg nélkül, megadják neki a nevet, de a név mögött tátongó üresség, vagy néha éppen a követelt és sürgős reform ellentéte rejlik.

Áll ez különösen szociálpolitikai vonatkozású reformoknál és itt is legelső sorban azokról az intézményekről, ahol az államé a döntő szó.

Elegendő lesz bizonyítékképpen a Máv. nyugbérpénztárára utalnunk. Kilencc évig sürgették az államvasuti munkások a nyugbér kérdésének a megoldását. Eredménytelenül. Igérgetésnél, biztatásoknál nem kaptak egyebet mindaddig, míg a múlt évben megindult erélyes szervezkedése a munkásoknak arra nem birta az akkori kereskedelmi kormányt és a Máv. igazgatóságát, hogy a nyugbérpénztárt életbeléptesse. Ugy adta, mintha nagy-szerű, áldásos adomány volna; kegy-adomány, amely az érdekelt munkásokra nézve a megváltást jelentené. Szinte szinpadra raffinériával rendezték az illetékes körök a nyugbérpénztár életbeléptetését.

Amikor azonban az érdekelt Máv. alkalmazottak közelebről megnézték a nagylelkű adományt, valósággal elszörnyűködtek azon a tálcolmányon, amit a nyakukba sóztak. Csak a neve volt „nyugbér”, a lényege azonban újabb, elviselhetetlen terhet rótt a tagokra, anélkül, hogy csak mérsékelten kielégítő nyugbért is nyújtana 30—40 év múlva. A mai kenyeret kiveszi a munkás szájából, anélkül, hogy

rokkantsága vagy aggsága esetére száraz kenyeret is biztosítana neki. Olyan nyilvánvaló mindenki előtt ennek a jóléti intézménynek az elégtelensége, hogy egy éves fennállása után máris reformálta az új kereskedelmi miniszter. Csak keveset javított rajta, de javított. Az érdekelt munkások pedig kijelentik világosan és határozottan, hogy a nyugbérpénztár jelenlegi szervezetében nem elégíti ki őket, nem nyugtat meg senkit bizonytalan jövője tekintetében és szívesebben látnák, ha ismét megszüntetnék ezt a fura „jóléti” intézményt.

Szükséges volt mindezt előrebecsánunk azért, mert úgy halljuk, hogy rövidesen dülőre jut a *Vasutasok Szövetségének* a kérdése. Hogy megbízható-e az értesülésünk, azt nem volt módunkban ellenőrizni. De nagy a valószínűsége annak, hogy Vörös László, aki aktiv híve az állami alkalmazottak szövetkezésének, most, hogy módjában áll, nemcsak engedélyezi, de elő is mozdítja az államvasuti alkalmazottak szövetségének létrejöttét.

És itt mindjárt egy keserű tényre kell rámutatnunk. Az állampolgárok egyesülésének kérdését mindenütt csupán az egyesülésről szóló törvények és rendeletek szabályozzák. A magyar állampolgárok is egyesülhetnek a rendeletek korlátain belül, csupán nekünk államvasuti alkalmazottaknak kell a törvényen és rendeleteken kívül még a Máv. igazgatóságának és a kereskedelmi miniszternek az engedélyét és jóváhagyását kieszközölnünk, hogy élhessünk törvényadta jogainkkal. És még ez esetben sem alakítunk olyan egyesülést, amilyent mi akarunk és amilyen — a mi fölfogásunk szerint — az érdekeinknek megfelel, hanem csak olyant, amilyent a fölöttes tényezők akarnak. A mi egyesülési szabadságunk olyan sok rostán megy keresztül,

hogy bizony-bizony édeskevés marad belőle, amíg hozzánk eljut.

Itt van azután a veszély, amely az összes vasutasok régi vágyának, a Szövetség megalakulásának teljesítésénél fenyeget.

Két alapszabály-tervezet fekszik a kereskedelmi miniszter előtt. Az egyiket már egy év előtt körülbelül az államvasuti munkások és ideiglenes alkalmazottak terjesztették föl. Egy nagygyűlés, melyen mintegy 3000 vasuti alkalmazott vett részt, fogadta el az alapszabály-tervezetet, egy országos vasutas-értekezlet, amelyen száznál több kiküldött volt jelen az ország jelentékenyebb városaiból, magáévá tette azt és e betérjesztők mindannyian vasuti alkalmazottak, akik az összes szolgálati ágakat képviselték.

A másik alapszabály-tervezetet csak néhány hét előtt nyújtotta be valami homályos eredetű, névtelen bizottság. Nem áll mögötte senki se, csak egy-két ember, aki csakis azért csinálta a saját maga külön kisded szövetségi játékát, hogy úgy lássék, mi...t ha valamit csinálna. Megbizása senki részéről nem volt. A betérjesztett alapszabály-tervezethez nem volt alkalma és módja az erre hivatott vasuti alkalmazottak zömének hozzászólni, azt bírálni és a szükséghez képest módosítani.

Az elsőt — a Máv. munkások és ideiglenes alkalmazottak által betérjesztett alapszabály-tervezetet — beható tanulmányozás, alapos megvitatás, az összes tekintetbe jövő érdekek és szempontok figyelembe vételével szerkesztették meg. Elismerést érdemlő nagy erkölcsi komolysággal van benne összeegyeztetve minden szolgálati ág és minden kategória érdeke, biztosítva van benne minden vasuti alkalmazott szabadsága, az egész nagy testület előbbrehaladásának a lehetősége és az egyenes útja.

A másik, nemrég beterjesztett alapszabály-tervezet, ügyefogyott kompiáció. Akik benyújtották, maguk is olyan kevésbé vették komolyan a dolgot, hogy amikor lapjukban közzétették, azt a kacagtató balfogást követték el, hogy — egy másikat közöltek le. Csak később vették észre, hogy a lehető legrosszabb tervezetet közölték és általános gunyhahota közben igazították helyre ezt a „sajtóhibát”.

A munkások által beterjesztett alapszabálytervezet minden irányban megfelelő komoly *képviselést* teremt az összes államvasuti alkalmazottak számára, egyenlő jogokat és egyenlő köteleességeket állapít meg minden egyes tag részére és lehetővé teszi, hogy a nagy vasutas-tábor kívánságai és óhajai kiforrottan, egyöntetűen jussanak kifejezésre, alkalmat nyújt a Máv. vezetőségének, hogy megbízható, szilárd és céltudatos testülettel álljon szemben, amely minden elhírtelenkedést, minden meggondolatlan lépést kizár és biztosítja a nyugodt és békés fejlődés összes előfeltételeit.

A másik tervezet kaszinót, klubot teremt, sem a munkaadó vasuti vállalat érdekeinek annyira szükséges nyugodt fejlődését nem biztosítja, sem pedig a tagok hathatós érdekképviselését nem teremti meg. Ellenben megteremti a tagok egyenjogúsítása helyett a kategória-rendszert, amely mindenütt káros, de a legkárosabb a Szövetség keretében és azonfelül az alsó kategóriákat, az államvasuti alkalmazottak óriási többségét kiszolgáltatja a gyámkodásnak és a drótonrángatásnak.

Vajjon melyiket fogja jóváhagyni Vörös László kereskedelmi miniszter? Minden szempont mellett szól, hogy a munkások és ideiglenes alkalmazottak által beterjesztett. Ezt terjesztették be sokkal előbb, mint a másikat. Ezt sok ezer államvasuti alkalmazott megbízásából nyújtották be. Komolyan megvitatták az összes érdekeltek és érdeklődők és az összes államvasuti alkalmazottak megfelelő képviselőre alkalmassá tették. Az alkalmazottak érdeke és a munkaadó vasuti vállalat érdeke egyaránt ezen tervezet mellett szól, így tehát csakis ezt volna szabad jóváhagyni.

Még sem merjük biztosra venni, hogy éppen ezt a tervezetet fogja engedélyezni. Nem jóakarátán és belátásán, hanem kellő informáltságán fog mulni a dolog. Lehet, hogy a két beterjesztett tervezet egyike sem nyeri meg a jóváhagyást, hanem fönt a minisztériumban és az igazgatóságnál szerkesztenek egy harmadik alapszabályt és annak alapján fogják a Szövetséget megvalósítani.

Mi lesz, hogy lesz, — azt röviden megtudjuk. Egyet azonban előre megmondhatunk: jól meg fogjuk nézni azt a Szövetséget, mielőtt vállalkozunk és belépünk. Az államvasuti munkások ma már tömör és szilárd testet képeznek, amely tegyelmezett tisztánlátással és céltudatos határozottsággal küzd a jövőért. A többi kategóriák — sajnos — szervezetlenek. Szervezetlenek még nagyrészt — ismételjük: legnagyobb sajnálatunkra — azok, akik épp úgy rászorulóknak a szervezkedés és fegyvelmezett fölvilágosodás

dás áldásaira: a szolgák és altisztek is. A létesítendő Szövetség zömét és derékhadát tehát a munkások képeznék.

A Máv. munkások pedig kijelentik, hogy komoly és hivatásának megfelelő Szövetséget fogadnak csak el, amely képes összes érdekeiket képviselni és egyenlő jogot, egyenlő köteleességet ad minden egyes vasuti alkalmazottnak, ellenben holmi kaszinót vagy gyámintézetet visszautasítanak.

Inkább semmi, mint rossz vagy hamisított portéka.

Inkább várunk még egy ideig, mint hogy elfogadjunk egy rossz és céljainak meg nem felelő Szövetséget.

Ezt mondjuk és így cselekszünk!

Takarékoskodjunk!

Ez a jelszó röpült le az összes műhelyfőnökségekhez a gépészeti főosztály vezetőjének, *Novelly* főfelügyelőnek, a műhelyek fő-
atyaauristenének a tolla alól.

Novelly ur július 9. dátummal a következő, hosszú lére eresztett rendeletet intézte valamennyi műhelyfőnökséghez:

A műhelyüzemi és járműfentartási kiadások a f. év eddigi hónapjaiban túlhaladták a költségvetésben előirányzott időarányos hiteket, annyira, hogy az év végén tetemes túllépés következne be, ha az év következő részében egyrészt az eddigi túllépés el nem enyésztené, másrészt a legnagyobb takarékoskodás kifejtése mellett a műhelyfőnökségek a hitelek szigorú betartására nem törekednek. A havonkénti műhelyfőnöki értekezleteken műhelyfőnökségeink előtt rendszerint kijelentettük s ezennel ismételjük, hogy a hitelek az év végén semmi

A „Magyar Vasutas” tárcája.

Megváltás.

— Irta: Hans Resel. —

— Apa, kelj fel, szolgálatba kell menned — szól G. vonatvezető felesége, egy hatvan év körüli öreg asszonyka, ágyban fekvő férjéhez és megrázta vállánál.

Ez ijedten ugrott fel.

— Nem tehetek róla, ártatlan vagyok! Kérem, ártatlan vagyok, ne jelentsen fel! kiáltott és szinte megüvösödött szemmel meredt a szobába.

Csak mikor felesége megegyeszer megrázta és kérdezte, hogy mi baja, hiszen nem történt semmi, akkor tért magához.

Az öreg, hetvenéves ember elbeszélte, hogy azt álmodta, hogy tolatásnál kellett segítenie. Eközben elfelejtett egy rohanó kocsit a doronggal megállítani. Ez egy másik kocsinak rohant és majd hogy szerencsétlenség nem történt. A hivatalnok ezért azzal fenyegette, hogy feljeleníti és elbocsátja.

— Képzeld, — szól feleségéhez — most már több, mint harminc éve szolgálom a vasutnál. Más munkára már öreg vagyok, senki sem adna más munkát. Mennyire rettegtem! Nyugdíjat nem kapok; hisz tudod, hogy a nyugdíjalapba nem vettem fel. Végünk lett volna. Azzal a pár forint kegyelemkenyérrel még a házbért se fizethetjük ki.

— Tisztára éhen hallhatnánk. De most örülök, hogy csak álom volt, de nagyon rossz álom.

— Menj, nézd — szól az asszony — már nem sok idő van, már negyed tizen-

egy; háromnegyed óra alatt a vasutnál kell lenned.

— Nincs több idő? Beh szeretnék még egy-két órácskát feküdni. Még egyáltalán nem aludtam ki magam és a lábam olyan merev, mintha kőből volna. A tegnapi ut, — huszonegy óra vasuton és emellett futkosni, mint egy vadászkutya — sokáig nem bírom már ki. Egész életemben kóboroltam és most vénségemre nem is szabad éreznem, hogy a tagjaim merevek és hogy oda vagyok. — Legalább rendesen ehetnék az ember és egy párszor egy-egy meszej bort ihatnák! De csak mindig kávé, kukorica, krumpli — honnan vegyek erőt?

— Menj, — szól az asszony — ne zúgolódj most. Ez már csak így van! már csak élnünk kell, míg a jó Isten meg nem vált bennünket.

— A jó isten? Oh, jaj! — felelte.

— Most még az ő megváltására várjak. Mond, mim volt életemben? Semmi! Nyomor és küzdés! És most öreg vagyok, vigasztalódjam a megváltással, várjak a megváltásra. Hát ezért küzdök az ember ötven évig, ezért fárad, ezért éheznek? Hát a gyermekeink? Pista a katonaságnál van és ha husz krajcárt megtakarítunk, neki kell adnunk, hogy ne essék egészen kétségbe. És Feri? Az is vasutas, épp úgy nyomorog, mint én és kap egy forintot napjára. Három gyermeke van és nem tudom, ki éhez többet: ő, az apja, vagy a gyermeke. A Pista se jár jobban, ha kikapja az obsitját. Ezek is várhatnak a megvált...

— Gyere, egyél, el kell menned, mert igazán elkézel — szakította félbe az asszony férje beszédét.

Az asztalra mutatott, ahol egy tál burgonya állt. Egy kis tányérban zsir volt, amely a vaját helyettesítette.

Asztalhoz ült és evett.

— A burgonya hideg, — szól, legalább a kávé legyen meleg, mert a gyomrom nincs egészen rendjén és egészen alélt vagyok. Csontjaim hiába nem akarnak már szolgálni. Olyan furcsa érzéseim támadtak, mintha valami szerencsétlenség ért volna bennünket. A babonás emberek ezt sejtésnek nevezik. Legjobban szeretném magam betegnek jelteni. De a hivatalnok már legutóbb is, amikor maródit jelentettem, mert a derekam annyira fájt, így szól: — Ha ez tovább is így tart, akkor itt kell hagynia a szolgálatot. Nem segíthetek magán, mert egészséges sorba számítják magát. — Nem is lehet ezeknek az uraknak hinni; valóban képesek elbocsájtani.

G. evett egy keveset a burgonyából. A maradékot eltolta magától és megjegyezte: — Nem tudom, ma egyáltalán nem izlik a krumpli. Megakadnak a torkomon. Olyan rosszak, mint a gyomrom. Eközben felöltözködött és megitta a kávé. Azután elbuzott a feleségétől.

Mentében még így szól:

— Nem tudom, mi bajom van ma. Megiszom egy kupica pálinkát, talán fürgébbé tesz egy kicsit.

*

Éjjel tizenegy óra volt, a vonat sipolt. A vonatszélyzet gyorsan elfoglalta a helyét. G. fékező volt. Az utolsó kocsin volt a helye és az volt a feladata, hogy erről az állomásról figyelje meg, vajon nem fenye-

esetben sem léphetők túl, miért is műhelyfőnökségeink tartoznak megtenni minden intézkedést a legmesszebbmenő takarékoskodás biztosítása érdekében.

Az üzletvezetőségeket egyidejűleg felhivtuk, hogy a járműveken kívánt helyreállítások tekintetében, az üzembiztonság teljes megóvása mellett s az elhanyagoltatás kizárásával csak oly követelményeket támaszszanak a műhelyekkel szemben, amelyek a járműfenntartási költségek apasztását lehetővé teszik, illetőleg az okszerű takarékoskodást előmozdítják.

Viszont műhelyeinket szigorúan utasítjuk, hogy a javításba utalt járműveken végzendő munkák terjedelmének megállapításánál a legnagyobb gonddal és szakértelemmel járjanak el. Az olyan munkán, melyeket a forgalom biztonsága a járművek hosszabb időn át jókarban tartása s a személykocsiknál az utazó közönség jogosult igényei megkövetelnek, az okszerű takarékoskodás szigorú követése mellett minden beutalt járművön okvetlenül elvégzendők, de úgy, hogy sem munkabérben, sem anyagköltségben ne adjanak ki a műhelyek semmi felesleges kiadást, tehát ne ujítsanak meg olyan részeket, amelyek még okszerűen kijavíthatók s az egyezményi árakat szigorúan alkalmazzák a végzett munka terjedelmével aránylagosan, vagyis ne engedjék, hogy valamely munkás érdemtelenül juthasson a keresetéhez.

A legnagyobb szigorúsággal kell megkövetelni a felügyeleti személyzettől, hogy a takarékoskodást ne csak a saját műhelyhitelt terhelő, hanem a társműhelyeknek átszámítandó, vagy más szolgálati ágak részére végzett munkáknál is egyformán gyakorolják, amennyiben intézetünk összes ágaiba egyaránt megköveteltetik a hitelek pontos betartása s az főfeladat, hogy az intézetünk által viselendő összteher állandóan minél kisebb legyen. Különös figyelemmel kell műhelyfőnökségeinknek kísérniük azt, hogy a fiókműhelyek gazdaságosan munkálkodnak-e. Szükség esetén a fiókműhelyfőnökség kellően utbaigazítandó, ha ez a mód nem vezetne a kívánt eredményre, forduljanak a

műhelyfőnökségek orvoslás céljából a főkműhely felettes üzletvezetőségéhez s akkor, ha ily módon sem sikerül a megkívánt takarékoskodás, tegyenek hozzáuk az ügyről részletes jelentést.

A járművek okszerű javítása érdekében kiadott korábbi rendeleteink megtartására a személyzet újból utasítandó. A mozdonyokat illetőleg 26453/94. szám alatt elrendeltük, hogy kellően ki nem használt mozdonyokat a műhelyek ne fogadjanak el nagyobb javításba; s ha valamely mozdonyosorozatnál a fővizsgálatok tömeges összeesése miatt a főjavításba utalás szabályozása válik szükségessé, azon esetre kimondottuk, hogy az ilyen szabályozást az igazgatóság jóváhagyása mellett kell végezni és nincs felhatalmazva a fűtőházfőnökség ezen esetben sem arra, hogy a mozdonyt idő előtt a saját belátása szerint utalja javításba.

Általában véve minden járművön csak azon munkák végzendők, amelyek okszerűen hosszabb időre el nem halaszthatók s tiltva azon eljárás, hogy a beutalt járművön csak azért kerestetik össze, vagy azért követtetik az üzletvezetőség ellenőrző közegeitől minél több munka, hogy a jármű teljesen kifogástalan állapotban adassék vissza a forgalomba.

A fővizsgálatból kikerülő járműveket e tekintetben meg kell különböztetni az időközben végzett javításból kiadott járművektől s az alapos helyreállításokat a fővizsgák időszakára kell fentartani, a kisebb javítások alkalmával pedig a jármű üzembiztonságára kell okvetlenül figyelemmel lenni.

A felsoroltak után elvárjuk műhelyfőnökségeinktől, hogy úgy a mérnöki, mint művezetői személyzetüket a legnagyobb takarékoskodásra utasítsák s kötelezzék az illetőket, hogy minden kínálkozó módot használjanak fel a hitelek betartásának biztosítására s jelentsék ki előttük, hogy az ok nélküli munkák elrendeléseért, valamint az anyagpazarlásért és az egyezményi árak helytelen utalványozásáért a mulasztásban talált közegeinket szigorúan felelősségre fogjuk

vonni, esetleg a kár megtérítésére fogjuk kötelezni.

Budapest, 1905 július 9-én.

A gépészeti főosztály:

Novelly,
főfelügyelő.

A takarékoskodás ellen senkinek sem lehet kifogása. Nekünk sem. Csak attól tartunk, hogy ez a rendelet ott fogja felébreszteni a takarékosagra való hajlandóságot, ahol az legkevésbé a helyén való. Erős okunk van attól tartani ugyanis, hogy ezáltal is a legnehezebb munkát végzők és a legcsekélyebb keresetűek fogják megsínyleni Novelly ur utasítását. Magából a rendeletből is kitetszik, hogy ez az intenció vezeti Novelly főfelügyelő urat is. Mi lesz még akkor, ha majd a műhelyfőnökök, mérnökök és művezetők magyarázni és megvalósítani akarják a hozzájuk érkezett rendeletet!

Azok, akik eddigelé is, minden külön rendelet nélkül, nagyon is hajlandók voltak a műhelymunkások keresetét minden megengedett és meg nem engedett módon csorbítani.

Idáig is meg volt szabva az egyes műhelyekben, hogy hány százalékgig szabad keresni. Ezen tehát úgy lehet változtatni, ha még fokozzák az igazságtalanságot és még inkább szűkítik a szegény ember kenyerét. Ezentúl tehát még ritkábban fogják az alaphébert emelni és még alacsonyabbra szabják a megengedett keresetszázalékot.

Más módját is gyakorolták eddig a félreértett takarékoskodásnak. Egyszerűen megrovidították a munkaidőt és ezzel csökkentették a kifizetett bérek összegét. Eddig is szokásban volt különösen őszől tavaszig a fél és háromnegyed napi munkaidő. Ezentúl majd állandósítani fogják.

A K. p. u. kocsiműhelyben például, ahol

geti-e hátulról veszély a vonatot és hogy minden rendben van-e.

Rettenetesen hosszú tehervonat volt és az elindulásnál így szólt a mozdonyvezető:

— Teher ma tulin-tul elég van. Kiváncsi vagyok, hogyan fog menni; az ut fölfelé megy, szemünk rossz és a gép is amolyan régi cserép.

A második állomáson tolatás volt. Az öreg G.-nek futni és rohanni kellett; mindennek gyorsan kellett menni, mert a vonat máris késett tíz perccel. Bár gyakorlott ember volt, aki értett a tolatáshoz. Ma, tagjai egyáltalában nem akartak engedelmeskedni. A vonatvezető morgott, de ez nem használt. A személyzet fáradt, álmos és kedvetlen volt és G.-nek olyan zavart és kábult volt a feje, hogy bizonyára mindent fordítva csinált volna, ha hosszú szolgálati ideje alatt nem tanulta volna meg az összes fogásokat gépiesen elvégezni.

Végre készen voltak.

— Már megint öt perc! — kiáltott a vonatvezető a gépésznek.

A fűtő lapátszáma dobta a szenet a tüzre, de ez nem változtatott semmit a vonat lassu cammogásán.

Tellett, mult az idő, lomhán mászott a vonat az őrházak mellett. G. időről-időre megerőltetve kémlelt hátra, hogy minden rendben van-e. A reggeli szürkületben, ködbe burkoltan látta az örök álmos arcát, akik házuk előtt állomásukon álltak; az egyik a jelzőtáblával, a másik a lámpával. Nem tudták, hogy nappal van-e vagy éjjel. A sötétség és köd birokra keltek a kelő nappal. Az örök úgy tűntek fel az öregnek, mint a fial hirnökei. Mozdulatlanul álltak. Arcuk

mintha megkövesedett volna. Az örök, úgy látszott, mintha már emberemlékezet óta őrhelyükön állának és mintha a nap, a szél és az eső barázdákat szántottak volna arcukba.

— Hála isten! — mormogta G., midőn a vonat, anélkül, hogy megállott volna, az utolsó előtti állomáson keresztülhaladt. — Ha A.-ban is késésünk lesz, öt negyed óra alatt K.-ban leszünk. Ott iszom egy teát, különben nem bírom ki. Oh, ez a szolgálat!

Mind-mind gyengébben hallotta a vonat zakatolását, most már csak a kocsi erőteljes lökéseit érezte. A ködbe veszte egy őrt látott. Felugrott. Aludt? Nem! Aludni? Ezt nem lehet! Fáradt, az volt, de aludni? Ezt ő nem tehette, ő, az öreg, mindig gondos és éber vasutas. Legkevésbé most, hiszen mindjárt jön a gyorsvonat. Persze az ő órája szerint háromnegyed óra múlva jön még, de egy negyedórát már késnek. Ki tudja, jól jár-e az órája. Micsoda szerencsétlenség, ha a gyorsvonat nekimenne a tehervonatnak! A maga életével nem törődött. Hiszen a megváltást várja. De a sok utas a gyorsvonaton! A pálya sok kanyarodása mellett rettenetes lenne a szerencsétlenség. A gyorsvonat az összeütközésnél bizonyára kisiklanék és a mély árkokba zuhanna. A halottak, a sebesültek! A szerencsétlenség! Irgalmas isten!

Mig G. így töprengött, feje lehanyatlott, szeme félig lecsukódott, jobb keze, amely görcsösen fogta a jelzőlámpát, mutatta, hogy tulajdonképpen nem alszik. Pár perc és hortyogott. Hortyogott? Nem, hörgött. Félig csukott szeme ide-oda forgott, ajka vonaglott; így beszélt: Az isten szerelmére, távozz! El, gonosz szellem! Utálatos szörnye-

teg, mit akarsz tőlem? Hagyj engem, szegény öreg embert! Nem akarom, hogy te válts meg engem! Elmaradsz! Hogy morog a dög! A föld reszket: Csak még tovább! Kancsitsz, kétféle szemed van, egy vörös és egy zöld! Maradj, el, el! Ne közelíts! Ah, már megint jön! El! El! Segítség!

*

A Z. vonalon közlekedő gyorsvonat utasai menydörgésszerű ropogást hallottak. A poggyász leröpült az állványról, a fejek a kocsik falaiba ütődtek. Még egy lökés és a még imént örült gyorsasággal rohanó gyorsvonat megállt. Mindenki kiabált: — Mi történt? — kétségbeesett gyorsasággal ugrottak le a kocsikról, hogy minél előbb szabaduljanak a vonatból. Rettenetes látvány volt. A gyorsvonat nekiment az előtte haladó tehervonatnak. A tehervonat több kocsija darabokra törött, a gyorsvonat gépe kisiklott.

A tehervonat utolsó kocsijának fala a gépen feküdt. A fékeződő összezúzva a gép kürtőjén lógott. A fékező rettenetesen összeroncsolva, holtan feküdt. Csak egy keze lógott le szabadon a levegőbe, mintegy elutasítólag a gyorsvonat felé. A vonatszemélyzet leugrott a vonatról és az összeütközés helyére siettek.

— Megsérült valaki? — kiáltott dörgő hangon a vonatvezető. — Itt nem! — kiáltottak mindenfelől vissza. Egyik kiáltott: Igen, a fékező! — A vonatvezető a fékeződőhöz sietett. A reggeli szürkületben látta a holt fékező kezét. — A szegény, öreg G. — szólt tompa hangon.

— Isten megváltotta!

3 éven át háromnegyed napos munkaidő volt és csak szervezetünk követelésére helyezték ismét vissza egy pár hónap előtt az egész napi munkát, egy idő óta ismét rövidített munkaidővel dolgoztatnak, dacára annak, hogy a két főműhelyben van kocsi bőven.

És hogy teljes legyen a sor, a munkaidő leszállítása és a kereset csonkítása mellett még azt a sajátságos művészetet is produkálni fogják, hogy megszabják, mikor kell a kimenetnek kész lenni, úgy hogy rövid idő alatt, csekélyebb százalékkal mellett még fokozottabb mértékben kell majd a műhelymunkásoknak barmolni.

Hogy miből fognak megélni, a legszükségesebb kiadásokat fedezni, a nyugbérre, betegsegélyző-pénztárra levonásokat fizetni, azzal sem *Novelly* ur, sem az egyes műhelyfőnökségek nem igen törődnek.

Mi jó eleve tiltakozunk az ellen, hogy a műhelymunkások rovására takarékoskodjanak. A műhelymunkások keresete eddigelé is, különösen a vidéken, alig adta meg a mindennapi kenyeret. Ha már most ere akarnak takarékoskodni, akkor a kenyeret veszik ki a munkások szájából és helyette nyomoruságot adnak.

Am tessék takarékoskodni. De nem ott, ahol vétek a takarékoskodás, hanem ott, ahol lehet és kell.

Töröljék el az egyezményes munkarendszert, hozzák be helyette a fixfizetést, épp úgy, mint a kinevezettekénél és majd meglátják, hogy mennyit megtakarítanak. Amit a révén veszítenének, azt visszanyernék a vámon. Mennyit takarítanak meg az anyagon. Az egyezményes munka egyenesen kényszeríti a munkást arra, hogy a még javítható részt új anyaggal pótolja.

Mennyit emésztene fel továbbá a próbák! Nem szólunk a rendes személyszállító kocsikról, hanem az udvari és termes kocsik próbájáról. Egy-egy kisebb műhely egész évi költségvetésének felel meg az, amit az udvari- és termes kocsik fővizsgálatánál és próbájánál megtakaríthatnának.

Továbbá az a valóságos rablógazdálkodás, amit a kocsikkal, mozdonyokkal folytatnak, szintén óriási összegeket nyel el. A kocsik, mozdonyok tovább futnak, mint az előirt idő és így annyira megrongálódnak, hogy helyreállítása a fővizsgálatnál aránytalanul több anyagot nyel el, mintha a rendes időben küldték volna a műhelybe.

Amellett a szertár által kiadott anyag a lehető legsilányabb. Magáncég el se fogadná, drága és hasznavehetetlen.

Folytathatnók még a sorozatot. Talán sora kerül annak, hogy folytatjuk is. Egyelőre elegendő lesz ez is arra, hogy bebizonyítsuk, miszerint máshol is takarékoskodhatnak, mint a munkások bőrére.

Értesítjük előfizetőinket, hogy szerkesztőségünkben (VII., Csömöri-ut 28. sz., 1. emelet, ajtószám 3.) minden csütörtökön este 7-8 óráig

ingyen jogi tanácsot

kaphat minden előfizetője a **MAGYAR VASUTAS**-nak. Vidéki előfizetők levélben fordulhatnak jogi tanácsért lapunk szerkesztőségéhez. A Magyar Vasutas jogtanácsosa **KADOSA MARCELL** dr. (Ó-utca 48., 1. emelet).

SZEMLE.

BELFÖLD.

Ludvigh Gyula szabadságra megy. A személyi híreknek különösen altatóan unalmas rovata a napokban egy hirt közölt, amely minket vasutasokat fölötte érdekel. E hír szerint *Ludvigh* Gyula ur, a Máv. ezidőszerinti elnökgazgatója, egészségi okokból hosszabb szabadságra megy. A bürokrácia szótárában jelentős értelme van annak a két fogalomnak, hogy «hosszabb szabadság» és «egészségi szempontok». A nagyállásu, dus javadalmazásu, méltóságos című urak, akiket nem lehet úgy elcsapni, mint a *Farkas* Izorokat vagy *Hugyec* Józsefeket — előbb «egészségi okokból hosszabb szabadságra» mennek, mielőtt önkéntelen bucsut vennének diszes hivataluktól. A «hosszabb szabadság» az aranyhid, amely a penzióhoz vezet és az «egészségi okok» az a cukor, amelylyel a keserű piluláját a nyugdíjazásnak megédesítik.

Ilyen szempontból tekintve jóleső kilátásokat nyit meg az a félhivatalos hír, amely az elnökgazgató ur hosszabb szabadságáról szól. Hiszen már idestova háromnegyed éve, hogy *Ludvigh* ur benyújtotta lemondását, amely azóta elintézetlenül hever a kereskedelmi miniszteriumban. Ha a késmárki választók nem olyan hálátlanok városuk szülöttje iránt, hogy elbuktatják a képviselőválasztásnál, akkor már rég elfogadják a lemondási kérvényt. Hátha most végre elintézik, még pedig — kedvezően?

Azután meg sokat beszélnek arról, hogy *Vörös* László új rendszert akar a Máv.-nál meghonosítani, gyökeres átalakulások küszöbén állunk; *Ludvigh* Gyula pedig nemcsak támasza a régi rendszernek, hanem egyenesen alapja, kuforrása a régi rendszer hibáinak és tévedéseinek. Nem a kezdete az új rendszer életbeléptetésének, a gyökeres átalakulásoknak a *Ludvigh* ur hosszabb szabadsága?

Azonkívül pedig tényleg ráfér *Ludvigh* urra a hosszú szabadság és egészségének a helyreállítása. A kegyelmes ur annyit dolgozott és fáradozott évtizedeken keresztül a Máv. elnökgazgatójának izzasztó teendőivel, hogy nem lehet szabadság olyan hosszú, hogy meg ne érdemelné. És az egészsége, a kegyelmes ur drága egészsége olyan közkincs, hogy inkább vállaljuk azt a súlyos áldozatot, hogy lemondunk az elnökgazgatásáról, semhogy az ő egészsége csorbát szenvedjen. *Ludvigh* ur egy híres magyar nemzetség sarja, a neves 48-as szabadság-hős fia, vigyáznunk kell az ő életére, annál is inkább, mert olyan kiváló tehetségekkel és tudással megáldott férfiú *Ludvigh* ur, hogy az országnak *más téren* is szüksége lehet még reá. Kérve-kérjük hát a kegyelmes urat, gondoskodjék róla, hogy szabadsága a lehető leghosszabb és egészsége a lehető legteljesebb legyen. Tiszta szívből kívánjuk és — úgy hisszük — a hálás vasutasok óriási többségének a nevében tesszük ezt.

*

Ismeretes az a közkeletű adoma, hogy az orvos a házsártos és szeszélyes, de különben piros-pozsgás és életerős feleségnek üdülést ajánl — egészségi okokból. Amikor azután kérdőre vonják a doktort, hogy

hát mi a baja az asszonynak, amiért üdülni küldi, az furfangos mosolylyal feleli, hogy nem is annyira a feleségnek, hanem inkább a férjnek az egészsége kívánja meg az asszony üdülését.

Ne méltóztassék banalitásnak venni, ha ennek az adomának az alkalmazásával kijelentjük, hogy *Ludvigh* Gyula ur életfogytiglani szabadságra menése nagyon előnyös volna — a vasutasok egészségének.

*

A zsirondisták közlönye, a *Vasutasok Lapja* jól megszámlált két sorban emlékszik meg az «elnök ur» szabadságáról. De egy bőtti kommentárt sem fűz hozzá, egyetlenegy bőtt sem. Hej, mi mindent gondolhatott ennek a «független» lapnak a szerkesztője, amikor a száraz hirt leadta. Hej, milyen keserű igazságokat nyelhetett le a hajdan lázadó «tizenhármass». És milyen keserű, felségsértő iróniával kezelte volna ezt a hirt a V. L. még egy hónappal ezelőtt. De most már nem lehet, önként vállalta a hivatalos szájkosarat.

*

A másik hivatalos «vasutas-lap», a *Keleti Lajos Vasut*-ja is csak 3 sorban emlékezik meg *Ludvigh* ur szabadságáról. Eszünkbe jut, hogy az utolsó kormányválság kőszá hivei között fölbukkant az a képtelenség is, hogy *Ludvigh* Gyula lesz a kereskedelmi miniszter. Akkor megígérte *Keleti*, hogy külön kiadásban fogja hírül adni a napvilágnak, ha meglesz a nagy esemény. Azóta más lett a kereskedelmi miniszter, *Ludvigh* ur pedig szabadságra megy. A külön kiadás pedig összesorvadt — három sorra. Nem fizet talán elég busásan *Vörös* László, vagy talán egy becsületes érzése mégis van *Keleti*-nek: a kutya-hűség aziránt, aki morzsákat hullajt számára?

*

Még egy csillagot bigyesztünk ide, mert még egy tiszteletteljes kérdésünk volna. Mikor megy már a többi kisebb-nagyobb *Ludvigh* egészségi okokból hosszabb szabadságra?

Új államvasuti igazgatók. A hivatalos lap szerdai száma jelentette, hogy a minisztertanács *Szabély* Kálmán királyi tanácsos, államvasuti főfelügyelő igazgatóhelyettesét a magyar királyi államvasutak igazgatóságához a kereskedelmi főosztály, továbbá *Kotányi* Zsigmond államvasuti főfelügyelő igazgatóhelyettesét a forgalmi főosztály élére igazgatóvá kinevezte.

Akik fölősztyák maguk között a világot. Olyan tröszt van alakulóban, — írja a *Népszava* — amely az egész világra fog kiterjedni. Az acélsin-gyarak urai fogják centralizálni szakmájukat az egész világon. Az Egyesült-Államok, Anglia, Németország és Belgium — szóval az összes nagy acéltermelő országok acélkirályai már megígérték csatlakozásukat. Londonban már működik is központjuk, amely már fel is osztotta a világ acélsinszükségletét az egyes országok sinbefektetett tőkéi között. Az Egyesült-Államok kapja Amerikát a Nagy Tavaktól a Magellan-szorosig. Anglia kapja gyarmatain kívül a háom skandináv államot. Franciaország gyarmataival kénytelen megelégedni, Németország ellenben Európa keleti részét és Előázsiait is megkapta. A tőkének, úgy látszik, már a kormányai közbenjárása sem szükséges ahhoz, hogy feloszthassa a világot, úgy, amint érdekeinek megfelel. A hazaffyas tőke nemzetközi egyesülése olyan gazdasági

hatalom, hogy fölöslegessé teszi a politizáló diplomatákat is.

A világröszst tehát már készen van. Az egyezség megvan, a tervek készen állanak s a fogyasztók kizsárolásának csak az az egy áll utjában, hogy — az acélsínek vevői is tőkésék: vasutépítő vállalatok, államok stb. Szerencse, hogy így áll a dolog, különben ez a röszst világraszóló veszedelem volna. Veszedelem volna, mert megnehezítené a közlekedés fejlődését és így lefogná egy pár millióval több haszon érdekében a társadalom vérereit. Hogy így is vasuti tarifadrágulás lesz a dologból, ha a röszst azzá fejlődik, amivé tervezik, az bizonyos.

A nagy tömegekre nézve tehát kár származik ebből az óriási arányú, milliárdokkal dolgozó tőkeegyesülésből, de hogy haszon is származik-e, az nagy kérdés. Mert a termelés fejlesztéséről, a tőketörmörülés kulturális eredményeiről, az acélpár fejlesztéséről eleddig szó sincs.

A tőkének ez az újabb erőpróbája egyelőre tehát ránk nézve direkte csak egyet eredményez: intő szóként szolgál a munkás-ságnak arra, hogy szervezkedésében legalább is lépést tartson a tőkével.

A **Villamos városi vasut** alkalmazottainak mozgalmáról már említést tettünk: Eddigél a szervezkedés munkája folyt, de most a mozgalom elhatározó lépéshez jutott. A V. V. V. alkalmazottai emlékiratba foglalták követeléseiket és azt küldöttségileg nyújtották át hivatali főnököknek, Lukács főmérnöknek.

A memorandumot *háromszázan írták alá, tehát az egész forgalmi személyzet*. Ez a szolidáris eljárás talán inkább fog eredményre vezetni, mint a folytonos gyáva bujkálás. A memorandumba foglalt követelések a következők:

1. Kocsivezetők és kalauzoknak napi 10 órai szolgálat s minden 7-ik napon szabadnap, avagy a jelenlegi beosztás mellett 3 napi szolgálat és 4-ik napon szabadnap adassék.

2. Szolgálati-szabály V. cikk 4. pontjában foglalt ellenőr csak hosszabb szolgálatot teljesített kalauz lehessen.

3. Évenként 8 napi szabadságot kérünk.

4. Tekintettel arra, hogy iskolába járó és tanonc gyermekeink vannak, családunk s nejeink részére kérünk kedvezményes jegyet, illetőleg mindazoknak, akik azt kérik és az érte járó díjat hajlandók a nyugdíjalpra befizetni.

5. Kérjük a betegpénztárt családjainkra is kiterjeszteni, mert a jelen állapotban céljának már nem felel meg.

6. A jelenlegi betegpénztári orvos-uraktól pontos és lelkiismeretesebb gyógykezelést kérünk.

7. A hátramaradt özvegyek és árvák elhalt férjeik, illetve atyjuk után 400 korona segélyben részesítenek, özvegyek és árvák segélyezéséhez havonként 20 fillért fizetésünkből levonni kérünk a rendes tagsági díjon felül.

8. Fizetés-rendezés. Kocsivezetők és kalauzok egyenlő fizetésben részesítendőek:

I. osztály évi 1200 korona törzsfizetés, 300 korona lakbér.

II. osztály évi 1080 korona törzsfizetés, 240 korona lakbér.

III. osztály évi 960 korona törzsfizetés, 240 korona lakbér.

Ujanc kocsivezető és kalauz fizetése az első évben havi 72 korona legyen lakbér nélkül. A 10-ik szolgálati évükben feltétlenül az I-ső osztályu fizetésben részesítenek.

Azon vezetők, kik kárt nem okoznak, havi 6 korona pótlékban részesítendőek, kivétel nélkül, mely osztályhoz tartoznak.

9. A jelen érvényben levő nyugdíj-szabály módosítását kérjük oly módon, hogy csak a törzsfizetés után legyen a százalék levonva, amely a 4 százalék helyett akár 6 százalék is lehet és 10 évi szolgálat után ne 25 százalék, hanem 40 százalék legyen, avagy legrosszabb esetben 35 százalékot tegyen ki és kérjük a százalékot oly módon emelni, hogy 30 évi szolgálat után teljes törzsfizetéssel mehessünk nyugdíjba, mint az az állami szolgálatoknál is érvényben van.

10. Mindazon nyugdíjjogosultak, akik a nyugdíjat élvezni nem óhajtják, végkielégítés fejében egy évi teljes fizetésüket kaphassák.

11. A nyugdíjba felvételtek felvételi okmányában egyszersmind az is ki legyen tüntetve, hogy végleges alkalmazott, betegség és szabadsága idejére teljes fizetést nyerhessen.

12. Végre fegyelmi bíróságot kérünk saját kebelünkben alkotni.

Lukács főmérnök, aki egyébként a vezérigazgató teljhatalmu megbízottja, kijelentette, hogy a követeléseket pártolól fogja az igazgatóság elé terjeszteni. Ha pedig ez tulhajtott profitvágyból nem teljesíti az alkalmazottak követeléseit, akkor ezek erősebb eszközök fölött is rendelkeznek.

Az új kereskedelmi államtitkár. A napokban töltötték be a kereskedelmi miniszteriumban az adminisztratív államtitkári állást. Az új államtitkár **Szterényi József** miniszteri tanácsos lett. A választást szerencsésnek mondják. Szterényi a kereskedelmi miniszterium tisztikarának egyik legképzettebb és legszorgalmasabb tagja, akinek a magyar átlagnál nagyobb a szociálpolitikai képzettsége. Ha távol tudja magától tartani a kapitalista érdekek befolyását, sok maradandót és hasznosat teremthet az új államtitkár. Az ő műve volt a négy év előtt beterjesztett balesetbiztosítási törvényjavaslat is, amely a nálunk megszokott szociálpolitikai törvényalkotásokat fölülmulta, habár nem volt minden tekintetben kifogástalan. A Tisza-kormány hivatalba lépésével ez a törvényjavaslat egyszerűen elsikkadt, Hieronymi nem tartotta sürgős szükségnek a balesetbiztosítás megoldását. Most azonban alkalma lesz Szterényi államtitkárnak régi tervét — remélhetőleg javított kiadásban — megvalósítani és becsületes balesetbiztosítást teremteni.

A vasut mint munkaadó felelőssége.

A vasuti munkásokra nézve fontos döntést hozott egy balesetkártalanítási pörben nemrég a Curia. Egy vasuti műhelyben a rendes napi munka bevégezése után a munkások azt az utasítást kapták a munkavezetőtől, hogy egy súlyos vasgerendát lyukaszsának át. Ezt ők meg is tették, de midőn a munka teljesítése után a vasgerendát a lyukasztógépből kivenni és elszállítani megkísérelték, az egyik munkás, — kinek az volt a feladata, hogy az elszállítás céljára szolgáló tolokocsit a lyukasztógépből kiemelt vasgerenda alá tolja, — a kocsit toás közben a gerendához hozzálokte, úgy hogy a vasgerenda egyensúlyt veszve, a felperes kezére esett. Megjegyzendő, hogy mikor a munkához fogtak, az előmunkás, kinek a munka irányítása, vezetése és felügyelete lett volna a hivatása, eltávozott, a munkásokat a rájuk bízott feladat keresztülvitelénél magukra hagyta; továbbá esti $\frac{3}{4}$ 8-kor már a szürkület beállott, de a gyári villamos világítás még sem hozalott működésbe.

A munkás a rábízott munka teljesítése közben szenvedett baleset következményeiért beperelte a vasutat.

A budapesti kir. ítélőtábla a vasutat el is marasztalta s pedig az alapon, mert a vasut nem bizonyította, hogy a balesetet felperes saját hibája okozta. Figyelemmel volt a tábla továbbá arra, hogy a szakértők véleménye szerint felperes keresetképessége a baleset következtében kétségen kívül csökkent. Az ítélet hozatalánál — ugymond a táblai ítélet indokolása — nem lehetett súlyt helyezni a vasut azon kifogására, hogy felperes a biztosító-társaság által fizetett kárösszeg fejében a balesetből származó minden kárigényéről lemondott.

A vasut ugyanis felperest ezen lemondásra vonatkozó okirat kiállítására idején, sőt még azt követőleg hosszabb időn át, — a baleset következtében őt ért rokkantsága dacára — teljes javadalmazással szolgálatában tartotta és így felperesre nézve akkor még a rokkantságból eredő hátrányok nem mutatkoztak. Azt ily körülmények közt kiállított

okirat tartalára csak a későbbi elbocsátás alkalmával jelentkező vagyoni hátrány megtérítésére irányuló kárigénnyel szemben a vasut tehát sikerrel nem hivatkozhatnék.

A Curia 1905 április 4-én kelt 9887/904. sz. döntésével a tábla ítéletét helybenhagyta indokainál fogva s azért, mert ő is bizonyítottan fogadta el, hogy a baleset a rendes munkaidő befejezése után a vasut megbízottjának rendelkezése folytán, estefelé alkonyatkor, sőt sötétben történt és mert a balesetet az idézte elő, hogy a vasgerenda, melyet felperes a kezén tartott, a gerenda elszállítása céljából alája tolt kézi szállító-kocsitól lökést kapott és így a baleset a felperes hibáján kívül következett be. Ha az efajta ítéletek megszorodnak, majd csak belátják a munkaadók is, hogy a vállalkozók érdekében is fekszik a becsületes és széles kiterjedésű állami balesetbiztosítás.

Az iparfelügyelői intézmény kibővítése.

A kereskedelmügyi miniszterium tervbe vette az iparfelügyelői intézmény kibővítését. Az eddigi 17 kerületet 35-re szaporítják s egy-uttal nagy reformokat akarnak keresztülvinni. Nagyon kíváncsok volna, hogy a gyárak intenzívebb megvizsgálása mellett a kisipar működési körére is kiterjesztenék a felügyeletet. Azonkívül pedig az iparfelügyeletet megszabadítanák a vele semmiképpen össze nem egyeztetendő iparfejlesztési hivatástól és a kazánvizsgálati teendőktől.

Magyar viszonyok szerint egyelőre ez a legsürgősebb. Az nálunk még utópiaszámba megy, amit a művelt Nyugaton már sok helyen megvalósítottak, hogy ugyanis az iparfelügyelet hatásossá tétele végett *munkásokat és munkásnőket* alkalmaztak az iparfelügyeletnél, akik egyedül tudhatják legjobban az alapos vizsgálat csinját-binját.

KÜLFÖLD.

Svájc. Bazel város közuti vasutjának alkalmazottjai, műszaki és forgalmi személyzet együttesen, már hosszabb idő előtt helyzetének javítása végett bizonyos követeléseket támasztott és panaszait beterjesztette a kanton kormányánál, amelynek főhatósága alá a vasut tartozik. Mivel pedig eddig sem a panaszokat, sem a követeléseket nem méltatta a kanton-kormány figyelemre, a bázei vasutasok e hó 19-én gyűlést tartottak, amelyen majdnem egyhangulag elhatározták, hogy *sztrájkba lépnek*. Másnap reggel meg is kezdődött a sztrájk.

Szerbia. A szerb vasuti munkások szintén öröndetes módon szervezkednek, de ott is épp olyan ostoba és gonosz eszközökkel próbálják a szervezkedésüket meggátolni, mint — másutt. Így például a *niši* államvasuti műhelyben a szervezett munkások közül a nevesebbeket rendszabályozták. Emiatt az összes többi munkások is sztrájkba léptek és a nisi vasuti műhelyt zár (bojkott) alá helyezték és kimondták, hogy ott munkát vállalni nem szabad. Egy ottani művezető most Magyarországra jött, hogy itt toborozzon sztrájktrórkot s különösen kazánkovácsokra és esztergályosokra veti ki hálóját. De a magyarországi szervezett munkások gondoskodnak róla, hogy ez a kísérlete a szerb lélekkufárnak a megérdemelt kudarcra végződjék.

Balesetbiztosítás az osztrák államvasutakon. Az osztrák vasutak társszövetkezeti balesetbiztosító-intézete az osztrák vasutak jóléti intézményei között szociálpolitikai szempontból talán a legkiválóbb jelentőséggel bír. A szóban levő biztosító-intézet a lefolyt 1904. évben 37 osztrák vasutintézetet számított tagjai közé; a biztosított személyek száma pedig az említett év végével 255,488 főre rugott. Az emelkedés 1903. évvel szemben 4075 személyt, azaz a személyek számának $\frac{1}{621}$ -át tette. A biztosított személyek évi munkadíja ehhez képest 273.812,948 K-ról 279.158,131 K-ra, tehát 6.345,183 K-val emelkedett

A bejelentett balesetek száma 1904-ben 17,281 volt, tehát 11·75%-kal több, mint 1903-ban. Ezek közül kártérítésre jogosultnak találtak 3791 esetet, tehát a bejelentések 21·943%-át.

Az intézet a balesetek okozta mukaképtenség mérvéhez képest különböző nagyságu állandó évi járadékot fizet kárvallott tagjainak, mely járadék a bejelentett évi munkabér 1/6 és 5/6-a között ingadozik, azonkívül segélyt nyújt oly tagok hátramaradottjainak, kik halálos végű baleset következtében vesztették életüket.

Az elárvult gyermekek tekintetében, elég helytelenül, különbséget tesz a törvényes, apátlan, anyátlan árva- és törvénytelen gyermekek között. Végül rendkívüli segélyeket nyújt a hátramaradottak nem teljesen igényjogosult tagjai számára is.

Az 1904. évi pénzügyi eredmények következtében alakultak:

Az összszükséglet 54.200,725 K-ra rugott, ezzel szemben azonban csak 43.229,811 K bevétel eredményeztetett, úgy hogy a részes vasutintézeteknek 10.970,914 K hiányt kellett fedezni. A biztosított személyek bejelentett évi összkeresete 279.158,131 K-t tett, úgy hogy 100 K bérre 3·93 K biztosítási díj esett. Nálunk Magyarországon tudvalevőleg semmi, de éppenséggel semmi sem történik a vasúti személyzetnek baleset ellen való biztosítása ügyében.

A legnagyobb belga szövetkezetekről.

Irta: dr. Somogyi Manó.*)

Igen érdekes a leghatalmasabb belga szocialista szövetkezetek egyikének, a genti «Vooruit» («Előre!») története. 1874-ben néhány szocialdemokrata elhatározta, hogy a nemrég még oly erősteljes szocialista mozgalmat ismét megindítja s e célból a propaganda munkáját újból megkezdi. A propagandához azonban hiányoztak az anyagi eszközök. Ekkor a szövetkezeti eszméhez fordultak, hogy vele a propaganda alapját és segédeszközeit előteremtsék. Legtanácsosabbnak s leginkább gyakorlatinak látszott egy szövetkezeti sütőde alapítása. De ez nem ment könnyen. Nagy fáradságba került, míg összehozták 50 embert, kik kötelezték magukat, hogy kenyér-szükségletüket rendszeren a szövetkezeti sütődeből fogják fedezni. Sok viszontagság után összehozták a párszáz franknyi tőkét, melyen pincehelyiséget béreltek, hol véletlenül egy düledezőfélben levő kemencét is találtak. Alapszabályaikban elhatározták, hogy a nyereség az összes fogyasztók között szétosztandó. Jóllehet az új szövetkezetnek a kezdet nehézségeivel, a pékmesterek ellenségeskedésével, rágalmaival kellett megküzdenie, hat havi fennállás után már nyereséggel dolgozott. A szövetkezet alapítói és vezetői egyszerű munkások, kik reggeli hat órától esti nyolc óráig dolgoztak, a munkanap befejezése után a szövetkezet helyiségébe siettek, hogy az igazgatási teendőket s a felügyeletet minden díjazás nélkül elvégezzék. A nyereség féléről félévre öregbedett. Három év múlva már egy nagyobb helyiségbe költöztek. Midőn a szövetkezet már 800 taggal bírt, a nem szocialista tagok s a szocialisták között a nyereség felosztásának módja miatt viszály tört ki, melynek következtében utóbbiak, számszerint 150, a szövetkezetből kiléptek és a szocialista érzelmi takácsok szakegyesülete által előlegezett 2000 frankkal határozott szocialdemokrata programmal a világhírré jutott «Vooruit»-ot alapították. Ez 1881-ben történt. Az új szövetkezet már kezdetben oly jó eredményekkel dolgozott, hogy már az első év végén visszafizethette a takácsok kölcsönét.

Nemsokára kibérelhetek a város központjában egy nagy épületet, melyben egy műszakilag mintaszerű kenyérgyárat rendeztek be, s mely épületben van tág gyűlésterem, kávéház, vannak áruraktárak, irodahelyiségek, könyvtár, nyomda, a 'szövetkezet által kiadott napilap, a «Vooruit» s egy hetilap «De Toekomst» (a jövő) szerkesztőségei.

Midőn azonban a «Vooruit» üzletkörét még jobban kiterjesztette s már nem fért el ezen épületben, 1887-ben a külvárosban a leg-tökéletesebb gépekkel felszerelt s villanyos fénynyel világított kenyérgyárat épített. Európa legnagyobb szerű kenyérgyára a szocialisták kezében van. A kenyérgyár épületében vannak a kőszénraktárak is. Egy harmadik épületben vannak a szövetkezet különböző műhelyei, a cipészek, szabók, a szivarmunkások s rövidáru készítő műhelyei.

A «Vooruit» oly gyors fejlődésnek indult, hogy mindezen helyiségek szűkeknek bizonyultak s szükségessé vált egy új házat építeni, mely a város legszebb terén — a Vrijdagmarton — emelkedik. A négyemeletes palotaszzerű épült, mely Gent egyik legszebb disze, s melynek építési és berendezési költségei 300,000 franknál többre rugnak, magában foglalja a szövetkezet árucsernokait, cipőgyárat, a szabóműhelyeket. A monumentális lépcsőház falképei a munka történetét ábrázolják a legrégibb időkől napjainkig. A homlokzaton ott vannak César de Paepe, Owen Robert, Marx és Fourier arc képei s egy nagy kép, mely a különböző országok munkásainak testvéresülését ábrázolja. A kép felett pedig ezen felírás olvasható: «Werkes verbroederung ist wereld vrede». («A munkások testvéresülése a világ békéje»). A házat 1898 október havában nagy ünnepélyek közt adták át rendeltetésének. Ez alkalommal egész Belgiumból összesereglettek a szocialista egyesületek küldött-ségei, s a Marseillaise hangjai mellett piros lobogók alatt vonultak végig a városban. A zászlókon e féle felírások: «Nem vagyunk sem flámok, sem vallonok, hanem szocialisták!» «A kooperáció az eszköz, a szocializmus a cél». «Egyesítve a nyomorban, legyünk egyek a küzdelemben». Ezen felírások kitűnően jellemzik a Vooruit, s a többi szocialista szövetkezetek célját és irányát.

A Vooruit, mely mint említettem 1881-ben 2000 frank kölcsönrel kezdte meg működését, ma*) a legvirágzóbb szövetkezetek egyike. Tagjainak száma megközelíti a 10,000-t, Üzletköre is folytonosan tágul. Kenyérgyárán kívül van ruharaktára, cipőüzlete, kőszénraktára, vendéglője, négy gyógyszertára, öt fűszerárufiókja, napi- és hetilapja. A forgalom évről-évre növekedik. Meg kell azonban jegyeznem, hogy az eladott kenyerek száma az utolsó félvekben megcsappant, jóllehet a tagok száma jelentékenyen szaporodott. A szövetkezet vezéremberei ezen látszólagos ellenmondást a munkások helyzetének rosszabbulásával magyarázzák meg. Azt mondják ugyanis, hogy miután a munkások keresete csökkent, vagy munka nélkül vannak, kénytelenek a pékmesterekhez fordulni, kik hitelt nyújtanak, holott a szövetkezetnél a kenyérjegyek csak készpénzért adatnak. A szövetkezet sütőde-osztályában mutatkozó csökkenést, a szövetkezet ruházati osztályai, fűszeráru-fiókjai és gyógyszertárai, melyek gyors fejlődésnek indulnak, teljesen pótolják, úgy hogy egészben véve a Vooruit nyeresége nem csökkent s még most is igen jelentékeny összegeket fordíthat a szocialista propaganda céljaira.

A sütődének bevételei 1893 második felében (jun. 1-től nov. 30-ig) 371,521 frankra,**) a tagok között kiosztott nyereségek pedig 153,836 frankra rugtak. Ugyanezen félévben a szabóműhelyek forgalma volt 108,000 frank, a kőszénraktáraké 78,000

*) Szerző ezt 1895-ben írta. Ma már meghaladta a 30000-et a Vooruit tagjainak a száma. Szerk.

**) Egy frank értéke megfelel körülbelül egy koronának.

a cipésműhelyeké 63,000 frank, a vendéglőé 22,000 frank, a négy gyógyszertáré 30,000 frank, az öt fűszerüzleté 115,000 frank. Ugyanakkor fizettek munkabérek fejében a sütődében 30,000 frankot, a szabóműhelyekben 17,000 frankot, a kőszénraktárakban 7700 frankot, a cipésműhelyekben 20,000 frankot.

Az egyes üzletágak után külön mérlegek készítettnek s minden tag bevásárlásai árnyában részesedik a nyereségben. Az említett félévben a kilós kenyerek jegyei 35 centimes-ba kerültek s a félév végén minden kenyér után 13 centimes nyereség fizetett ki, úgy hogy a kenyér kilója a Vooruit tagjainak tényleg csak 22 centimes-ba kerül. A többi cikkeknek a tagok között kiosztott nyeresége a bevásárlások összegének öt százalékát képezte. E mellett a szövetkezet tiszta nyereség 31,780 frankot tett, mely összeg részben a tartalékalap erősítésére, részben a propaganda céljaira fordítottak.

A Vooruit tőkéje 10 frankos részjegyekből képeztetik, mely 10 frank a tag nyereségéből törlesztetik, úgy hogy a legszegényebb munkásnak is módjában áll a szövetkezetbe belépni.

A Vooruit igazgatását egy öttagu bizottság végzi, melynek ötöde minden évben kilép, de újból választható, ki legalább egy év óta a munkáspárt tagja. Ezen bizottság választja az üzletvezetőt, fogadja fel és bocsátja el az alkalmazottakat s állapítja meg a munkabéreket. A bizottságnak hetenként tartott ülései nyilvánosak. Minden tagnak jogában áll indítványokat tenni. Évnegyedenként közgyűlést tartanak, melyen a megjelenés pénzbüntetés terhe alatt minden tagra nézve kötelező.

A Vooruit azon kívül, hogy tagjainak jó minőségű s olcsó kenyeret, kőszénét, ruházati és háztartási cikkeket és gyógyszereket szállít, még egyéb szolgálatokat is tesz a munkásoknak. Így helyiségeit a munkásegyleteknek rendelkezésére bocsátja gyűlések és ünnepélyek alkalmával. Szép könyvtára is van, a tagok sorából zenekart szervezett, dalárdát és tornaegyletet alapított stb. Egy szóval a munkások összetartását nagy mértékben előmozdítja. E mellett, a tagok erkölcsi színvonalának emelésére is törekszik. Az iszákosság ellen is küzd az által, hogy vendéglőjéből az égetett szeszitalokat száműzte, mely példáját a többi szocialista szövetkezetek is követték.

A Vooruit helyiségeiben a genti munkásoknak nemcsak áruraktárai, műhelyei, gyógyszertárai, vendéglői, gyűléstermei, mulatóhelyei vannak, hanem a szövetkezet helyiségei egyuttal templomukat is képezik. Így 1887-ben husvét napján, a munkások, a helyett, mint azt az előző években tették, a templomba kísérték volna gyermekeiket, elvezették őket a Vooruitba, hol már vár rájuk a talpig feketébe öltözött Ansele, a szövetkezet igazgatója s a munkáspárt egyik vezére, ki ünnepélyesen felvette a gyermekeket a szocialista szövetkezetbe s ünnepi beszédet mondott.

Jelentőségre nézve a Vooruit-tal egyenrangú a brüsszeli «Maison du peuple» (a nép háza), mely 1884-ben alapított. Valamint a Vooruit, úgy a Maison du peuple sem titkolja igazi célját. Valamint a Vooruit alapszabályaiban világosan kimondja, hogy célja előmozdítani minden mozgalmat, mely hozzájárulhat a munkásosztály emeléséhez és emancipációjához, úgy a Maison du peuple is bevallja alapszabályai 6. szakaszában, hogy a szövetkezet a belga munkáspárthoz csatlakozik.

A szövetkezet tőkéje a tagok részjegyeiből alakul. Minden részjegy 10 frankról szól, mely összeg négy félévi részletben törlesztendő, még pedig úgy, hogy a részletek a tagra eső nyereségekből levonatnak. Minden kilépő vagy kizárt tag a részjegyének megfelelő összeg erejéig hat hó múlva kenyérutalványokat kap; az összegazonban, ha azt a szövetkezet helyzete megengedni, készpénzben is folyósítható, A szövetkezet souverain

*) Társadalom- és gazdaságpolitikai könyvtár I.

hatalmát a negyedévenként tartott közgyűlések gyakorolják. Ezek elé terjesztendők a félévi mérlegek, az igazgató-tanács s a felügyelő-bizottság jelentései. *Minden tagnak részjegyeinek számára való tekintet nélkül, csak egy szavazata van.* Az igazgatóság tagjait minden évben választják. A kilépő tagok újból választhatók. A felügyelő-bizottság tagjai is évenként választatnak, de kétszernél többször nem választhatók. Az igazgatóság tagjai vezetik a szövetkezet ügyeit, a közgyűlés határozatának értelmében. A jelenléti jegyek értékét a közgyűlés állapítja meg. A szövetkezet által elért nyereségek félévenként a tagok között a fogyasztás mérésében felosztatnak. A nyereségből mindenekelőtt 2½% levonatik, mely összeg az alkalmazottak jutalékát képezi. A nyereségből levont további 25% fele a propaganda céljaira fordítatik, másik fele a tartaléktőkéhez csatoltatik, vagy az adósságok törlesztésére szolgál.

A Maison du peuple is igen gyors fejlődésnek indult. A tagok száma évről-évre rohamosan emelkedik; míg 1889-ben 3500 volt, addig 1890-ben már 4000-en felül, 1891-ben 6000, 1892-ben 8000, 1893-ban 9000 és 1894 közepén 10,000. Ma már szintén meghaladta a 30.000-et. Szerk. A forgalom is arányosan növekszik; míg 1887 első felében csak 175,000 kiló kenyert sütöttek, addig 1889 második felében 600,000 kilót, 1890 második felében 870,000 kilót, 1891 második felében 1.276,000 kilót, 1892 második felében 1.950.000 kilót, 1893 második felében pedig közel 2 millió kilót, Midőn 1894 augusztus havában a Maison du peuple-t meglátogattam, a heti termelés már 105,000 kilóra rugott. Ugyanakkor az alkalmazottak száma 110-re emelkedett. A munkaidő 8 óra, a napi munkabér 4 fr. 50. A többi brüsszeli pékműhelyekben a munkaidő 15—16 óráig tart s a munkások havi keresete nem igen haladja meg a 45 frankot.

A tagok számával s a forgalom nagybodásával a nyereség is szaporodik. Míg a nyereség 1889 első felében még csak 29,193 frankot tett, addig 1893 második felében már 81,436 frankra rugott. Míg 1889 első felében a szocialista propagandára csak 4000 frankot fordítottak, addig az utolsó félévekben 8000—10,000 frankot szenteltek e célra.

A Maison du peuple kenyérgyára, mely a szövetkezet tulajdonát képező házban van elhelyezve, a legkittünőbb gépekkel van felszerelve s Brüsszel legnagyobb e nemű vállalata. A város különböző részeiben jelenleg hét fióküzlet létezik. A kenyér kilójának ára legutóbb 22 centimes-ban volt megállapítva, s a tagok a félév végén 3 cent.-nyi nyereségben részesültek, úgy hogy tényleg csak 19 centimes-ba került.

A sütőde mellett «a nép háza» a köszöntőüzlet is műveli, még pedig elég jó eredménnyel. A forgalom ez üzletágban 1893 második felében 97,664 frankra s a nyereség 2229 frankra rugott. Lassabban fejlődik a szövetkezet ruházati osztálya. Ennek forgalma a jelzett időszakban volt 37,148 frank s a nyereség 1950 frank. A szövetkezet egyéb háztartási cikkeket is árusít, így pl. vaját (ebben a forgalom 22,894 frank, a nyereség 573 frank,) kávét, szappant stb. A szövetkezet mézszármékának forgalma az említett időszakban 38,553 fr. s a nyereség 1052 frankra rugott. Csak a szövetkezeti kávéház dolgozik veszteséggel. Ennek tágas és igen csinosan berendezett helyisége a Maison du peuple központi épületében van elhelyezve s a brüsszeli szocialisták gyűlőhelye. Itt találhatók a szocialista sajtó csaknem összes termékei. A kávéházban égetett szeszes italok ki nem szolgáltatnak. A kávéház szomszédságában van a nagy ülésterem. Itt tartatnak a népgyűlések.

A Maison du peuple a sztrájk-mozgalmat is támogatja részben pénzadományokkal, részben pedig az által, hogy a munkát beszüntető munkásoknak ingyen adja a kenyeret.

A nép háza emberbaráti célokra is szolgál, amennyiben azoknak, kik legalább egy éve tagjai a szövetkezetnek, *betegség esetén* két kiló kenyeret ad hetenként. Ujabbán a *betegségélyezést* is belevonta a működési körébe. Azon tagok, kik hetenként 10 centimes-t fizetnek, betegség esetén a Maison du peuple orvosai által gyógykezeltetnek s díjtalanul kapják a gyógyszereket. A «Service medico-phar méceuque» egyelőre hiánynyal jár.

A Maison du pleupe-ben szervezett «section d'art et d'enseignement» (művészeti szakosztály) a tagok szellemi nevelésére is törekszik. Helyiségeiben havonként többször tudományos és művészeti előadásokat szokott rendezni. A hangversenyeken Brüsszel legjelesebb művészei teljesen díjtalanul működnek közre, az előadások tartására pedig a brüsszeli egyetem hallgatói szoktak vállalkozni.

Látjuk tehát, hogy mily sokoldalú működést fejt ki a Maison du pleupe.

VEGYESEK.

Tudomásul. Mi szombathelyi Máv. műhelyi szervezett munkások elismerésünket nyilvánítjuk műhelyfőnökünknek azért, mert a Magyar Vasutas újságot megrendelte, illetve előfizetette a Haladás dal- és önképző-egyesület részére. Elismerésünket azért is nyilvánítjuk, hogy azok a szervezetlen munkástársaink — vagyis azok a bus magyarok, akik eddig a Magyar Vasutas zászlója alá nem mertek sorakozni, — ki félelemből, ki butaságból, ki pedig fukarságból, — most egy igazságos és tanulmányos lapot olvashatnak. Mindennek dacára, mi szervezett munkások — egyhangúlag kijelentjük a szervezetleneknek — hogy mindaddig, amíg egytől-egyig a Magyar Vasutas zászlója alá nem sorakoznak és a Magyar Vasutast elő nem fizetik, szervezett munkásnak nem tekintjük.

És végül kijelentjük azt, hogy a Máv. szombathelyi műhelyében létező szervezetlen munkás semmiféle tekintetben — ha megbetegszik vagy baleset éri — a szervezett munkások segítségére igényt nem tarthat, mert mi szervezettek teljesen kizártnak tartjuk őket.

A Máv. szombathelyi műhelyi munkások.

Az ötvenes-bizottság.

LEVELEZÉS.

Rákos. (A napibéresek helyzete.) Három hónappal ezelőtt a kocsi- és gépkísérők, bárcázók és saruállítók egy kérvényt adtak be a jobbparti üzletvezetőséghez, melyben kérték, hogy úgy mint a kinevezett személyzet, ők is részesüljenek valamelyes drágasági pótlékban.

Hogy ne kelljen annyi bélyeget ráragasztani, minden szolgálati ágból összesen hat ember írta alá. A hat aláíró kapott 60—60 korona pótlékot, de a többiek egy fillért sem. Az alkalmazottak nagyon zúgolódtak és erre jött Kovács üzletvezetőnek egy leírata, melyben felszólítja a 32 munkást, hogy irjanak közösen egy kérvényt és írják azt mind alá. Ugy is történt, ami ezen szegény embereknek 32 koronába került.

A raktári munkások megbizottja már az első kérvényt társai nevében aláírta, de ki lett törölve. Erre egy küldöttség kereste föl Ofner üzletvezető-helyettest, ki ugyancsak azt mondta, hogy foglalják írásba óhajukat, de mint kisegítő-fékezők kérvényezzenek. Ők 18 kor. bélyeget pazaroltak el s a vége az lett, hogy az üzletvezetőség azt felelte, hogy nincs pénz.

Még cifrábban jártak a ferencvárosiak. Ezek kartársainktól személyenként 1—1 kor., azaz összesen 51 koronát szedett össze egy Simon nevű dijnok bélyegre. Ráragasztottak 6 kor. bélyeget, a többi pénz pedig eluszott.

Pécs. (Műhelyviszonyok.) Az V. osztályban dolgozó kocsilakatosok helyzete már teljesen tűrhetetlenné vált. A korlátozott kereseti viszonyok mellett képtelenség ebben a drágaságban a megélhetés. A keresetünk oly rossz, hogy a lakbérünket sem vagyunk képesek fizetni, nemhogy még a hitelbe vásárolt élelmicikkeinket ki tudnánk fizetni. Teljes munkaidő mellett is így megy, mit fogunk csinálni a télen, mikor nemcsak a százalék van megszorítva, hanem a munkanap is csonka lesz? Honnét veszünk majd pénzt tüzelőre, ruhára? Legjobb lenne, ha Pécsen állandóan nyár lenne és megengednék, hogy gyermekeink mezitelenül járhasanak.

A helyzetre vonatkozó állításunkat adatokkal óhajtjuk bizonyítani. Az alapberek alacsonyok, évek óta nem javítják, százalékot keresni pedig alig lehet.

Az egyik hónapban a csoportok 20 százalékot, a másik hónapban már csak 10—15 százalékot keresnek, kivéve a «kedvelt» csoportot. Ha 3 csoport keres együttléve 40—45 százalékot és panaszkodnak, akkor azzal áll elő a főnök és az osztályvezető, hogy «miért keresnek azok?» Mi persze tudjuk az okát és ha a művezető urat megkérdeznék és ha ez őszintén akarna felelni, akkor ő is megmondhatná. Kijelentjük, hogy nem irigyeljük, ha többet kereshetnek, nekik is kell, de hát miért nem kereshetnek a többi csoportok is ennyit?

Az irodában az a vélemény, hogy nem eléggé zavarják a csoportvezetők a segítőket, noha a főnök ur nagyon jól tudja, hogy mi az oka, ha nem kereshetünk. Mulik az az osztályvezető és a művezető uron, különösen az előbbinek szavajárása panaszainkra: «minek jött a vasutra, elmehet, kapunk elég munkaerőt». A művezető ur pedig azt hajtogatja, hogy «nem érdemelnek jobb keresetet».

A múlt hét folyamán előfordult egy oly eset, ami nagyon csunya világításban mutat be két munkást. Ugyanis két csoportvezető volt oly kegyes azzal vádolni egy munkástársunkat, aki nős, családosa és 11 év óta van a Máv.-nál, hogy nagyon lassu munkás és egyezményes munkára alkalmatlan. A galádságot fokozza még az, hogy az illető akkor betegállományban volt. A főnökség ennek alapján az illetőnek fel is mondott. Nem hisszük, hogy elbocsátásra kerüljön a sor. De ez az eset is élénk és tanulságos bizonyítéka annak, hogy mennyire szükséges a szervezkedés. Szíveleljék meg pécsi munkástársaink és csatlakozzanak egytől-egyig a szervezethez.

Zágráb. (Választott bírósági döntés.) A Magyar Vasutas 12-ik számában «Halva született cáfolat» cím alatt közlemény jelent meg, melynek éle Lahosinsky Károly zágrábi műhelyi vasesztergályos ellen irányult. Ezen cikk megjelenésekor a zágrábi vasutas-szervezet volt vezetőségének az volt a meggyőződése, hogy Lahosinsky munkatárs alattomban a szervezett munkásság érdekei ellen cselekszik; ezen hitében a vezetőséget megerősítette több tanúnak Lahosinsky ellen irányuló terhelő vallomása, ugyancsak Lahosinskynak az ismeretes cáfolat ügyében való eljárása.

Ujabbán azonban több adat merült fel arra nézve, hogy Lahosinsky munkástárs tudatosan nem vétett munkástársai érdekei ellen.

Az igazság kiderítése céljából, kölcsönös megegyezéssel választott bíróság döntése elé került az ügy. A választott bíróság, melyben mindkét fél egyenlő számban volt képviselve, összeülvén, alapos vizsgálat, valamint mindkét fél tanúinak kihallgatása után a következő egyhangú határozatot hozta:

1. Hibáztatja a választott bíróság azt, hogy Lahosinsky munkástárs az ismert cáfolat ügyében a munkásság bizalmi férfainak megkérdezése nélkül járt el; enyhítő körülményül tudva be tévedésének beismerését és azon meggyőződésünket, hogy ezen cselekedetében önérdék nem vezérelte.

2. A tanúkihallgatásokból meggyőződött a választott bíróság, hogy Lahosinsky munkástárs sem a multban és adott becsületszávához hiven, a jövőben sem fog az összmunkásság érdekei ellen cselekedni.

3. A vizsgálat adatai alapján meggyőződött a v. bíróság, hogy a multban ellene emelt vádak személyeskedésen alapultak.

Ezekután arra kérjük ugy Lahosinsky, mint a többi érdekelt munkástársainkat, hogy a multak sérelmeit, tévedéseit elfeledve, haladjanak azon az uton, amely a kölcsönös megértéshez, a kölcsönös becsüléshez vezet.

Szombathely. (Az adólevonások) Ha valami előnyünk lehetne belőle, nem igen éreztetik velünk, hogy állami üzem alkalmazottai vagyunk. Szabadságunk, jogunk, kenyérünk kevesebb, mint a magánüzemek munkásaié. De ha valami vélt vagy képzelet kötelesség teljesítése hárul belőle ránk, hát rögtön fölhasználják azt a jogcimet, hogy az állam munkásai vagyunk. Így vagyunk például az *adóüggyel*. Egyébként is a vasuti munkás keserves sorsának egyik legszomorubb oldala az adóügy. Senki sem ismerheti ki magát benne, mennyi és milyen adót kell fizetnie. Csak azt tudja, hogy mindenkitől, még a legszegényebbtől is írgalmatlanul levonják az adót és annyit vonnak le, hogy a mindennapi kenyér sinyli meg. Nagy igazságtalanság jár az adólevonásokkal, nyomában pedig nyomor és inség kél.

Az idén azonban — legalább a Máv. szombathelyi műhelyében — még nyomasztóbbak az adólevonások. Ex-lexben van az ország, ennek folytán egyáltalában nem volna szabad adólevonást eszközölni és nálunk mégis nemcsak hogy levonják az adót, hanem még *sokkal többet vonnak le, mint máskor*, anélkül, hogy keresetünk akár egy fillérrel is gyarapodott volna, sőt ellenkezőleg, még csekélyebb lett. Az idej levonás 4—6—8 koronával, sőt van eset, hogy 10 koronával nagyobb, mint a mult évi. K. munkástársunk például a mult esztendőben 21 korona adót fizetett, az idén 30 koronára emelték adóját, G. munkástársunk adója a mult évben 21 K 71 fill. volt, az idén szintén 30 K, F. munkástársunk adóját szintén 30 koronára emelték s így 8 koronával több, mint a mult évben. A nőtlen munkások adója a legkisebb 18 K 77 fill., a legnagyobb 23—27 korona. Ezeket is emelték.

Erthetetlen dolog, hogy ki és milyen jogcimen emelte az adónkat. Teljesen törvénytelen és jogtalan dolog ez az adóemelés és éppen olyan törvénytelen és jogtalan az adólevonás is. Uglátszik, hogy rajtunk, szegény munkásokon akarják behozni egy részét annak, amit az adókincstár az ex-lex révén veszít. Szóval, hasznunk semmi sincs abból, hogy az állam munkásai vagyunk, ellenben töméntelen a kárunk és panaszunk.

A legkeserveesebb a dologban az, hogy nem áll módunkban sem az adókievetés, sem az adólevonás ellen apellálni. Ki vagyunk szolgáltatva kényére-kedvére a műhelyfőnököknek ebben a tekintetben.

Jellemző dolog, hogy *Nádas* műhelyfőnök előbb *Mustos* számtisztet bizta meg az adólevonások eszközzésével, de ez figyelmeztette a műhelyfőnök urat, hogy tekintettel az ex-lexre, nem lehet és nem szabad levonni az adót. Nádas látszólag belenyugodott, de mikor *Mustos* szabadságra ment, Godó számtisztet bizta meg az adólevonással, aki hűségesen állt is kötélnek. Olyan nagy

egyébként emiatt a zugolódás a munkások között, hogy Nádas ur jönnek látta szintén sietve — szabadságot venni.

Érdekes hír egyébiránt az, hogy lapunk előfizetői hétről-hétre szaporodnak és rövidesen ki lehetne tűzni a szombathelyi Máv. műhelyre a lobogót: minden becsületes munkása tagja lesz a szervezetnek.

INNEN-ONNAN.

Vasutasok sorsa. (Vasuti szerencsétlenség.) Trecsénből írják, hogy szerdán hajnalban végzetes vasuti szerencsétlenség történt a magyar királyi államvasutak zsolnai vonalán, mely egy ember halálával és hét ember súlyos sebesülésével végződött. Az éjjeli személyvonat ugyanis *Nagy-Bittse* és *Predmér* állomások között nekifutott a sinek között kóborló ökörcsordának és néhányat közülök darabokra szaggatott. A vonat tovább robogott, maga mögött a sineken hagyva az állatroncokat. Ennek következtében a személyvonatot ugyanabban az irányban követő tehervonat kiskiklott és hatalmas erővel a vasuti töltést felturva, a pályatest mellé zuhant. A nagy terhet vivő vonat kocsiainak összetörölődése szempillantásnyi gyorsasággal történt, úgy hogy a vonatot kísérő vasuti személyzetnek nem volt ideje a menekülésre. A vonat gépésze *szörnyet halt és hét ember, hat munkás és a vonatkísérő súlyos sebesülést szenvedett*. A vonatot vivő gép és egynehány teherkocsi teljesen darabokra tört és a pályatest annyira megrongálódott, hogy a délelőtti gyorsvonat délután félkettőkor, tehát négy órai késéssel érkezett a fővárosba. A halottat és a sebesülteket segélymozdony szállította el. — Mindennap ki van téve a vasuti alkalmazott ilyen és ehhez hasonló szerencsétlenségeknek. Testi épségét, életét kockáztatja szükös, szerény fizetésért és jogos követeléseit mégis visszautasítással találkoznak.

A világ legmagasabb vasuti állomása. Kleinseidegben, Svájcban kedden adták át a forgalomnak a Jungfrau-hegyre vivő vasut *Jégtenger* nevű új állomását, amely 3160 méternyire van a tenger színe fölött. A vonaton, mely elsőnek tette meg az utat az új állomáshoz, mindenféle nemzetiségű turisták nagy számmal utaztak.

Az első magyar «kisvasut.» A kereskedelmi miniszter az arad-hegyaljai motoros vasut terveit jóváhagyta és az építésre az engedélyt megadta. Ez az első, porosz mintára épült kisvasut Magyarországon. A vasut 60 kilométer hosszú lesz és Aradtól egyrészt Győrök és Pankotáig, másrészt pedig Mária-Radnáiig fog vezetni, végig állami vagy megyei utakon. Az engedélyezett építési tőke 2.510.000 K, ebből az összegből 744.000 K-t járóművek beszerzésére fordítanak. A törzsrésztvények az érdekeltségek aláírása, valamint az állam hozzájárulása által fedezve vannak.

Elszabadult tehervonat. Lindauból jelentik: Szombaton Oberreitnauban tolatás közben az egyik tehervonat 14 kocsija elszabadult. A gyorsan gördülő kocsikat nem lehetett megállítani. Kilenc kocsi a kikötő állomásnál hever roncsokban. A gőzforgalmat Bregenzen át bonyolítják le.

A milánói munkáslakások. Milánó északolaszországi város község-tanácsában azt az indítványt terjesztették be, hogy a város költségén építsenek olcsó és egészséges munkás lakóházakat. A község-tanács a város lakosságát szavaztatta le az indítvány ügyében. 17874 választó szavazott, közülük 15834 helyeselte, hogy a város a saját számlájára építtesse a munkáslakásokat. Ennek következtében rövidesen meg is kezdik a munkás-lakóházak építését.

Szerkesztői üzenetek.

Nagyvárad. A b. küldött levelek csak igazolják azt a meggyőződésünket, hogy az effajta pénzközvetítők majdnem kivétel nélkül szédelgők. Ön is — úgy látszik — fölült egy szédelgőnek. Irjon neki egy levelet és szólítsa föl, hogy nevezze meg azt a pénzügyintézetet, amelynél az Ön kölcsönét meg akarta szerezni és amely ezt visszautasította. Bizonyos, hogy meg sem kísérelte ez a «közvetítő» a kölcsön megszerzését. Ha választ kap, értesítsen. Leveleit egyébként átadjuk a szervezet jogi tanácsának, habár nem igen hisszük, hogy egy fillért is visszakapjon a kicsalt összegből.

Érsekújvári fűtőház. A jelekből ítélve, Önnek nincs igaza. Ügyét mindannak dacára meg fogjuk vizsgálni.

Nyíregyháza. Levelüket megkaptuk s a mai nap folyamán továbbítottuk. Legyenek türelemmel, az igazság győzni fog.

Zágráb F. el volt utazva. Minden a kívánságuk szerint fog történni. Tehát 31-én ott lesz minden.

Kiadóhivatali üzenet.

Érsekújvár. A harcban álló vas- és fémmunkások részére küldött 61 korona 51 fillért a rendeltetési helyére juttattuk. A *lapalap* javára adakozott: Friedmann Lajos 4 K-t.

A Máv. munkások és ideiglenes alkalmazottak által a kereskedelmi miniszterhez beterjesztett emlékiratot külön kinyomattuk. Husz fillérért megszerezhetik az érdeklődők a Magyar Vasutas kiadóhivatalában. Budapest, VII., Csömöri-ut 28. sz.

Felelős szerkesztő: Farkas Izor.

Laptulajdonos: A magyar vasutas-szervezet.

Birauz Döme könyvnyomdája Budapest, VII., Amazon-ut. 6—8

HIRDETÉSEK.

E rovat alatt közölttekért 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-ut. 43.

Cimbalmok,

legújabb modellűek, kettő-
zongora-hanguak, dupla acél-
szerkezetűek készülnek saját
műhelyekben; 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-körut 5.

— Árjegyzék kívánatra ingyen és bérmentve.

Világciikk! „RASOL” Kés nélkül borotvál!

Egészséges!

Kellemes!

9

Olcsó!

Egy kgr. ára 30-szori borotválásra helyben 2-40 kor., vidékre 3 kor. előleges beküldése mellett franco. Utánvét 20 fillérrel drágább. Egyedüli készítő:

„RASOL” vegyipari vállalat BUDAPEST, Váci-körut 55. sz.

Raktár: TÖRÖK JÓZSEF gyógyszerárában, VI., Király-utca 12. sz.

A világ legjobb szőrvesztője!

RASOLIN Hölgyeknek ajánlatos!

Egy doboz ára helyben 2 kor., vidékre 2-50 kor. előleges beküldése mellett franco. Utánvét 20 fillérrel drágább. Egyedüli készítő:

„RASOL” vegyipari vállalat BUDAPEST, Váci-körut 55. sz.

Raktár: TÖRÖK JÓZSEF gyógyszerárában VI., Király-utca 12. sz.