



A MAGYARORSZAGI VASUTI SZEMELYZET ÉRDEKEIT KÉPVISELŐ KÖZLÖNY

Országos nagygyűlés.

Nincs szünet, nincs pihenő.

A szervezkedést, a fölvilágosodást és a helyzetünk javítását célzó mozgalmunkban megszakításnak beállani nem szabad.

Az eddigi munkánk gyümölcse úgy szólván betakarítva sincs és máris új murkára, új tevékenységre kell készülnünk.

A viszonyok szükségessé teszik, hogy az államvasuti szervezett munkások és ideiglenes alkalmazottak legközelebb országos nagygyűlést tartsanak. Budapest és környékének szervezett vasutasai lehetőleg teljes számban jelenjenek meg ezen a nagygyűlésen, de vegyenek részt rajta az ország minden olyan városának és községének vasutasai is, ahol jelentékenyebb számmal vannak együtt kartársaink. Legyen az a nagygyűlés tényleg nagygyűlés és legyen tényleg országos gyűlés.

A múlt év decemberében megtartott országos értekezletünk óta még nem volt alkalom, az egész ország államvasuti munkásságát megszólaltatni. Pedig arra okvetlenül szükség van.

Minden jel arra vall, hogy mire e sorok olvasóink kezében lesznek, arra már rendelet formájában kezeink között lesz Vörös László kereskedelmi miniszter ur válasza a benyújtott emlékiratunkra. Tudni fogjuk, hogy emlékiratunkban felsorolt és megindokolt kívánságaink közül melyeket teljesített és melyeket utasított vissza a kereskedelmi miniszterium. Tudni fogjuk, hogy milyen mértékben szüntették meg a legfájóbb bajokat és a legélesebb sérelmeket. Tudni fogjuk, hogy anyagi helyzetünkön segítenek-e, hogyan és milyen mértékben.

Alapos a kilátásunk, hogy emlékiratunk ügye a legközelebbi napokban eldőlj, mert úgy a kereskedelmi miniszterium, mint a Máv. igazgatósága részéről azt az értesülést kaptuk, hogy emlékiratunk előbb szaktanácskozmány tárgyát képezte a miniszteriumban, azután egyes ágankint külön referenseknek adták ki jelentéstétel és véleményadás céljából és ma már annyira haladt a kérdés, hogy a döntés már megtörtént és a válasz rendelet formájában egy-két nap múlva kezeink között lesz.

Ezt a fontos és életbevágó választ az egész ország Máv. munkásságának kell átvenni és az összességnek kell ítéletet mondani afölött, hogy kielégítő-e a nyert vívmányok, avagy elégtelenek. Mert sehol sem utálatosabb és károsabb a gyámkodás és drótonráncigálás rendszeren, mint nálunk, Máv. alkalmazottaknál, ahol ugyanis mindig az a veszedelem fenyeget — mint például a szövetség kérdésében is, — hogy stréber elemek segítségével felülről ráncigálják és viszik falnak az egész vasutas-testületet.

Tehát csakis az országos nagygyűlés van hivatva tudomásul venni az emlékirat elintézését és megszabni a további teendőket. Ne értsen minket senki se félre. Nem gondolunk mi arra, hogy az országos nagygyűlés megismerje a múlt év tavaszának kétségbeesett elhatározását, ha esetleg teljesen meg nem felelő lesz a válasz emlékiratunkra. Eszünkben sincs ostobaságokat elkövetni. Szervezett és fegyelmezett emberek elhatározásukat soha sem irányítják a pillanatnyi hangulat — öröm vagy elkeseredés — szerint, hanem az előre megállapított uton haladnak tovább szilárdan és céltudatosan.

Az országos nagygyűlés tehát nem fog hangzatos ultimátumot hozni, hanem ki fogja jelenteni, hogy kielégítő-e a miniszterium válasza, avagy elégtelen-e. És mennyiben kielégítő, mennyiben elégtelen. Amit pedig az országos nagygyűlés mond, azt nem egyes emberek, nem a „vezérek” mondották, a nézete és ítélete az egész Máv. munkásságnak és az ideiglenes alkalmazottaknak.

Lesz azonkívül is fontos és nagyjelentőségű munkája. Állást kell foglalnia ahhoz a nagy garral megindított szemfényvesztéshez, amelyet a legujabb hivatalos lapja és hivatalos emberei a Máv. igazgatóságának a szövetség kérdésében megindítottak. Ambár a mi alapszabály-tervezetünket is átadták annak a famózus „előkészítő-bizottságnak”, hogy alapul vegye munkája számára, az előkészítő-bizottságba egyetlenegy szervezett államvasuti munkás vagy ideiglenes alkalmazottat sem választottak. Csupán az albizottságba akartak tessék-lássék kedvéért egy munkást bevenni, de erre a komédiára egyetlenegy öntudatos munkástársunk sem volt kapható. Az országos nagygyűlésnek kell már most kimondania ítéletét a Turtsányi-Breuer cég grüldolása dolgában és amit az országos nagygyűlés kimond, az szigorú utasítás minden szervezett vasutas részére.

Ha azt véli legcélszerűbbnek az országos nagygyűlés, hogy lépünk be a szövetségbe és iparkodjunk azt lehetőleg megjavítani és céljának megfelelőbbé átalakítani, akkor mindnyájunknak el kell mennünk.

Ha pedig úgy véli az országos nagygyűlés, hogy az „előkészítő-bizottság” olyan reakciósan szövegezte meg az alapszabályokat, hogy a vasutasok nagy zömének a befolyása nem érvé-

nyesültek, vagy pedig alapjában olyan gonosz és hibás ez a grümdolás, hogy kár minden percért és garasért, amit fölládoznánk a javítása érdekében, ha hát kimondja, hogy nem veszünk részt a szomorú komédiában, akkor *egyetlenegy szervezett és öntudatos vasúti alkalmazottnak sem szabad Turtsányiék igájába szegődni.*

Hogy a két út közül melyiket kell választanunk, melyik felel meg inkább a vasutasok összessége érdekeinek, azt ne egyesek állapítsák meg, hanem az országos nagygyűlés, amely jogosan képviseli az összességet.

Azonkívül, és ez jelentőség dolgában nem utolsó helyen áll, foglalkoznia kell a nagygyűlésnek a *szervezkedés* kérdésével, az igazi, őszinte, becsületes szervezkedéssel is. Az a szövetség, amelyet Turtsányi-Breuerék csinálnak, egy fabatkát sem ér. Még többet, sokkal többet ér az a módja a *szabad szervezkedésnek*, amely eddig is hatalmasan föllendítette mozgalmunkat. Azt a szabad szervezkedést kell tovább is kiépítenünk, belevonunk még távolálló szolgálati ágakat és akkor nyugodtan fűtyülhetünk arra az alamizsna-szövetségre.

Ha pedig szervezkedésről lesz szó, elsősorban a szervezkedés középpontjáról, a *Magyar Vasutáról* is kell beszélni. A mi lapunk képezi a szervezet zászlóját és egyszersmind legerősebb fegyverét. Ezt kell tehát hatalmasra és erőssé tennünk, hogy mindannyiunk ereje és hatalma növekedjen. Már eddig is, főleg az utóbbi hónapokban öröndetes fejlődés mutatkozik e téren, de még mindig több munka áll előttünk, mint mögöttünk.

Egy a szabály: minden becsületes

és józan vasúti alkalmazott kell, hogy tagja legyen szabad szervezetünknek, a szervezet tagja pedig csak az, aki előfizetője a „Magyar Vasutasnak”. Hogy ez az ige testté váljon, azt előmozdítani kötelessége lesz az országos nagygyűlésnek.

Lesz tehát dolga az országos nagygyűlésnek bővében. Reméljük és hiszünk, hogy sikeresen fogja végezni.

Rövid idő múlva, talán már lapunk jövő számában közzé fogjuk tenni az országos nagygyűlés helyét és idejét.

Kérjük munkástestvéreinket az egész országban, hogy idejekorán készüljenek és gondoskodjanak arról, hogy döntő gyűlésünk tényleg nagy gyűlés és tényleg országos gyűlés legyen.

Üzérkedő orvosok.

Soha nem is sejtett, óriási feladatok várnak a közel jövő kornak társadalmában az orvosi rendre. Nálunk az orvosoknak a zöme még mindig azon téves nézeten van, hogy teljesen eleget tesz kötelességének, ha receptet ír a betegnek, de Németországnak, Franciaországnak, Angliának és Svájcnak orvosi kara már tisztában van azzal és tudatában van annak, hogy az orvosnak egyéb kötelessége is van, mint a sokszor igazán fölösleges receptírás. Egyebekről nem is szólva, csupán az orvosi hivatás feladatai nagyságának szempontjából is minden erőnkkel arra kell fordítanunk, hogy az orvosi kar erkölcsi kifogás alá ne essenek, hanem szeplőtlen tisztaságuk legyenek. Mert hogy e tekintetben ezidőszent még igen sok a jogosult panasz, azt tagadni egyáltalán nem akarom, de nem is tudnám.

Egyetlen tudományos pályán sincs talán olyan tág tere az üzérkedésnek, mint az orvosin. És aki a szemét arra használja, hogy lásson vele, az eszét meg arra, hogy gondolkozzék, annak el kell ismernie, hogy az orvosoknak egy bizonyos töredéke éppensé-

gel nem úgy cselekszik, ahogy a tiszta erkölcs következményeinek és törvényeinek megfelelőleg cselekedni kellene.

Néhány évvel ezelőtt az orvosok jobbjaival való előzetes és beható tanácskozás után azon elhatározásra jutottam, hogy egyes orvosok féktelen garázdálkodásait, amelyekkel az egész orvosi kar reputációját a szó szoros értelmében tönkreteszik, tovább törnünk nem szabad, hanem a közönségnek felvilágosítása és helyes tájékoztatása céljából a sajtó útján való nyilvános tárgyalás által azoknak véget kell vetnünk.

Mikor a «Magyar Szó»-ban, «Magyar Hírlap»-ban, «Friss Ujság»-ban és a «Magyar Estilap»-ban első ilyenemű támadó cikkeim napvilágot láttak, az egész orvosi kar feljajdult ellenem. Egyrészt — úgy látszik — sokan találva érezték magokat, mert az eleveventükre tapintottam, másrészt pedig, akkor még az orvos urak úgy tartották, hogy az újságoknak nyilvánosságra való hozatala által ártalmára vagyok az úgynevezett orvosi dekorumnak, azaz magyarán mondva, megnyitom a közönségnek a szemét és ez meg fogja látni a trágyadombot, amely körül egyes orvos urak ugrándoznak.

Nyugodt lélekkel állítom, hogy akkoriban nem volt az orvosok között gyűlöltebb név, mint az enyém. Az ellenem szórt rágalmaknak legkisebbike az volt, hogy a munkásoknak kegyeit úgy sikerült megnyernem, hogy a lebujaikba járva, lerészegedtem velük, holott szeszest itallal egyáltalán nem is élek. De az áskálódásoknak, rágalmaknak és szidalmaknak özöne azért engem természetesen nem tértett el kitűzött egyenes utamtól. Minden ember olyan fegyverrel küzd, amely legjobban illik hozzá; az utonálló bicskával, az üzérkedő alattomos rágalommal; én az igazság éles fegyverével állottam ki a küzdőtérre.

Egyszer aztán megesett, hogy az egyik kerületi orvostársaságban a szervezkedés fontosságáról és ezzel kapcsolatosan az orvosok egy részének erkölcséről, illetve erkölcselenségéről tartottam beszédet. Az orvosok türelmetlenül hallgatták beszédemet, közbekiabáltak, lehurrogtak és végre aztán kitört ellenem az elfojtott harag és düh; felemelkedtek a mások oly sima modoru orvos uraknak öklei és egyes urak csak úgy

A „Magyar Vasutas” tárcája.

A jövődő gyorsvonatja.

Írta: Verne Gyula, fordította Kondor.

«Kérem, tessék vigyázni» — kiáltá kísérem — «lépcsőhöz értünk.»

A lépcsőn lefelé haladva, hosszú terembe utottam, amely rengeteg sok villámos lámpával, reflektorral volt megvilágítva. Mély ünnepélyes csönd uralkodott a teremben. Egy lelket nem lehetett látni. Hol vagyok? Mit keresek én itt? Ki ez az én titokzatos kísérem? E sajátos, magamhoz intézett kérdések felelet nélkül maradtak.

Egy ideig még sötét folyosókon keresztül haladtunk, lépcsőkön még lejjebb jutottunk, egyik helyiség a másikat követte és mindenhol erős rézajtók zárultak hátam mögött.

— Verne ur bizonyára azon töprenkedik, hogy kinek a kezeibe került, ugyebár? — mondá kísérem. Engedje meg, hogy bemutakozzam: Kolonel Pierce vagyok.

— Szerfölött örvendek. Azonban hol is vagyok voltaképpen?

— Hogy hol? Ön Amerikában van, Bostonban, az állomások egyikén.

— Állomások? Micsoda állomások ezek?

— A Boston-Liverpool-Pneumatic-Tube-Company állomásán. És Kolonel magyarázó kézmondalattal két, egymás mellett fekvő vashengerre mutatott, melyeknek a nyílásai körülbelül egy és fél méter átmérőjűek lehet-

tek. Olyanoknak látszottak, mint valami alagutbejáratok. Nagy csodálkozással tekintett ezekre az óriási hengerekre, amelyek erős falazatban látszottak elveszni.

Egyszerre azonban világosodni kezdett előttem a dolog.

Nem is oly régen azt a szenzációt olvastam amerikai lapokban, hogy egy bizonyos Kolonel Pierce nevű ember tűnt föl, aki az új- és ó-világnak egy egészen új összeköttetését fedezte volna föl. Ez a büszke fötlálól keresztül akarta vinni azt, hogy Európát és Amerikát tengeralatti alagutakkal összekösse. Nos, hát ehhez a Pierce Kolonellehez van szerencsém. Gondolatban mintha újból elolvasnám azokat az újsághíreket és újlag meghökkenem eme rengeteg nagy számok felett, amelyekről ezzel kapcsolatban szó volt. Száztizenhatezer köbméter acél, tizenhárom millió tonna sulyban. Kétezer tonnás hajó, melyeknek harmincháromszor kell megtenniük az utat Európa és Amerika között csak azért, hogy e rengeteg sok anyagot a két főhajóhoz szállítsák, amelyek az amerikai, illetve angol parton állomásoztak és amelyeken az építendő alagutnak két vége van elhelyezve. Az alagut három méter hosszúságú, egymásba csavart hengerdarabokból volna formálva, az egészet pedig háromszoros acélöv és gutaperchaformájú szövetből készített bőrtő borította volna.

Ezekben az óriási hengercsővekben összeállítanák a vagonok egész sorozatát, ame-

lyek mesterséges légnyomással, miként az úgynevezett «Rohrpostban» a tárgyak mozgásba hozatnának. Ha ezeket a vagonokat a jelenlegi vasúti kocsikkal összehasonlítjuk, nagy haladást tapasztalunk. Az átkozott himbálódzás itt ismeretlen valami és ami a vitedijakat illeti, azok — tekintve a vasutat hajtó erő egyszerűségét — mesésen olcsóak. Gyorsaság tekintetében pedig ez az új találmány utólrhetetlennek mondható. A berendezés előnyösségénél fogva lehetséges 366 kilométert haladni óránként.

Mindez elhaladt lelki szemeim előtt. És ezen óriási, szinte hihetetlen vállalkozás ime valóra vált. Magam előtt láttam a két csövet. De mégis hihetetlen volt az előttem látottak valóságáról meggyőződést szerezni. Ha az alagutak készen is vannak, azt hinni még sem mertem, hogy ezen csövekbe az emberek e rengeteg nagy utat Európa és Amerika között megtegyék. Mindenekelőtt kételkedtem abban, hogy egy ily erős és ily tartós légnyomást létre lehessen hozni.

Ezen aggodalmaimnak Kolonel Pierce előtt, a kísérem előtt kifejezést is adtam.

— De kérem, felelé kísérem — mi sem könnyebb ennél. Csak a hozzá szükségeslő nagymennyiségű fuvók álljanak rendelkezésünkre, azokhoz hasonlóak, amelyeket az olvasztókban használnak. A fuvók által a levegő — hogy úgy mondjam — határtalan és hihetetlen erővel hajtódik és az ebből keletkezett óriási gyorsaság révén vonatunk a

tombolva bömbölték, hogy: «Ki vele, szocialista, ki kell dobni!»

Egy cseppet sem zavart meg engem ez a láрма, mert úgy éreztem, hogy az igazság az én oldalomon van, az igazságot pedig lármával, de még fegyverrel sem lehet végleg elnyomni, mert annak az a természete van, hogy újra és újra feltámad. Minél erősebben nyomják, annál biztosabban feltámad!

És ime, megadta érnem az én jóságos Teremtőm azt, hogy ez évnek május havában ugyanez az orvostársaság nyilvános gyűlésen felkért arra, hogy tartsak előadást «az orvosok szociális feladatairól» és az előadásra meg fogják hívni az egész budapesti orvosi kart.

Ennél fényesebb elégtételről még álmodnom sem lehetett. És ezen elégtétel bizonyítja legkésebben azt, hogy azon ut, amelyen haladtam, mikor egyes szemérmetlenül üzérkedő orvosokról lerántottam a leplet, a helyes és egyenes ut volt. És ennek tudata bátorít most fel arra, hogy eme lap hasábjain is feltárjam az igazságot, hogy a vasutasok tisztára láthassák, melyik orvos áll hivatása magaslatán és melyik barátjuk, vagy melyiktől kell őrizzük, mint akár a veszett ebnek a marásától.

Hogy mi az üzérkedés és mi nem az, erre vonatkozólag általános érvényű szabályokat felállítani igen nehéz dolog. Mert például a províziót elfogadni a kereskedőknél bevett szokás és nem is ellenkezik a kereskedői tisztességgel, de ha valamelyik orvos fogad el, vagy pláne követel províziót, azt én az orvosi tisztességbe ütköző cselekedetnek tartom. Pedig jóformán alig van Budapesten nagyobb praxissal bíró orvos, aki a gyógyszerésztől províziót el ne fogadna. Az eljárás igen egyszerű. Az orvos minden betegnek, mikor a recipét átadja, meg is mondja, hogy melyik gyógyszerárban készíttesse azt el. A beteg pedig, kivált az egyleti és pénztári beteg, vakon engedelmeskedik. A gyógyszerész minden recipét beír a könyvébe és az árak 10—15, sőt 20 százalékat az orvos urnak fizeti provízió fejében.

Megtörtént a múlt évben, hogy egy a Józsefvárosban lakó vasuti orvos, akinek még vagy tíz egylete is van és akinél ilyenformán naponként 50—60 beteg fordul meg,

egyszerre minden látható ok nélkül nem az eddigi gyógyszerészhöz küldötte a betegeit, hanem a tőle távolabb lakóhoz. Mikor ez az első gyógyszerésznek feltűnt, megkérdezte az orvostól, akit különben teával, konyakkal stb. is bőségesen ellátott, hogy mi ennek az oka? A válasz igen röviden így hangzott: «Őn csak 15 százalékot ad, a másik gyógyszerész pedig 20 at ad».

Értsék meg tisztelt vasutasok, hogy mi ennek a lényege. Mint méltóztatik tudni, a vasutasok betegpénztára óriási összeget költött a múlt évben is gyógyszerekre. Akár kell, akár nem, az ilyen províziós orvos recipét ír a nála jelentkező betegnek, mert hiszen minél több a recipe, annál több lesz a provízió. Az ilyen orvosnak nem a beteg megvizsgálása és a helyes diagnózis megállapítása a fődolog, hanem a recipe, mert az tölti meg a doktor urnak a zsebét. Már most erre azt válaszolhatná valamelyik vasutas, hogy: «Mi közöm hozzá?» De már bocsánatot kérek, ez nem úgy van, mert ha ez a mérhetetlen összeg nem fogyna el gyógyszerekre, akkor lehetne belőle létesíteni fürdőket, üdülő-telepeket, szanatóriumokat stb. Ez a provízió tehát igenis a vasutasok bőrére megy.

Az én tanácsom tehát a következő: Minden beteg vasutas követelje először is azt, hogy az orvosi vizsgálószobában más soha jelen ne lehessen, mint a beteg és az orvos. Tessék ezt csak bátran és ha kell, erőlyesen is követelni. Majd az orvos urak engedni fognak, mert a beteg az ő baját, esetleg titkát csak az orvosnak mondja el, de nem még másik ott jelen lévő husz, vagy még több embernek. Másodszor követelje minden beteg, hogy az orvos őt annak rendje-módja szerint vizsgálja meg és egyetlen vasutas se mozduljon ki addig az orvosnak a szobájából, míg ez őt meg nem vizsgálta. Nem becsületes orvos és még csak nem is tisztességes ember az, aki a betegnek a kezébe vizsgálat nélkül gyógyszert ad. Ha pedig az orvos urak okvetetlenkednének, tessék azt a «Magyar Vasutas»-sal közölni, majd ellátjuk mi azoknak a dolgát más helyen úgy, hogy tudom nem lesz több panasz.

Végül harmadszor, — és ez a legfontosabb — akinek az orvos ur azt mondja,

hogy itt a recipe, vigye ebbe, vagy amabba a gyógyszerárba, az a következőképpen válaszoljon: «Tisztelt orvos ur! Én nem tudom, hogy miért utasít ön engem egy bizonyos gyógyszerárba, önnek ehhez semmi köze sincs, én oda viszem, ahová akarom, mert minden gyógyszerárban a törvény követelményeinek megfelelőleg egyformán kell a gyógyszert elkészíteni». Ez ugyan kiméletlen, de egyenes és becsületes beszéd. Nem a neveletlenségre akarom a vasutasokat oktatni, de a seftelő, províziós orvos nem érdemel sem tiszteletet, sem kiméletet. Csak ne tessék szégyenkezni, hiszen a vasutasoknak véres verejtékkel szerzett filléreiről van szó!

Ha pedig az orvos ur azt mondaná, hogy az általa ajánlott gyógyszerárban jobb és frissebb a gyógyszer, mint a többiben, akkor tessék bátran a szeme közé nevetni és megmondani azt, hogy az illetékes hatóság pontosan megállapított időben minden gyógyszerárban egyformán tart vizsgálatot és a romlott gyógyszereknek elárusítását egyformán megakadályozza.

Az üzérkedő orvosokról még igen sok mondani valóm van. Arra fogok törekedni, hogy a vasutasoknak minél nagyobb hasznára lehessen és ezen okból nemcsak az orvosokról, hanem a betegekéről és az azok ellen való helyes védekezésről is fogok annak idején bőven és részletesen írni. Anynyival is inkább szívesen fogok ezen kérdésekkel foglalkozni, mert a vasutasok igen sok emberrel kénytelenek érintkezni és bizony nem egyszer foglalkozásuk helyéről viszik haza a betegségeknek csiráit családjuk, ártatlan gyermekeik körébe!

Dr. Bród Miksa.

SZEMLE.

BELFÖLD.

Az elnökgazgató ur szabadsága. Kistül, hogy *Ludvig Gyula* elnökgazgató ur szabadsága olyan, mint minden más szabadság. Sem több, sem kevesebb. A legkevésbé pedig az a bizonyos aranyhíd a végleges visszavonuláshoz. Legalább egyelőre

Boston és Liverpool közötti 4000 mértföldnyi utat 2 óra és 40. perc alatt végzi, körülbelül oly gyorsan, mint az ágyugolyó.

— Két óra és 40 perc alatt? — ismételtém bámulattal eltelve.

— Bizony, se több se kevesebb nem kell hozzá. És milyen rendkívüli körülmények vannak e gyorsaság nyomában! Liverpoolban az idő 4 órával és 40 perccel Bostonnál előbbre haladt; tehát az az utazó, aki 9 órakor elindul Bostonból, délután 3 óra 45 perckor Liverpoolba érkezik. Hol láthattuk már, hogy egy nap ily hamar elmúljon. És másrészt, ha Liverpoolból déli 12 órakor indulunk, akkor már az nap délelőtt 9 óra 34 perckor Bostonba érkezünk, tehát az utazást idő igénybevétele nélkül tettük meg és még 2 és fél óra marad hátra az ebéd-időig — azon időig, amikor Liverpoolt elhagyjuk. Ha ez nem a legkülönösebb valami, akkor ne hívjanak engem Piercenek.

Már azt sem tudtam, hogy mit gondoljak. Nem tudtam, örültem van-e dolgom, vagy adjak-e hitelt ezen mesébe illő dolognak, ami ellen a józan eszem olyannyira tiltakozott?

— Hiszen ez mind szép, — mondtam végre — tegyük fel, hogy ez mind így van, hogy utazónk megteszi e hihetetlenül gyors utat; de hogy akarja ön a vonatnak a gyorsaságát, amely szédületesnek mondható, csökkenteni, hogy akar ön fékezni, hogy akarja ön a vonatot megállásra birni? Az

ilyen gyorsaságnál szerintem elkerülhetetlen az, hogy minden pozdorjává ne zuzódjék.

— Semmiesetre sem, — válaszolt Kolonel. — Alagutjainkon keresztül szakadatlanul ellenkező irányú légnyomások is vannak. Ha a vonat Bostont elhagyja, akkor a a táviró mindig értesíti a liverpooli személyzetet, hogy az összes intézkedéseket tegyék meg a megérkező vonat gyorsaságának csökkentésére és végül annak megállítására. Egyszerűen megnyílik egy óriási szellőztető, miáltal a légnyomás a mellékalaguttól nagy erővel az előbbibe áramlik, ezáltal mint fék és végül mint óriási puffer működik. De minek is untassam az ilyen dolgok elméleti magyarázatásával, hiszen mindezt gyakorlatilag is megösmérhetjük.

És Kolonel, mielőtt még válaszom elhangzott volna, egy nikkelezett fogóhoz nyúlt, minek következtében egy ajtó félretolódott és az ilyképpen keletkezett nyíláson keresztül elegánsan fölszerelt, villamos világítással ellátott kocsit pillantottam meg, hosszú két üléses szofák soraival.

— Ez volna a kocsink — mondá és annak belsejébe lépett. — Kérem, kövessen engem.

A kocsiba léptem, mire Kolonel utánam bezárta az ajtót.

Nem mulaszthattam el az alkalmat, hogy ujólag ne vizsgáljam át a kocsit köröskörül. A kocsit hosszú hengernek látszott. Elöl és hátul levegőt változó, illetve levegőt tisztító

készülékek voltak elhelyezve. A friss, üde levegő észrevétlenül áramlott előlről a kocsit belsejébe, hogy annak már romlott levegőjét hátra szorítsa, hogy az a kocsit elhagyhassa. Az alkalmazott levegő-szabályozók a mozgásnak megfelelő arányban szabályozták a levegőt.

Pár pillanat után már magam is kívántam a mesébe illő esemény folytatását.

— Mikor indulunk? — kértem.

Kolonel e szavak hallatára sajtáságos tekintetét vetett reám.

— Indulni, kedves úram? Hiszen mi már meglehetősen régen uton vagyunk.

— Uton? És ez úgy történt, hogy ezt észre sem vettük?

Kolonel igenlőleg bólintott. Mag se moccantam és figyeltem, hogy a vonat általam képzelte zaját meghalljam. Ha Kolonel nem járta velem a bolondot, akkor most már sebtiben utazunk az Atlanti-Oceán mélységében.

Azonban egy tompa, egész halk morajon kívül, amelyet véleményem szerint vonatok tovahaladása okozott, semmit sem hallottam. Csodálkozásom minden egyes perccel fokozódott és teljesen elmerülve, mereven, bambán ültem a helyemen.

Körülbelül már egy órája lehettem ily helyzetben, amikor homlokomat és arcomat sajátos hideg érzés futotta át, minek következtében fölocsudtam kábultságomból és ar-

nem az. Egy félhivatalos kommuniké legalább a következő hirt közli a lapokkal:

Ludvigh Gyula szabadsága. Ludvigh Gyula főrendiházi tag, a Máv. igazgatóságának elnöke, szabadságáról, melyet Ostendében töltött, Szepesbélára érkezett. Illetékes információ alapján a Pol. Ért. jelenti, hogy Ludvigh Gyula hivatalának vezetését csak szeptember hó 4-ikén veszi át Marx János miniszteri tanácsostól, a Máv. igazgatóságának elnök-helyettesétől, amikor Szepesbéláról, fivérének látogatásáról ismét visszaérkezik Budapestre. Így az e hó 25-ére tervezett államvasuti igazgatósági összülést újból el kellett halasztani, amíg a hosszú szabadságot élvező elnök Budapestre érkezik. Az eddigi megállapodásokhoz képest az összülést szeptember 4-ére tűzték ki.

Ludvigh Gyula tehát megmarad a Máv. élén. Nem tudjuk, milyen befolyások érvényesültek az ő megmaradása érdekében, de azt hisszük, nem csalódunk, ha fölteszük, hogy Vörös László kereskedelmi miniszter nem szívesen látja Ludvigot az elnökiigazgatói székhelyen. Hiszen ismeretes Vörös László előtt, hogy a múlt évi vasutas-sztrájk kitörésének egyik főoka Ludvigh rideg és kétszínű magatartása volt és hogy a sztrájk erőszakos és kegyetlen leveretésében nagy része volt az elnökiigazgató urnak. Az is ismeretes, hogy egyideig a sztrájk bukása után szó volt arról, hogy Ludvigh állása tarthatatlan és éppen Vörös Lászlót emlegették mint utódját.

De személyes motivumoktól eltekintve, tárgyi okok is szólnak amellett, hogy Ludvigh Gyulának nem lehet maradása a Máv. élén. Jobbkeze volt Hieronyminek és legerősebb támasza a régi rendszernek. Az a régi rendszer csödköt mondott, vele buknia kell Ludvigh Gyulának is. Vörös László megkezdte a régi rendszer büneinek orvoslását, hogy tűrhetné hát meg a legfelsőbb polcon azt, aki legerősebb támasza volt a régi rendszernek. Meg hogyan viselheti azt el nyugodtan Ludvigh ur maga, hogy mindaz, amit ő szentnek és szükségesnek tartott, egymásután a lomtárba vonul, és ami ellen ő körömszakadtáig harcolt, az egymás után a megvalósulás stádiumába jut? Ha egy csöpp önérzete van Ludvigh urnak, önként kell távoznia arról a helyről, ahol most csak csalódás és megalázás vár rá. És ha Vörös László kereskedelmi miniszter csak egy csekélyet is komolyan akarja a józan és becsületes rendszer meghonosítását a Mávnál, akkor

comhoz nyultam. Kezem teljesen nedves lett. Hát ez hogyan lehetséges? Talán megrongálódott az alagút és a tenger vize csöppekben az acélfal repedésén keresztül behatol?

Leirhatatlan félelmet éreztem. Éreztem, hogy a víztől nedvessé lett arcomra az ijedség okozta félelem könnyei is csordultak homlokomról. A hideg érzése mindinkább ur lett fölöttem, félelmem már-már rettentessé vált, már-már segítségért akartam Kolonel Piercehez kiáltani.

— De Gyula, kérlek, hát még mindig itt ülsz? Hiszen javába esik az eső! — kiáltá feleségem a távolból.

Fölbredtem és nyugodtan ültem szerény kis kertemben, amikor termékenyítő májusi eső haladt el a tájék fölött, amelynek hideg csöppjei alvásomat és álmomat is félbeszakította. Az asztalon előttem feküdt egy csomó amerikai ujság; az ujságoknak azon száma, amelyben hamisítatlan amerikai nagyzással Amerika és Európa új összeköttetéséről van szó, mellettem a földön hevert. Olvasás közben álom szállt meg és e közben agyam tovább szötte az elolvasott témát. Attól tartok azonban, hogy Kolonel Pierce eszméje, miként a fent elmondott «élményeim» csupán álmokképek fog bizonyulni.

kor mindenekelőtt el kell távolítani Ludvigh Gyulát, akinek pusztán ottléte az elnökiigazgatói állásban átháríthatatlan akadály a új rendszer becsületes és őszinte megvalósulásának. Ezért joggal föltehetjük, hogy Ludvigh Gyula visszatérése a Máv. élére csak ideiglenes és rövid idő múlva a régi rendszerrel együtt ő is eltűnik a nyugdíjazás jótékony hó nályába.

Lejebb akasztani! II. Frigyesről, a poroszok bölcse királyáról mesélik, hogy amikor egyszer hírül adták neki, hogy Berlin falaira ellene irányuló gunyíratot ragasztottak ki, mosolyogva felelte: «Lejebb kell akasztani, hogy mindenki olvashassa».

Ezt a királyi lukszust mi is megengedhetjük magunknak. Hozzásegít minket a zsirondistáknak ütött-kopott becsületességű és vedlett szelemességű lapja, a *Vasutasok Lapja*. Ez a halálosan unalmas lap, amely már nemcsak „összekötő kapocs az igazgatóság és a vasuti alkalmazottak között”, hanem egyenesen félhivatalos lapja dr. Kiss János-éknak, utolsó számának «Mindenféle» rovatában egy kedves kirohanást intéz ellenünk, amely arra vall, hogy tehetetlen dühében a Turtsányi-Breuer-cég azt sem tudja, mihez fogjon. Ezt a kedves kis kirohanást lejebb akasztjuk. A V. L. ezt írja rólunk:

Aki az olvasmányokban az abszolút ostobaságot kedveli, az olvassa el a «Magyar Vasutas» f. hó 25-iki számát és főként azt, amit rólunk ír. A «Magyar Vasutas» kapható: Csömöri-ut 28. sz. alatt.

A mi «abszolút ostobaságunk» tudvalevőleg abból áll, hogy lepleztük azt a szédelgést, amit Turtsányi-Breuerék a szövetség dolgában elkövettek. Megakadályoztuk azt a szemfényvesztéseiket, hogy a kereskedelmi miniszter előtt mint az összes vasutasok megbízottjai, a vasutasok előtt mint a miniszter bizalmasai szerepeljenek. Utját szegtük annak, hogy a vasutasok legfontosabb érdekeit kalmár módra elherdálják. Szóval: beleköptünk a leveses-tálukba.

Lapunk utolsó számában nevezetesen szétszattuk azt a legendát, mintha legalább az összes hivatalnokok egyetértésénél Turtsányiékkal és egy hivatalnoknak hozzánk beküldött levele kapcsán rámutattunk arra a mély elégtelenségre, amely a hivatalnokok széles köreiből tapasztalható az ő mesterkedésükkel szemben és amely Turtsányiék-nak még sok főfájást fog okozni. Ezért mérgeződik szörnyen a V. L. és ahol az érvek kifogytak, ott kezdődik a gorombaság.

De mi nem haragszunk a félhivatalos lap mérges kifakadásán. Sőt örömmel üdvözljük azt a hathatós reklámot, amit lapunknak csinált. Már eddig is alkalmunk volt meggyőződni, hogy hathatós reklám volt.

Kérjük a V. Lapjának hasonló jóindulatát a jövőre is és a magunk részéről kijelentjük, hogy iparkodni fogunk a jövőben is becsületes igazmondással az ő dühét kiérdemelni. Hiszen ezzel a legdicsőbb munkamegosztással mi őszintén és erélyesen szolgáljuk az igazságot, a zsirondisták pedig dühöngjenek.

Változások a Máv. ügykezelésében. Mint értesülünk, a magyar királyi államvasutak ügykezelésében fontos változások vannak külsőben. Vörös László kereskedelemügyi miniszter nagy súlyt helyez az üzletvezetőségek munkálkodására és ezért elhatározta, hogy azok működési hatáskörét kibővíti. Ugyancsak mélyreható változás lesz a kereskedelemügyi minisztérium és az államvasutak igazgatósága közötti érintkezésben is. Az államvasutak igazgatósága az ügyeket írásbeli uton utalja át a minisztériumhoz, mely rendszer hosszadalmasságának hátrányait az érdekeltek körök már régóta érzik. Ezen a bajon segítendő, a miniszter tervezetét dolgoztatott ki, mely szerint az államvasutak igazgatóságának a kereskedelemügyi minisztériumhoz való felterjesztéseinek az írásbeli mód foko-

zatosan ki fog küszöböltetni és az ügyeket a lehetőséghez képest személyes referálás alapján fogják elintézni.

Szerkesztői üzenet. (L—t urnak.) Ön, ugylátszik, a Turtsányi-Breuer iskolának eminens tanulója. Legalább erre vall az a levél, amit hozzánk méltóztatott intézni. Mivel pedig nyilvánvalóan a mi ellenségünk, azzal tiszteljük meg, hogy ezen a kiváló helyen feleltünk önnek.

Haragszik azon, hogy mi a zsirondistákat bántjuk. Hígyje el, mi örülnénk leginkább azon, ha ezek az urak, akikben kétségtelenül van némi tehetség, habár csiszolatlan és hiány van minden modern tudásnak és európai műveltségnek, ha ezek a jó urak az összeség érdekében működne. Mi legjobban szeretnők, ha dicsérhetnők őket. És mi sajnáljuk leginkább, ha a közérdek megvédése arra kényszerít bennünket, hogy támadjuk őket.

Az ellen is kifogása van, hogy azt állítottuk, a zsirondisták az igazgatóság kreatírai. Ezen állításunknál egy klaszszikus és ő 1 előtt bizonyára legszavahihetőbb tanura hivatkozunk:

A Vasutasok Lapja e hó 20-án megjelent számában, a szövetség előkészítő bizottságának üléséről való beszámolójában azt a passzust találjuk:

«Kotányi Zsigmond igazgató ajánlatára az albizottság elnökévé Turtsányi Pált, Marx helyettes elnökiigazgató ajánlatára az albizottság jegyzőjévé pedig Margulit Kálmánt választották meg».

Ez a pár sor elég világosan bizonyítja, hogy milyen szeretettel protezsztálják az igazgatók Turtsányiékát? Vagy kíván még egyéb bizonyítékot, tiszteletre méltó férfit? Készséggel szolgálhatunk.

A városi villamosok mozgalma. Hirt adtunk annak idején arról az emlékiratról, amelyet még június 14-én. a Városi Villamos Vasut forgalmi személyzete helyzetének javítása céljából az igazgatósághoz benyújtott. De a vasut vezérigazgatója, Hüvös József nem vette tudomásul, mivel nem volt aláírva. És ennek alapján jelentette ki, hogy nem tud semmit az alkalmazottak elégedetlenségéről. Most azonban kényszerült hivatalosan is tudomást venni a forgalmi személyzet mozgalmáról, mert benyújtották aláírva. Mivel Hüvös és Lukács urakat a nyaralás annyira lekötötte, hogy nem foglalkozhattak a személyzet ügyével, megismételték követeléseiket, amelyeket a következőkben foglalnak össze:

1. A kocsivezetők és kaulauzoknak napi tíz órai szolgálat s minden hetedik napon szabadnap, avagy a jelenlegi beosztás mellett 3 napi szolgálat és negyedik napon szabadnap adassék.
2. Ellenőr csak hosszabb szolgálatot teljesített kalauz lehessen.
3. Évenként nyolc napi szabadságot kérünk.
4. Tekintettel arra, hogy iskolába járó és tanonc gyermekeink vannak, családunk s nejeink részére kérünk kedvezményes jegyet, illetőleg mind azoknak, akik ezt kérik és az érte járó díjat hajlandók a nyugdíjalpra befizetni.
5. Kérjük a betegpénztárt családtagjainkra 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 fizetésükből levonni kérünk a rendes tagsági díjon felül.
8. Kocsivezetők és kalauzok egyenlő fizetésben részesítendőek. Ujanc-kocsivezető fizetése az első évben hetvenkét korona legyen, lakbér nélkül.
9. A nyugdíjszabály módosítását kérjük olyképpen, hogy a százalékokat, a törzsfizetések után vonják le. Tíz esztendő után negyven százalék legyen a nyugdíj, harminc év után pedig teljes törzsfizetéssel menjünk nyugdíjba.
10. Fegyelmi bíróságot kérünk alkotni saját kebelünkben.

A memorandum hangja alázatos. Jogos követelésüket alázattal terjesztették elé. Alig követelnek valamint, ezt is nyugodtan. Csak az igazgatóság, a főmérnök ur, akiben atyai jóindulatot sejtene, ne legyen visszautasításával durva, kiméletlen. Meglátjuk lesz-e elég emberség a társaság igazgatóságában arra, hogy munkásainak nélkülözhetetlen életfeltételeit biztosítsa. Ideje volna, hogy ne a régi megszokott rideg visszautasítás vagy a már begyakorolt kipurás módszerét alkalmazza, hanem, hogy tisztességes megélhetést biztosítson azoknak, akiknek fáradalma hozza a részvényesek temérdek hasznát.

KÜLFÖLD.

Az olasz vasutak államosítása. Az olasz vasutak államosítása nem megy végbe minden nehézség nélkül és bizonyos hátrányokat is teremt a vasuti alkalmazottak számára. Az olasz államvasutak vezérigazgatósága a személyzet fizetéséből 10 százalékot levont a volt középtengeri vasúttársaság számára, a nemrég lezajlott vasuti sztrájk következtében támadt költségei fejében. Az így megrövidített vasutasok hír szerint nem veszik fel fizetésüket és *Bissolati* szocialista képviselő vezetése alatt nagy küldöttséget menesztettek *Ferraris* közmunkaügyi miniszterhez, hogy a sérelmes eljárás ellen óvást tegyenek. A miniszter megígérte, hogy az ügyet beható vizsgálat tárgyává fogja tenni és méltányos orvoslást helyezett kilátásba.

Az a bizottság, mely az «Adriai vasuti hálózat» személyzetének az olasz államvasutak és a volt déli (meridionali) vasúttársaság között való felosztásának fogantatásával volt megbízva, bevégezte munkáját. A felosztásra kerülő személyzet körülbelül 42,000 alkalmazottból áll, a kik közül az olasz államvasutakhoz mintegy 29,000-en mennek át, míg a Meridionali-nál kb. 13,000 maradnak.

Az olasz államvasutak új vezérigazgatója, *Bianchi* szolgálati rendeletben közölte adataival, hogy az államtól kezelt vasutak összes alkalmazottai az 1905. év április hó 22-iki törvénycikk 18. pontja értelmében köztisztviselőknek tekintetnek. Figyelmezteti őket, hogy e minősítésükből kifolyó egyik kötelességük, a büntető törvény 101. és 108. paragrafusában számukra előírt határozmányokat betartaniok. E rendelet értelmében minden közhivatalnok, aki hivatásának gyakorlása közben az intézetet érdeklő bünténynek jutna tudomására, köteles arról feleltes hatóságát haladéktól értesíteni. A vezérigazgató aztán megfelelő módon intézkedik. Világos, hogy ez az intézkedés a vasutasok mozgásszabadságának erősen csorbitását jelenti.

Megint véres áldozat.

— A vasuti munkás sorsa. —

Alig van száma lapunknak, amelyben ne kényszerítene szomorú kötelességünk arra, hogy valamely vasuti alkalmazott társunk halálos balesetéről ne kellene beszámolnunk. Késérő tapasztalat bizonyítja, hogy nincs foglalkozási ág, amely annyira ki volna téve a baleset veszélyének, mint a vasuti alkalmazott foglalkozása. És nemcsak a foglalkozás természete veszedelmes, de fokozza a balesetveszélyt a Máv. örökletes kapzsisága, amely a legegyszerűbb óvórendszabályokat is alig létesíti.

Hétfőn, e hó 28-án a K. p. u. kocsiműhelyében egy munkásember vesztét okozta egy baleset. A tragikus eset részletei a következők:

Az államvasutak K. p. u. kocsiműhelyében, hétfőn reggel halálos végű szerencsétlenség történt. A szerencsétlenség áldozata azonnal meghalt. A szerencsétlenség reggel nyolc órakor történt. Három munkás a gyalugépet akarta felszerelni, amelynek a korongjára szíjat húztak. A munka nehezen ment s se-

gítségre ment *Sextius Ferenc* szíjgyártó. Másfél méteres léccel próbálta a szíjat rásimítani a korongra; közben a lécc eltört és *Sextius* elvesztvén az egyensúlyt, beleesett a kezében tartott, élesre fent szíjgyártó-késbe.

A hosszú fényes acél, a bordák alatt furódott be a tüdejébe és megölte a szerencsétlen munkást. A mentők, akik a szerencsétlenség után megjelentek a helyszínen, már csak a bekövetkezett halált konstatálhatták. Megállapították, hogy az éles kés teljesen keresztülment a tüdőn és belső vérzést okozott.

Sextius Ferenc holttestét a bonctani intézetbe szállították.

A halálos végű szerencsétlenség ügyében felvett rendőri jegyzőkönyv megdöbbentő részlettel szolgál a szerencsétlenségről. A jegyzőkönyv szerint a súlyosan sérült *Sextius Ferenc*hez, egyik munkástársa elhívta a Csömöri-ut 30. sz. alatt lakó dr. Tomka István orvost. Az orvos legelőször is a következő kérdést intézte a munkáshoz:

— Ki fog engem megfizetni?

Nem kapott határozott választ a kérdésre, mire az orvos a jegyzőkönyv szerint kijelentette, hogy ingyen nem gyógyít és nem is ment el a haldokló munkás megmentésére. Ezután telefonáltak csak a mentőkért, akik azonban már holtan találták *Sextius Ferenc*-et.

Ezzel a szomorú esettel két sürgős követelése a szervezett vasutasoknak nyer kevés, de érélyes támogatást. A Tomka-féle eset kikerülése csak a Máv. betegsegélyző pénztárának az egészséges és radikális reformja által kerülhető ki. Ha a Máv. betegsegélyző pénztára kellő számu orvosról és megfelelő gyógykezelésről gondoskodik, ki volna zárva az az eset, hogy a vasutas életét és épségét kockára teszi az a körülmény, hogy az idegen orvossal a honorárium dolgában kell alkudni, akárcsak a piaci kofákkal.

A másik pedig a balesetbiztosítás sürgős rendezésének a szüksége. Mi lesz a szerencsétlenül járt vasuti munkás hozzátartozóival. Haljanak éhen, veszszenek el nyomorultul, vagy a koldustarisznyát akasztja a nyakukba az a Máv., amelynek évente száz millió korona a tiszta jövedelme?

Szterényi Józsefnek, az új kereskedelmi államtitkárnak kedvenc eszméje a balesetbiztosítás rendezése. Ne feledkezzék meg erről a kedvenc tervéről most, hogy nemcsak módjában áll, de erkölcsi kötelessége is a kérdést végre valahára érélyesen és sürgősen dűlőre juttatni.

Vagy hány vasutasnak kell még baleset révén életét veszítenie, míg a balesetbiztosítás kérdése megéri a megvalósításra?

„A szeszes italok“ előnyös tulajdonságairól.

Irta: dr. Büchler Lipót.

IV.

Az ugynevezett angyalcsinálók a gondozásukra bizott csecsemőket pálinkával itatják s bűnös céljukat csakhamar el is érik, mert a száználmas teremtésből rövidesen „angyal” lesz!

Fejlődésben visszamaradt satnya, nem ritkán egészséges gyermekeknek is szeszes italokat adnak, mert úgy vélik, hogy ez erősít és táplál. Ez azonban nemcsak merőben téves, de rendkívül veszedelmes is. Elsőrangú és tekintélyű gyermekorvosok állítják és a mindennapi tapasztalat azt meg is erősíti, miszerint a gyermek fejlődő szervezetére nemcsak hogy a szeszes italoknak előnyös befolyásuk egyáltalán nincs, de feltétlenül károsak, a kifejlődést hátráltatják és az egészséget tartósan károsítják.

Tanítók, tanárok egybehangzóan odanyilatkoznak, hogy szeszes itallal élő gyermek fel-
fogási képessége annyira gyengült, hogy tár-

saival lépést tartani nem képes, az iskola követelményeinek vagy egyáltalán nem, vagy csak igen nehezen tud eleget tenni.

Nem fordul elő a mai társadalomban esemény — fontos vagy alárendelt — hogy a szesz ne lenne ott. Bucsuzáskor — az elválás fájdalmait türethetővé tenni — iszunk; a viszontlátás öröme — iszunk; ha szerelmesek az örök frigyüket megkötik — az egész vendégkoszoru iszik; keresztelezés ivás nélkül nem is gondolható; a halotti tor ivással van egybekötve; búban, bánatban, örömben iszunk. Egyszóval minden alkalommal iszunk. Ez bizonyára az emberiség elfajulását fogja okozni!

A szeszes italok szószólói — fájdalom — rendkívül sokan vannak — felhozzák: hiszen az alkohol jót is művel, így az éhséget csillapítja, tehát táplálónak kell lennie. Itt említjük csak azt kell fürkészni, hogy miként végzi ő ezen hatását és azonnal tisztában leszünk, hogy a vélt jó hatás tulajdonképpen a szervezet megkárosításán alapul.

Ugyanis azon része az agynak, amelyben az éhség érzete keletkezik, megmérgezi, beáll ennek a bénulása, — nem működik — tehát nem is jut tudomásunkra az éhség érzete. Nem táplált, nem úgy szüntette meg az éhséget, mint a tápláló anyagok, hanem mérgezéssel — a szervezet megkárosítása által. Mint ama vendégváró asszony a «proletorokban», aki megállítja az óráját, véltén, hogy úgy időt nyer; elfelejté azonban, hogy az idő kereke azért csak tovább halad. Így vagyunk az alkohollal is. Megállítjuk az éhséget, de azért a szervezet szükségletét nem elégítettük ki és ezen önámítás csakis kárunkra szolgált. Nincs is felruháza azon kellellyel, amelylyel a tápláló anyagnak bírnia kell.

A tudomány maga is régebben — azért, mert a szervezetben úgy, mint bizonyos tápértékkel bíró anyagok — az alkohol is a test műhelyében, amikor bizonyos belső vegyi behatások következtében szénsavvá és vízzé bomlik, meglehetősen foku meleget fejleszt — a meleg pedig a mozgás, az élet — azt hitte, hogy ez is a tápanyagok közzé sorolható. Ámde ezen tévedést már régen beismerte és ezen állítást — mint nem valót és veszélyest is — visszavonta.

Nem minden gép, kályha vagy más tűzhely egyenlőképpen alkalmas arra, hogy egy és ugyanazon anyaggal fűtsük; bizonyos szerkezetű gép például csak szénre, egy másik csak gáz- vagy benzinre van berendezve; így az emberi testnek is sok melege van szüksége, hogy az élet megnyilvánulásai létre jöhessenek. Ámde nem közömbös dolog, hogy milyen anyagból keletkezik ezen meleg, úgy mint bizonyos gépnek benzinnel való fűtése célhoz nem vezetne, csak kárt — esetleg robbanást idézne elő — így azon meleg, amely a szeszes italok bekebelezése által keletkezik, csak rombolást idéz elő. Hangsúlyozták, csak olyan anyag tekinthető tápanyagnak, amely ugyanazon erőket hozza létre, mint a test saját alkotórészei, anélkül, hogy a testből fogyasztást idézne elő. Ámde a szeszes italok kicsinyben is a szervezetet rontják. Minden működésük — még a látzólag előnyök is — a szervezet kisebb-nagyobb pusztításával járván, így azon meleg is, amelyet előidéznek, nem jótékony, tápláló, a szervezetet kímélő, hanem pokoli romboló, eszevesztetten pusztító tűz — kerüljük!

Az éhség csillapítása tehát nem azt bizonyítja, hogy a szeszes italok táplálók volnának, hanem azt, hogy bénítólag hatnak az ember legnemesebb szervére: az agyra. Egyben a legfontosabb érzeteket, amelyek nélkül a test egészséges, összehangzó működése nem is képzelhető, vagy teljesen megsemmisítik vagy akképen befolyásolják, hogy azok hibásan keletkeznek — az egészség tartós kárára.

LEVELEZÉS.

Budapest. (Keleti kocsiműhely.) Amikor még Wirkmann mérnök ur főnöke volt a keleti kocsiműhelynek, úgy intézte a műhely vezetését, hogy kiszemelt magának a munkások köréből egy pár mindent tudót s ezek tanácsa szerint járt el. Lassanként azután ezek vérszemet kezdtek kapni s a végén már ők voltak az urak, a parancsolók, ők intézkedtek, annyira, hogy egyrészt egy-néhány önértesebb munkás még ma is nyögi ezt a rendszert, másrészt az igazgatóság felfedezte Wirkmann mérnök urban a tehetséget s a műhelyfőnöki állás helyett, osztályfőnöki állást juttatott neki. Pár hóval ezelőtt pedig áthelyezte a jobbparti ü. v.-hez s egyben megbízta őt a keleti kocsiműhelyből kibocsátott fővizsgálati kocsik átvételével.

Itt kezdődik Wirkmann mérnök urnak a tanácsadók nélkül, sőt azok ellenére való működése; mert dacára annak, hogy a 2 hó előtt Novelly főfelügyelő által kibocsátott körrendelet szorosan körülírja Wirkmann ur teendőit s követeléseit, ő ezeken egyenest teljesíti magát, sőt oly munkák elvégzését is megköveteli, amelyek fel sem lettek véve.

De ez még csak hagyján. Ott van a kocsi alvázokon az a piszok, ami még az ő műhelyfőnöki felügyelete alatt keletkezett, t. i. a kocsi alvázon a festék már 5—6 éves s most egyszerre elgondolta, hogy ő ezt a festéket a nyersvasig lekapartatja, sőt talán már legközelebb az a dicső eszméje támad, hogy ő az alvázt kifényesíteti. Azzal persze, hogy a festékkaparással még a vizet sem keresik meg a munkások, ő mitsem törődik. Mi értjük a mérnök urat. Tudjuk azt is, hogy ő nem annyira hivatalos kötelességből, mint inkább rég táplált bosszújának kielégítése céljából teszi ezeket a dolgokat. De akkor ne a munkásokat nyuzza, székírozza, hanem cimezze egyenest az illetőkhöz, kikre ilyen dolgok elkövetésekor gondol.

Dunakesz. Mi, Dunakesz, Uj-Dunakesz és Kis-Alag lakói még csak nem is tüzelhetünk a nekünk kijáró anyaggal. Az itteni állomásfőnök a lehető legkevesebbet törődik azzal, hogy a munkások megfelelő tüzelőhöz jussanak.

Minket okolnak még amiatt is, hogy az igazgatóság által elismert fa- és szénutalványok nincsenek helyesen kiállítva, amennyiben nincsen ráírva piros tintával, hogy «Dunakesz állomáson vételezendő». Azonban mi úgy tudjuk, hogy a szén- és falettelmények csak ott vételezhetők, ahol lakásunk van. Fát alig kaphatunk. Egy-két hónap is eltelik, míg őt, hat őt fa érkezik hatvan-nyolcvan család részére. Mennyi jut ebből a mennyiségből egy munkáscsaládnak? Itt is voltaképpen egyedül csak a protekció vezet célra. Ha valakinek protekciója van az állomásfőnöknel, annak van tüzelője is. Ha azonban oly szerencsétlen, hogy protekció nélkül van, «jobbra is füttyül, balra is füttyül, elmehetnek», — ez a felelet. Mindenütt ez jellemzi a Mávot. Akinek protekciója van, az boldogul; a protekció nélküli munkás mindig a szűkebbet huzza. Számos esetben akartunk foglalt adni, pénzünket azonban nem fogadták el, mert nincs protekciónk.

Kérdjük az állomásfőnök urat, mivel járunk hát kedvében, hogy mégis kapjunk fát?!

Zágráb. (Milyen a Máv. betegpénztára?) Megint előfordult itt minálunk egy eset, amely szomorú határozottsággal bizonyítja, hogy a Máv. betegpénztára tényleg beteg pénztár, hogy nem a tagok előnyét és javát szolgálja és hogy a tagok járulékaiból főtartott pénztár orvosai egyszerűen füttyülnek a tagok egészségének a megóvására és helyreállítására. Az eset a következő:

Éjnek idején Paulovits József fűtőházi lakatos munkástársunk hirtelen megbetegedett. Ötörccskét kapott és kinjában egészen félrebeszél. A halálra rémült felesége alig várta, hogy elérkezzen a Máv. betegpénztár orvo-

sának a rendelő ő ája. Elment és elhívta Schwarz Milán pályaorvos urat az otthon fetrengő férjéhez, de az emberséges doktor ur ridegen és egyszerűen azzal utasította el, hogy a beteg jöjjön maga. Hogy ő nem fogja elkényeztetni a betegeit. Ő neki nincs 150 lába és elég dolga van a kórházban. (Ez a kijelentés elég érthető célzás volt arra, hogy miért nem hozták érte fiakert.)

Igy a pályaorvos ur, aki természetesen egyszerűen betegsegélyzőpénztári orvos is, tényleg nem ment el a beteghez.

Hát ez egyszerűen botrány. A Máv. munkásnak nincs olyan vastagon a keresete, hogy fiakert küldhessen az orvosért vagy külön orvosi honoráriumot fizethessen. Ha volna annyi pénze a szegény embernek, bizonyára nem várnának marcangoló fájdalommal éjnek idejéből a rendelő-óráig, hanem hívnának egy másik orvost, aki gyalog is megteszi azt a 5—600 lépést a beteg lakásáig. De hát ilyen a Máv. betegsegélyzőpénztára mint jóléti intézmény. Bezzeg, ha az utolsó közgyűlésen elfogadták volna a szervezett vasutasok indítványait és öntudatos vasutasokat választottak volna a betegsegélyzőpénztár igazgatóságába, az orvos urak bizonyára többet törődnének a szegény vasutassal. De lesz még egy közgyűlés!...

Szombathely. (Műhelyviszonyok.) Mi szombathelyi műhelymunkások szinte már magunk is áttaljuk, hogy folyton a «följebbvalóinkkal» kell a mi lapunkban előhozakodnunk. De hát annyi a velünk ekövetett igazságtalanság, hogy egyre-másra kell szelöztetnünk. Van a III. osztályban egy Urbán nevű kovácsművezető, ki «aláre. deljeit» nem részesíti egyformán a munkabeosztásnál. Az egyik csoportot ellátja jó munkával, a másiknak ellenben, akire akármilyen okból haragszik, olyan rossz munkát ad, hogy alig keresnek valamit. Amellett még a munkárákat is folyton redukálja és így nehezíti meg amugy is nehéz életünket. Figyelmeztetjük jóakarattal, hogy hatáskörében pártatlan legyen, ne tegyen különbséget munkás és munkás között, jusson eszébe, hogy ő is munkás volt.

Reméljük, hogy ez a pusztá figyelmeztetés elegendő lesz arra, hogy igazságosabb eljárásra készítse Urbán urat és ő nem fog bennünket arra kényszeríteni, hogy részletesebben és keményebben foglalkozzunk vele.

A gőzgép jubileuma.

Kétszáz évvel ezelőtt, 1705-ben történt, hogy két angol gépész: John Caroley és Thomas Newermen szabadalmat kértek és kaptak az első gőzgépnek nevezhető készülék kizárólagos előállítására. A gépet azóta, természetesen, sokan tökéletesítették, míg mai fejlettségét elérte, de a modern technika még mindig talál rajta tökéletesíteni valót, s bár alkalmazását nem egy térről leszorította az újabb felfedezéseknek másik nagy eredménye: a villamosság, tökéletesítése még mindig előrehalad. A legújabb technika a természetben rejlő erők közül ma különösen a magasabb helyről valamely alacsonyabb helyre áramló folyóvizek, vizesések hőmpölygésében, alázuhanásában rejlő energiát s a tüzelőanyagban rejlő erőt használja fel céljaira és dolgozza föl munkává. A levegőben rejlő mozgási energiát, vagyis a szél erejét ma már kevésbé alkalmazza: a másik kettő hovatovább, egészen háttérbe szorítja. A víz mozgási ereje sincs kihasználva, hiszen például a Niagara vizesése egymaga mintegy három millió lóerőt képvisel, de még a legutolsó években épült hatalmas telepek is aránylag csak elenyészően kis részét használják fel ennek az óriási energia-mennyiségnek; az Egyesült-Államok nem többet mint körülbelül félmillió lóerőt. Igaz, hogy ezzel a vízi energiával szemben eltörpül az a mennyiség, mely Magyarország-Ausztriára jut (mindössze 16 ezer lóerő), de fo-

lyóvizeink felmérése éppen a bennők rejlő vízerő kihasználása szempontjából csak néhány évvel ezelőtt indult meg s ezen a téren a közel jövőben nagy haladás várható. Jelenleg a resicai vas- és acélgyár saját energia-szükségletének ellátására hatalmas vízierőtelepet létesít Ferencfalván, mely 220 méter eséssel nyolcezer lóerőt fog szolgáltatni. Ez lesz Magyarországnak legnagyobb ilyen telepe, melyet hihetőleg követni fognak mások. A gőzgépnél tehát a természeti erőben rejlő energiát munkává a meleg alakítja át. Ezt a meleget közönséges vízből nyerjük és pedig hevítés útján. A víz a kazánban a kazán falán keresztül meleget véve föl, nagy nyomású és nagy hőfokú gőzzé alakul, melyben energia, munkaképessé halmozódik fel: a gőz nyomó erőt gyakorol a kazán falára s midőn a kazánból a gépbe jut, előre tolja a mozgó dugattyút. Tehát munkát végez. A gőzgépeket két csoportba osztjuk, vannak gőzturbinák és vannak dugattyus gépek. Az előbbieknek a gőz sebességénél fogva gyakorol erőt egy kerék lapátjaira s ekként végzi a munkát. Működése a lehető egyszerű; ugyanazon az elven alapszik, mint a vízturbina. Éppen ezért eredete visszanyulik az ó-korba. A legelső gőzturbinát Hero szerkesztette; a XVII. század elején aztán az olasz Giovanni Branca készített gőzsugárral hajtott kereket, mely egy gyógyszerész-műhelyben használatos zuzó-kalapácsot mozgatt. Hazánkfa, Kempelen Farkas (1734—1804) szintén konstruált egy reakciós gépet, mely ugyancsak valamiféle kalapácsot hozott mozgásba; ütéseinek szaporaságát a kazán torkolatában elhelyezett csappal lehetett szabályozni. A gőzturbinák feltalálásának érdeme azonban Gusztáv de Laval svéd és Charles Algernon Parsons angol gépészeké. Ma az elektrotechnikán kívül a gőzhajózás az, melynél a gőzturbinának legnagyobb jövője van. Az újabb hajókat tényleg turbina-gőzösköknek építik; teljesítő-képességük sokszor a hatezer lóerőt is meghaladja. A gőzturbina a gőzgépeknek legrégibb, de egyúttal legmodernebb alakja is. Azok az első kísérletek, melynek a hő-energiának dugattyus-gépekben való felhasználására vezettek, azokkal a nagy természettudományi felfedezésekkel állanak szoros kapcsolatban, melyek a légnyomás ismeretét vitték be a természettudományi felfogásba. A levegő nyomásában hatalmas erőt fedeztek föl s rövid idővel Torricelli és Guericke Ottó híres kísérletezései után arra törekedtek a fizikusok, hogy valami uton-módon legritkított teret tudjanak előállítani emberi vagy állati erő-kifejtés nélkül. Az első kísérletek puskaporral történtek. Huyghensus és segédje, Papin, szerkesztettek elsőben ilyen gépet, mely hengerből és dugattyúból állt. A henger fenekén meggyújtották a puskaport, mire a gázok fellökték a dugattyút. Mikor aztán a gázok lehűltek, nyomásuk csökkent s a külső levegő nyomása lenyomta a dugattyút. A dugattyu ez aláereszkedésénél munkát végzett a gép: egy a dugattyuhoz kötéllel hozzákötött súlyt felemelt. Az első szerkezetet aztán ugyancsak Papin tökéletesítette, de az első gép, melynél nagynyomású gőz ereje végzett munkát, Savary szivattyúgépe volt. A «bányász barátja» azonban, mint gépet nevezte, sok szerencsétlenségnek okozója lett, de mégis általánosan használták bányavizek szivattyuzására.

A XVIII. században a Newcomen-féle atmoszférikus gépek voltak divatban, melyeknél a gőzt már külön kazánban fejlesztették s a gőzgép erejét himba útján vitték át. De a magyar Kempelen Farkas kivette a maga részét a gőzgép tökéletesítésében is; sőt gépénél már mozgó forgótengelyt alkalmazott s ezzel mellőzte James Watt-ot, akinek a forgattyu feltalálását általában tulajdonítják. Eddig a gőzgépek csaknem kivétel nélkül szivattyukat hajtottak, s legelőször bányavizek szivattyuzására használták őket. Kempelen gőzgépénél kiemelik a szakértők, hogy a gép más célokra is szolgálhat. A gőz-

gép további tökéletesítése azonban kétségteljesen James Watt érdeme, aki a forgattyú új szerkezetének feltalálásával a dugattyú egyenes irányú mozgását körforgásává változtatta át és megszerkesztette 1784-ben az első parallelogrammot, mely a himba és dugattyúzás kapcsolására szolgált. Ujabban a Watt-féle gőzgép külső képe, rendszere is megváltozott: egyszerűbb lett. A gőzgépnek ma is előkelő szerepe van a technikában. Közlekedési (vasút, hajó), gazdasági (cséplőgép, gőzeke stb.) eszköz, mely nélkül ma el sem lehetnének. Tökéletesítésének folyamata azonban nincs befejezve, s a mechanikusok még ma is azon fáradoznak, hogy munkasebességét fokozzák és szerkezetét még mindig egyszerűsítsék. (M. I.)

VEGYESEK.

Figyelem, bizalmiférfiak!

A kiadóhivatali munkák, de méginkább a lap expedíálásának egyszerűsítésére és az előfizetők lakcímeinek, valamint az általuk fizetett előfizetési összegek nyilvántartása és ellenőrzése céljából már lanunk első számának megjelenése óta a blockrendszer vezettük be és minden bizalmiférfi kis könyvecskét kapott az előfizetők és az előfizetések feljegyzésére.

Az előfizetési díjak szedésénél a blockrendszer szerint a bizalmiférfiakra rótt kötelességet is megkönnyíteni véltük, annyiban, hogy ne kelljen holmi papírdarabokra jegyezgetniük, amelyeket könnyen elveszthetnek, vagy pedig ha rögtön papírt nem találnak kéznél, ne legyenek kitéve annak, hogy az előfizetésre vonatkozó adatokat ellejtsék.

De azt tapasztaljuk, hogy hónapról-hónapra mégis több bizalmiférfi jegyezgeti a lap-adatokat holmi apró cédulákra. Hogy ez mennyi munkát ad, csak az tudja, akinek ideje van minden hónap 1-je és 15-ike után egy pár napot a kiadóhivatalban tölteni és megfigyelni a vele járó munkát, hogy hányszor kell egy blockot 20—30 darabka papírossal összehasonlítani, hogy egy név esetleg kétszer elő ne forduljon. Mert van oly eset, hogy egyik-másik bizalmi férfi az egyik hónapban (dacára annak, hogy blockja van) egy darab papírossal hozza be előfizetőit, a törzslapok le lesznek bélyegezve, a papírdarabok azonban, miután azokat eltenni nem lehet, meg lesznek semmisítve, a következő hónapban pedig a blockot küldi be és beleírja ugyanazon neveket, amelyek az előző hónapban a papírdarab szerint a törzslapon lettek lebélyegezve. Most minden egyes törzslapot a block-kal összehasonlítani, a blockot szintén lebélyegezni, háromszoros munkaidőt vesz igénybe, amit a rendes kezeléssel mellőzni lehetne.

Ebből származnak a legtöbb kellemetlenségek a lakcímváltozásokkal is, mert míg a papírdarabra csak a nevet és a befizetett összeget jegyezik fel, addig a következő hónapban, a blockban más lakcímet, a törzslapra jegyzettől egészen eltérőt találunk és természetesen, hogy az előfizetők nem kaphatták 2—3 hétig a lapot, ha csak levelezőlapot nem írnak, amelyben maguk jelentik be a lakváltást.

Nagyobb kellemetlenségre azonban az ad okot, hogy az ilyen papírdarabok gyanúsítást vonnak maguk után, amennyiben megtörtént, hogy egyik-másik bizalmiférfi egyik hónapban papíron jegyzett előfizetőkkel számolt be, a következő hónapban pedig, midőn a blockkal számolt le, volt olyan név is, amely a papírdarabon az előző hónapban elő nem fordult, már most a bizalmiférfi azt állítja, hogy ez a név is szerepelt a papírdarabon, mint fizető. Lehet, hogy tényleg fizetve van

és lehet, hogy nem, bizonyítani nem lehet, mert az apró cédulákat hónapon keresztül eltenni nem lehet. Másrészt pedig lehetetlen megtartani az emlékezetben sok ezer előfizető közül, hogy melyik fizetett, melyik nem, ha csak papíros-darabokra volt följegyezve.

Ez így tovább nem mehet. Kérjük a bizalmiférfiakat, hogy a papírdarabokat mellőzzék és vezessék rendszeresen csupán a blockot, így a kellemetlenségeket ki lehet kerülni, amelyek csak a közös nagy ügyünknek ártanak.

INNEN-ONNAN.

A lokomotivok élettartama. Ha elsőrangú vonatokon a technika legújabb és legelőkeltebb compound lokomotívjait látjuk, vagy ha egy vicinális vonaton a régi, divatot mult kis mozdonyokat látjuk ide-oda robogni, könnyen felmerül az a kérdés, vajon meddig van használatban egy lokomotív? A régebbi időben igen takarékoskodtak a pénzzel és ezért a lehető legjobb anyagból építették a mozdonyokat. Az újabb korban egész más szempontok vezérlék a mozdonyok szerkesztőit, különösen Amerikában uralkodik az a felfogás, hogy a mozdonyok csak azon részeit készítik a legjobb anyagból, amelyeknek illetlen való készítését a személybiztonság és a gyorsaság fokozása megkívánja. Máskülönben igen olcsó, mondhatni silány anyagot használnak a konstruktőrök és ezt azért teszik, mert a mozdonyokat 8—10 évi szolgálat után egészen forgalmon kívül helyezik, hogy helyükbe a technika legújabb találmányaival felszerelt mozdonyokat alkalmazzanak. Ezen eljárással két célt szolgálnak: megtakarítják egyrészt a drága előállítást, másrészt a drága javítást. Másképpen volt ez az első német vonalokon, például Nürnberg és Fürth között, ahol 1835-ben igen sok angol lokomotívot használtak; bár ezen gépek igen primitívek voltak, a «Der Pfeil» nevű mozdonyuk 45 évig volt szolgálatban. Statisztikailag van kimutatva, hogy egy mozdony 100.000 mértföld befutás után hasznavehetetlen és már ki sem javítható, de amíg ezen utat befutja, addig igen sok javításon megy keresztül.

Részeg vonata. Angolországban a Lancashire és Yorkshire-Railwyn különvonatot létesítettek, amely kizárólag részeg embereket szállít. Ez a különvonat, amelyet a néphumor már fölruházott a «Special Bacchus» névvel, csak ünnepnapokon és az azokat követő napon közlekedik. A függönyök gondosan le vannak bocsátva, este pedig diskkrét félfomály uralkodik a kupékban, úgy hogy az utasok alig látják egymást. Szombaton, július 15-én indult el az első részegvonat, még pedig hihetetlen eredménynyel. 140 utas váltott rá jegyet, olyan utas, akit a rendes vonatra nem eresztettek volna föl. Hála a «Special Bacchus»-nak, minden baj és idővesztés nélkül hazaérkeztek. Mégis csak nagy dolog a civilizáció.

A világ legkényelmesebb vasútja. A new-york—chicagói úgynevezett Pennsylvania-vonalon legutóbb luxur-vonatjáratot rendszeresítettek, mely úgy a vonat menetsebességét, valamint a kocsi berendezését s az utazó közönség kényelmét tekintve, felülmul minden eddigi vasutat. A vonat a 905 angol mértföld hosszú utat 18 óra alatt teszi meg, mely idő 16½ órára redukálódik, ha leszámítjuk a vonatnak az állomásokon való tartózkodási idejét s a menetsebesség csökkenését a hidakon és kisebb ivű kanyarulatoknál. A vonat minden kocsija villamvilágításra van berendezve, könyvtárral, dohányzó-, étkező-szalonkocsival van ellátva, azonkívül pedig egy olyan kocsi is van hozzákapcsolva, amelynek nyitott oldalai lehetővé teszik, hogy az utasok a vidék szépségeiben gyönyörködhesseken. Az étkező-kocsiban szép fiatal leányok szolgálnak fel s a hölgyeknek külön szoba-leányok állanak rendelkezésükre. Hogy mibe kerül az utazás a minden kényelemmel berendezett luxur-vonaton, arról hallgat a hirdás.

A föld vasutai. Egy német vasuti szaklap számítása szerint az összes vasutak (kivéve a közutakat) pályahosszúsága az 1902. év végén 838.216 km. volt. Ez a hosszúság egyenlítőnként (40.070 km.) több mint 209-szerosan mulja felül és 2-szer annyi,

mint földünk középtávolsága a holdtól (384.420 km.) A vasuthálózatból Európára 296.051 km. vagyis 35.2%, Amerikára 421.571 km. (50.2%), Ázsiára 71.372 km. (80.4%), Afrikára 23.417 km. (2.1%) és Ausztráliára 25.804 km. azaz 3.2% esik. Európában a befektetés tőkéje 79.009.000.000 márka, vagyis kilométerenként 299.372 márka, a többi földrészben összesen 67.890.000.000 márka, azaz kilométerenként átlag 148.719 márka. Az összes befektetés tehát kereken 147 milliárd márkára rug, amely összeg csak 4%-os kamatozással naponként 13.6 millió márka vasuti jövedelemnek felel meg. Látjuk, hogy Amerika első helyen áll a hálózat nagysága tekintetében, mert az összes hálózat felénél 2500 km.-rel hosszabb hálózata van. Az egyes államok közül is az Egyesült-Államok vannak elől, hálózatuk 325.777 kilométer léven. A második Németország 53.700 km.-rel, azután európai Oroszország 52.339 km.-rel, harmadik helyen Franciaország 44.654 km.-rel, Kelet-India 41.723 km.-rel, az Osztrák-Magyar Monarchia 38.041 km.-rel s Nagy-Britannia Írországgal 35.591 km.-rel. Az 1903. évben 145.000 lokomotív 310 millió lóerővel és 225.000 személy- és 3 millió teherkocsi volt forgalomban. Ezekkel az eszközökkel 3750 millió személyt és 2000 millió tonna terhet szállítottak, vagyis naponként 13 millió embert és 5¼ millió tonna teherátut. Földünk összes vasutainak üzeméhez, kilométerenként nyolc embert számítva, összesen 6.7 millió egyén kellett.

A leggyorsabb menetrend szerinti vonatsebességek. Nemrég egyik bécsi szaklapban statisztika jelent meg, mely a különböző országokban a vasutak leggyorsabb vonatainak óránkénti átlagos sebességét tünteti fel. Eszerint

Ausztriában:

déli vasút	48.4 km.
osztrák-magyar államvasút	55.6 »
cs. kir. államvasutak	66.9 »
északi vasút	60.0 »
észak-nyugoti vasút	55.8 »

Továbbá Porosz, bajor és szász

vasutak	67.0 »
Köln—berlini vasút	64.5 »
Berlin—hamburgi vasút	82.9 »
Paris Lyon—Medit	78.6 »
New-York—chicagói	78.4 »
Great-Western-Railv. London Exceter között	91.3 km.

átlagos sebesség óránként.

Ez az összeállítás fölületes és hiányos, mit az alábbiakban rektifikál a «Vasuti és hajózási Hetilap»: Nem tartja megemlékezésre méltónak, hogy a magyar-osztrák birodalomban tulajdonképpen a magyar szomszédnál futnak a leggyorsabb vonatok. Budapest és Marchegg között a 105. sz. vonat 232 km. hosszú uton átlag 75.6 km. sebességgel jár s sok helyen 90—100 km. sebességet is elér (3.12 óra menetrendszerinti időből, leszámítva 2 perc artózkodást Pozsonyban s 6 percet Érsek-Ujvároton).

Európában a leggyorsabban közlekedő vonat a francia du Nord vasút. Páris és Calais közötti 297.23 km. utat (Budapest—Bécs 278) 3 óra 1 perc alatt futják be a vonatok. Páris—Amiens között az átlagos sebesség 101.69 km.; ott 4 perc tartózkodása van a vízvétel végett. Amiens—Calais között az átlagos sebesség 96.06 km. A vonatok 4 hengeres Glehn-rendszerű compound lokomotívokkal továbbítottak.

Még megemlítjük a világ leggyorsabb, rendszeren közlekedő vonatát, az eléggé ismert «Atlantic City Tlyer»-t, mely Camden és a híres Atlantic City fürdő között közlekedik. Tulajdonképpen a Filadelfia—Reading Ry és a Pennsylvania Ry vasutak versenye okozta az óriási menetsebességeket. A győztes Pennsylvania Ry, amelynek vonatai a 89.30 km. hosszú utat átlag 109.35 km. sebességgel teszik meg. A vonat súlya rendszeren 160 t, de sokszor 200 t. nehéz is. Szombati napokon sokszor 500 utast szállít. Ez az átlagos sebesség még feltehetőbb, ha tekintetbe vesszük, hogy mindkét állomáson 1.06 km. hosszúságon köruton fut, 24—14 km. sebességgel.

Kiadóhivatali üzenetek.

Előfizetőknek. Napról-napra érkeznek levelek, levelezőlapok, azonkívül szóbelileg a bizalmiférfiak révén reklamációkkal, panaszokkal, hogy egyik-másik előfizetőnk nem tudja, miért nem kap lapot és ha kap, rossz lakáscímmel van ellátva, amiért esetleg csak 2-3 nap múlva jut kezeibe. Ez onnan van, hogy legtöbb előfizetőnk, ha 2-3 lapot nem kap, csak akkor jön reklamálni és nem veszi figyelembe azt az általa elküldött hibát, hogy lakásváltozását is csak 2-3 hét múlva jelenti be, akkor, mikor reklamál. Mindenkinek tudnia kell azt legfeljebb 14 nappal előbb, hogy hol lesz az új lakása és tudnia kellene azt is, hogy lakásváltozást nem akkor kell bejelenteni, ha már 2-3 hete az új lakásban van, hanem 1 héttel, mielőtt beköltözik. Tartsák ezt a szabályt szem előtt előfizetőink és akkor nem lesz panasz, hogy a lapot a megjelenés után egy pár nappal később vagy egyáltalában nem kapják.

Felülfizettek a lap részére: Máv. ny. —.60 K, Sz. J. —.60 K.

Szerkesztői üzenetek.

Obszerváció. Szervezetünk ügyésze fogja a választ megírni.

Érsekujvár. Türelem. Rövidesen válaszolni fogunk.

Mén az vigan. Lapokat elküldjük. — Hívják össze a gyűlést, szónokot a szervező-bizottság fog küldeni. — Valószínűleg 1 korona.

Többeknek. Emlékirat elfogyott. Ha úgy tetszik, megküldhetjük lapunk 24-25. számát, amelyben ugyancsak szó szerint van közölve.

Nyugoti kovácsműhely. Igaz, hogy az önök művezetője minden egyéb, csak angyal nem, de van annak más módja is, hogy őt kigyógyítsák. Próbálják meg. Ha az általunk ajánlt módszer nem használ, akkor bátran neki a nagy nyilvánosság előtt. Nem fogjuk kimélni.

Kérlek, Arad. Mi őszintén és leplezetlenül megírtuk a mi véleményünket arról a svindliről, de utasítást, hogy mitévők legyenek, egyelőre nem adunk. Azt föltétlenül tanácsoljuk, hogy semmiféle nyilatkozatot alá ne írjanak. A legközelebb megtartandó országos vasutas-nagygyűlés fogja eldönteni, hogy mi szervezett vasutasok belépünk-e abba a — tiszteesség ne essék, szólván — szövetségbe, avagy nem. Annak az utasításait azután pontosan és lelkiismeretesen teljesítenünk kell.

B. Temesvár. Elismeréssel kell fogadnunk a lapunk és a szervezet érdekében kifejtett működését. Csak folytassa hasonló szellemben és hasonló buzgalommal. Üdv.

Altiszt, Budapest. Igazán nagy örömmel olvastuk színi igaz és becsületes levelét. Nem csak azért, mert egy új és becsületes harcost nyert önben a vasutasok szent és igaz ügye, mert habár nagy súlyt helyezünk minden egyes kartársra és az olyanra mint ön, a legnagyobbat, mégis áll miránk is az a közmondás, hogy «egy fecske nem csinál tavaszt». De örömmel és — bevalljuk — némi kárörömmel töltött el bennünket az a megjegyzése, hogy a Vasutasok Lapjának utolsó számában közölt az a furcsa híre hívta föl figyelmét a lapunkra, ön megvette az utolsó számot, az fölkellette az érdeklődését és a régebbi számokat is megszerezte. Azoknak a figyelmes átolvasása után pedig kijelenti (szerénytelenségnek ne lássék, ha saját szavait idézzük), hogy «őszintén és bátran csak mi mondjuk ki az igazságot» és kérdi, hogy fölvegyük-e soraink közé. Hogyne, kész örömmel. A zsírondistákról pedig elmondható, amit Goethe Faustjában Mephistóval

mondhat: «Ich bin ein Theil von jener Kraft, dir stets das Böse will und stets das Gute schafft.» (Egy része vagyok annak az erőnek, amelyik mindig a rosszat akarja és mégis mindig jót terem.) Szívöböl üdvözljük önt a harcoló vasutasok között. Iparkodjék környezetében hivatkozni a mi közös jó ügyünknek!

Obszerváció. Így, névvel és helylyel talán még sem volna ajánlatos közölni. Félre tettük a jövő számra, de kérjük szíveskedjék megírni sürgősen, kívánja-e, hogy kiírjuk a szereplők nevét és az eset helyét vagy csak általánosságban közöljük-e a panaszt. Mert hiszen jogosult a panasz, de tudja, hogy «beszélj igazat és betörök a fejed». Már pedig mi inkább elviseljük, hogy a mi fejünket bántsák igazmondásunk miatt, nekünk ugyanis nem árt, mint azt, ha munkástársainknak esik bajuk. Tehát: sürgős választ kérünk.

Figyelem, vasutasok!

Rövid idő múlva megjelen

— a —

Magyar Vasutas-Naptár.

Kiadja:

a „Magyar Vasutas” szerkesztősége.

A «Magyar Vasutas-Naptár» csinos kiállításban, zsebnaptár alakban fog megjelenni. Gazdag tartalma és csinos kiállítása naptárunk szórakoztató és oktató cikkeken kívül tartalmazni fogja mindazokat az utmutatásokat és tanácsokat, amelyekre a vasutasélet bármely terén szükség van és így a Magyar Vasutas-Naptár nélkülözhetlen kézikönyve lesz minden magyar vasutasnak.

Kérjük testvéreinket, tegyenek már most meg mindent, hogy a «Magyar Vasutas Naptár»-t minél szélesebb körben terjesszék.

HIRDETÉSEKET

a 20,000 példányban megjelenő «Magyar Vasutas-Naptár» részére elfogad lapunk kiadóhivatala (VII., Csömöri-ut 28. szám.) — A «Magyar Vasutas-Naptár» az egész országban elterjed és az egész éven át forgatják tulajdonosai, tehát a legalkalmasabb eredményes hirdetésre.

Értesítjük előfizetőinket, hogy szerkesztőségünkben (VII., Csömöri-ut 28. sz., I. emelet, ajtószám 4.) minden csütörtökön este 7-8 óráig

ingyen jogi tanácsot

kaphat minden előfizetője a MAGYAR VASUTAS-nak.

Vidéki előfizetők levélben fordulhatnak jogi tanácsér lapunk szerkesztőségéhez. A Magyar Vasutas jogtanácsosa KÁDOSAI MARCELL dr. (O-utca 48., I. emelet).

Felelős szerkesztő: Farkas Izor.

Laptulajdonos: A magyar vasutas-szervezet.

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

C S E R E.

Mely **kovács** volna hajlandó akár műhelybe, akár fűtőházba **cserélni Moravicára**. Ajánlatok a Magyar Vasutashoz (VII. Csömöri-ut 28.) intézendők.

Vasutasok! Munkástársak!

Kávéház-átvétel.

A nagyérdemű közönségnek tisztelettel tudomására adom, hogy a **Csömöri-út és Nefelejts-utca sarkán levő**

Vajda-Hunyad = kávéházat =

átvettem. — Kérem munkásbarátaim szíves pártfogását.

Kiváló tisztelettel

Klein Béla,
kávés.

MIÉRT BUKOTT EL A VASUTAS SZTRÁJK?

Szociálpolitikai tanulmány.

Írta: Rába Sándor.

Ára: 24 fillér.

HAZAFISÁG ÉS NEMZETKÖZISÉG

Írta: Garami Ernő.

Ára: 4 fillér.

Alkotmányt Magyarországnak!

Minő az igazi népképviselő?

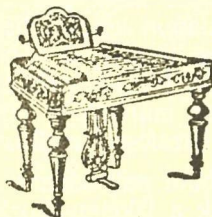
Írta: Bresztóczy Ernő. — Ára: 6 fillér.

Kaphatók:

a „MAGYAR VASUTAS” kiadóhivatalában,
BUDAPEST, VII., Csömöri-ut 28.

Cimbalmok,

legújabb modellűek, kitűnő zongora-hanguak, dupla acél-szerkezetűek készülnek saját műhelyekben; részletfizetésre és kölcsönképpen is kapható



AZ ÖNTANULÁSI
CIMBALOM-ISKOLA

amelyből megtanulhat mindenki magánosan, tanító nélkül alaposan kottából cimbalmozni. Kapható 10 koronáért

KOVÁCS JÁNOS okl. cimbalomtanárnál

7 Budapest, Erzsébet-körút 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-körút 55. sz.

Raktár: TÖRÖK JÓZSEF gyógyszer-tárában, 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-körút 55. sz.

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