



A MAGYARORSZAGI VASUTI SZEMÉLYZET ÉRDEKEIT KÉPVISELŐ KÖZLÖNY

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

Előfizetési feltételek:

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

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

Munkástestvérek!

A Vasuti Munkások Országos Szövetsége készül.

Azt az időt, amíg a miniszter az alapszabályokat véglegesen jóváhagyja, fel kell használni a fővárosban is, a vidéken is.

Tartsatok mindenütt gyűléseket és értekezleteket a Szövetség eszméjének terjesztése céljából és a lefolyásukról értesítsetek bennünket.

És ne feledkezzetek meg a Szövetség szervezési alapjáról. Járuljon hozzá kiki egy téglával a mi nagy és szép otthonunk fölépítéséhez.

Munkára föl, testvérek!

Üdvözlettel

az országos szervezőbizottság.

Mi lesz a fegyelmi bíróságokkal?!

Több már három hónapnál, hogy a kereskedelmi miniszter ismeretes rendeletét kiadta, válaszképpen az általunk betérjesztett emlékiratra. A miniszter ur által elrendelt reformok kö-

zött a legnagyobb értékűnek a *fegyelmi bíróság* alakítását tartottuk. Nem csak azért, mert a fegyelmi bíróság révén tényleg sok igazságtalanság lesz elkerülhető és számos visszaélésnek útját szegik hanem azért is, mert ezzel a munkások megbecsülését és jogi helyzetük biztosítását láttuk.

Több mint három hónapja mult már el a rendelet kibocsajtása óta, de a kilátásba helyezett és elrendelt reformok közül vajmi kevés ad még életjelt magáról, a fegyelmi bíróságnak pedig még csak a csiráját sem látjuk. Vörös László kereskedelmi miniszter idézett rendeletében fölhipta a Máv. igazgatóságát, hogy az általa megjelölt alapelvek szem előtt tartása mellett a fegyelmi bíróságokra vonatkozó szabályokat dolgozza ki és ennek megtörténtéről, valamint a fegyelmi bíróságok életbeléptéről tegyen a miniszternek jelentést.

Az igazgatóság — sajnos — nem igen töri magát a miniszter rendeletének a végrehajtásában. Egy negyed év hosszú idő. Ez alatt az idő alatt töménytelen szabályzatot készíthetett volna a sok hivatalnok, titkár, előadó ott az igazgatóságnál. Csináltak is bizonyára sok mident. Elintézték, foglalmaztak tengernyi aktát, meg íratot, csak csupán arra nem volt ideje, hogy azt a szabályzatot készítse el, amelyet a munkások érdekében a miniszter elébe utalt.

Nem tudjuk, megreklamálta-e már a kereskedelmi miniszter ur a Máv. igazgatóságánál, hogy végrehajtották-e már az utasítását. Mi a magunk részéről *megsürgetjük a fegyelmi bíróságok intézményének nyélbeütését.*

Csodálatos dolog, hogy a szárnyas-kerék intézetének a legfőbb vezetősége csigatempóval dolgozik akkor, amikor a munkások érdekeiről van szó. Megtanulhatta volna már az igazgatóság

a gőzerővel való előrehaladást. Azt hisszük, hogy 40,000 szorgalmas, becsületes munkás érdeke csak megkövetelhetné, hogy az igazgatóság komolyan vegye a miniszter rendeletét és azt huzás-halogatás nélkül hajtsa végre.

Teljes tisztelettel, de a legnagyobb határozottsággal kérdezzük tehát: *mi lesz a fegyelmi bírósággal?* Csak nem akarják odafenn az igazgatóságnál addig halasztani a szabályzat elkészítését, amíg minden vasuti munkás arról nem győződött meg, hogy hiába ígér a miniszter fűt-fát, ha az igazgatóság nem akarja, hát nem lesz belőle semmi?

Vagy talán arról akarja meggyőzni az igazgatóság a munkásokat, hogy kár volt örömmel és elismeréssel fogadni a miniszter ur rendeletét, mert ami benne jó és üdvös volt, az nem egyéb szemfényvesztésnél?

Vagy egyszerűen rosszakaratból, a munkások iránt való gyűlöletből huzák-halasztják a szabályzat elkészítését és a fegyelmi bíróságok életbeléptetését, csak azért, hogy még egy csomó munkást lehessen szó nélkül elbocsajtani és a többi munkás elkeseredése még nagyobb legyen?

Amint ezekből a kérdésekből kiteszik, sokféle magyarázatra alkalmas a fegyelmi bíróságok késése. És nemcsak az igazság, hanem az észszerűség is azt diktálja az igazgatóságnak, hogy a lehető legsürgősebben üsse már végre nyélbe azt a szabályzatot.

Miután pedig már szó van a szabályzatról, ne essék zokon, ha néhány részletkérdésre nézve is véleményt mondunk. A fegyelmi bíróságok elnökeire nézve, sajnos, már a miniszteri rendelet intézkedett és így az igazgatóságnak nincs módjában reparálni az itt elkövetett hibát. Hibának tartjuk ugyanis, hogy a műhelyfőnökök a fegyelmi bíróságoknak döntő

szóval fölruházott elnökei. Mert hiszen a műhelyfőnök bocsájtja el a munkást és így az ő intézkedése ellen folya-modik az illető munkás a fegyelmi bírósághoz. Tanu, panaszos, bíró, döntő pártatlan lesz tehát egy személyben a műhelyfőnök, ami bizony nem egészséges állapot.

Ezen a szabályzat már nem igen változtathat. De sok hibát kikerülhet a bíróságok szervezése körül. Egy-néhány kívánságot ideiktatunk.

A fegyelmi bíróságok tagjainak a megválasztása ne történjen meg'epetés-szerűen, mint a nyugbérpénztári és betegsegítő pénztári választásoknál, amikor alig egy-két órával előbb tudták meg az érdekeltek, hogy választaniok kell. Írják ki minden szolgálati helyen és műhelyben *legalább nyolc nappal előbb* a választás napját és óráját, hogy a választómunkások a jelöltekre nézve megállapodhassanak és a választás simán és a céljának megfelelően folyhasson le.

Egy másik fontos és az egész intézmény értékére nézve mértékadó kívánság az, hogy a fegyelmi bíróságok tárgyalásai szabadok és a határozathozatala *titkos szavazás* útján ejtessék meg. Nem akarjuk látatlanban azzal gyanúsítani senki emberfiát, hogy befolyásolni akarná a bíróság tagjait, de azt mindenki megengedi, hogy történhet befolyásolás még hallgatag módon is. Ezt pedig csakis a titkos szavazással lehet kikerülni.

A miniszter ur a fegyelmi bíróság célját abban jelölte meg, hogy a munkások megnyugtatóra alkalmas. Ha tényleg meg akarják nyugtatni a munkásokat, akkor csinálják meg végre azt a szabályzatot és csinálják meg tisztességesen!

Az Istvántelki műhelyből.

Az ország legujabb és egyik legnagyobb műhelye az *Istvántelki főműhely*. Szeret ezzel a műhellyel eldicsekedni a Máv., hogy ez nemcsak modernül berendezett műhely, hanem minden tekintetben *minta-műhely*. Kétségtelen, hogy építkezés és külsőberendezés tekintetében az Istvántelki műhelyben a technika összes vívmányait alkalmazták, de a belső viszonyai a műhelynek, a munka- és kereseti viszonyok éppenséggel nem mondhatók fényeseknek.

A Máv. igazgatósága nagyon büszke és kényes az Istvántelki főműhelyre. Ajánljuk a figyelmébe a következő panaszos leveleket és azokból illetékes helyen megtanulhatják, hogy mennyit kell még tenniük, míg az Istvántelkiből tényleg minta-műhely lesz:

I.

A vén nyugoti műhelynek viszonyai teljesen ráillenek a modern berendezésű Istvántelki főműhelyre is.

A munka helytelen beosztása, az egyezményes munkarendszer, valamint a mi általunk oly régóta óhajtott (de nem úgy, hogy a keresetünkbe sujtson) megrövidített munkaidő, minden hozzájárul ahhoz, hogy a legálmosabb munkástársunknak is kényissa a szemét!

A munkafeltételek ugyanazok a modern főműhelyben, mint akár a vén nyugoti műhelyben.

A munkabeosztás körül egy kis jóakarattal nagyon sokat lehetne tenni. Ugyanis minden Máv. műhelyben már november-december hónapban ismerik a rá következő évre eső munkaösszeget.

Hogy miért kell a munkát úgy beosztani, hogy 10 hónapig sok a munka, addig 2 hónapig majd semmi munka sincs, azt igazán nem tudjuk.

Az egyezménymunkát no azt is furcsán fogják fel nálunk. Megalkusznak a munkára a munkás nélkül, ha nem hajlandó azért az árért a munkát elkészíteni, munka-

megtágadás címén megmutatják, hogy merre csinálta az ács az ajtót.

A munkaidőre csak annyit, hogy van hónap és olyan osztály, ahol 12 órát dolgoznak, ha kell szombaton éjjel is, nappal is, tehát 20 órát is dolgoznak. Van rá eset, ha munkástársaink közül egy nem akar időn túl dolgozni, úgy rossz munkát adnak annak és így az a keresetében lesz megrövidítve.

Van közöttünk olyan szegény flótás is, akit elküldenek 3—4 napig sétálni, dacára annak, hogy már úgy is megrövidített munkaidő mellett dolgozik.

Tehát az Istvántelki főműhely (a modern máv. műhely) munkásai ugyanis most vezetnek a 9 órai munkaidővel; de tovább megyek: olyan szorgalommal végezték egész évi, azaz a 10 óra eső munkát, hogy a két óra alig van már egy kis munkájuk. Amennyiben e két hónap alatt ugyan lett volna idő arra, hogy valamelyik szegre akasszák az állukat, de nem tették; azonban *felhívják az igen tisztelt és illetékes körök figyelmét arra: hogy bár modern alapon épült fel a műhely, de nem úgy lesznek a munkásügyek elintézve, azaz nem a modern kívánalmak megfelelőleg!*

A mi memorandumunkban kért 9 órai munkaidő mellett, valamint a máv. munkásoknak ugyan ott kért rendszeresítésük mellett, már a gyakorlat is azt bizonyítja, hogy ezen sérelmeink csak akkor és úgy orvosolhatók, ha ezen kérésünk teljesítve lesz.

A kérésünket, a munkaidő megrövidítéséből származó kereseti differenciáinkat, orvoslásképen az igen tisztelt osztályfőnök uraknak adtuk elő, mire azt a határozott választ kaptuk: hogy 10 órás keretben e hó 26-tól fogva a munkaidő a rendes lesz.

Volt ugyan az igen tisztelt oszt. főnökök közt olyan is, aki nem a XX. században és nem egy modern műhelybe való kijelentést tett, ugyanis úgy vélte a munkások kérését megoldani, hogy amennyiben az új műhely nagyon sok pénzbe jött, itt nem lehet annyit fizetni, továbbá azt is mondta egyikünknek, hogy maga nekem nem tetszik!

Magától értetődik, mi ezt nem vesszük ezen főnök urtól komolyan, s tisztelet a kivételnek.

Ha e hó 26-ig a mi kérésünk kedvező elintéztést nem nyer, úgy egy országos bi-

A „Magyar Vasutas“ tárcája.

Az amnesztia.

Írta: M. Brée.

— A cár, a mi atyuskánk, kegyelmet adott neked. Szabad vagy. Elmehetsz.

Ugy kellett erőszakkal kituszkolni a rabot, hogy az ajtót betehessék utána. Az ember megállott és gyámoltalanul nézett vissza a csöndes börtönépületre, mintha félne a szabadságtól. A fény bántotta a sötétséghez szokott szemét és a tüdejének a penészes celle után nehéz volt a friss levegő.

Végre a sapkáját mélyen a szemére huzta és tétován, bizonytalanul megindult. Három-négy lépést haladt, aztán meg kellett állania. A lábai oly nehezek voltak, — mert levették róluk a súlyos bilincseket, amelyeket úgy megszokott, mint a börtön homályát.

Megint elindult és a lábait oly esetlenül, oly határozatlanul, gyáván emelgette, mintha most tanulna járni. A sapkája alól bátoratlanul nézett föl. Most látta, hogy már a Néva partján van.

Kora reggel volt még és az utcákon alig volt élet. Mint egy madár, amelyet most eresztettek ki a kalitkából s a legközelebbi háztetőn gubbaszt, mintha elfelejtette volna a repülést: úgy ödöngött a kiszabadult rab a parton. A víz morajától remegni kezdett, — mint mindennap a börtönében. Folyton

hallotta magasan a feje fölött a folyó lüktetését és örökösen félt, hogy a Néva kiszakad a medréből és elborítja a földalatti tömlőöket.

Lassan körüljártatta a tekintetét. Minden olyan ismerősnek és mégis idegennek tetszett előtte, mint valami, amit az ember egyszer álmában látott. Nem álm-e vajjon, hogy ő valamikor szabad volt?

Most valami melegség futotta el az agyát. Eszébe jutott, hogy az atyuska megbocsátott neki. De mit? Mit bocsátott meg? Mit követett el ő akkor? Nem tudta. Nem tudta akkor sem, amikor belelőtték a dohos sötétségbe. Nem tudta, hiszen senki sem világosította fel, a börtönőrök nem feleltek neki, amikor ordítva, üvöltve tudakolta: — Miért? Miért? Azután nem igen érdekődött; kezdett nagyon keveset gondolkodni és érezni...

Lassan fölbotorkált a hidra. Megpóbálta a hid nevét elolvasni. Ez nem ment könnyen, az ember kinosan tagolva olvasta, mint egy ábécés gyerek, aki nin's tisztában a betűkkel: Tro-ic-ky-hid. «Troicky-hid» — ismételte most már határozottabban és ez a név régóta alvó fogalmakat, emlékeket költött fel az agyában. Most tudta csak, hol van. Ott, a hidon túl, a másik parton lakott valamikor, ott élt, ott volt boldog... Mikor? Mikor lehetett az? Öt éve?... Tíz?... Vagy egy egész emberélettel ezelőtt?

Az ember eltűnődött. Nem birta megállá-

pitani, hány éves most. Öregnek, nagyon öregnek érezte magát. A börtönben nem számálhatta a napokat, nem tudta a monoton sötétségben, mikor mult el egy nap és mikor jött a másik. Hetek, hónapok, évek — egy hosszú csönd, egy végtelen sötétség.

Tovább botorkált. Egy üvegkereskedés elé ért, ahol a kirakatban nagy, csillogó tükrök voltak fölakasztva. Egyszerre megdöbbenve állott meg. Egy nyomoruságos alakot látott maga előtt állani, egy szárnalmas, össze-száradt, elnyomorodott embert, fehér hajjal, besüppedt, fénytelen szemekkel, egy fakó, száraz halottarcot és egy rongyokkal borított csontvázat látott maga előtt. Megriadva nézett körül. Senkit nem látott a közelben. Irgalmas Isten! Csakugyan az ő képe volna ez a tükörben? Egy hajszálynit nem hasonlít ez a szomorú roncs az akkori friss, erőteljes fiatalemberre...

Nyögve menekült a tükör elől, ez a látvány minden ébredő energiáját megsemmisítette. Lassan, félénken lépegetett és sorra fölismerte az utcákat, amelyeken áthaladt, a Newsky-Prospektet éppen most hagyta el és a moszkvai külvárosba ért, ahol hajdanában lakott.

Most meggyorsította a lépéseit, nem bámszkodott az új házakra, ismeretlen üzletekre, kis görbe, nyomoruságos utcákon keresztül végre egy vén, piszkos, roskatag

zottság fog a mi érdekünkben az illetékes helyen a mi ügyünkben eljárni.

Anti zsirondista.

II.

Az Istvántelki műhely *napibérben dolgozó* munkásai régebb idő óta el vannak keseredve a rendezetlen kereseti viszony miatt. Ezért felkérték bennünket, hogy lapunk révén a felsőbbbség tudomására adhassák kérésüket. Ezek pedig a következők:

Legalább 50 százalék pótbér, (most van némelyiknek 20 százalék pótbér, a többinek semmi) azután minden 2-ik vasárnap szabadok lehessenek. Ez a pótbér nem minden munkásnak van meg. Ezek a napibér munkások mind amellet, hogy hosszabb a munkaidőjük, t. i. a vasárnapkal, meg a túlórával, amely igaz, hogy ritkán fordul elő, de van eset, ahol igenis előfordul hetenként kétszer, háromszor is), sokkal kevesebbet keresnek, mint a többi szakképzett munkások. Ámbár a mai viszonyok mellett ezeknek sincs fényes keresetük.

Ezen helyzetet két szóval lehet jelezni: a «szokni vagy szokni» jelzővel.

Ezekhez a napibérmunkásokhoz tartoznak: az üzemfentartási géplakatosok, szerszámkészítők és szijgyártók, továbbá a rajzpad munkások.

A legutolsó memorandumunkban, melyet januárban adtunk, át a műhelyfőnökségnek, nyomtatékosan fejeztük ki elkeseredésünket. Azóta egyenkint is többször kértünk általános javítást, de 20—40 fillérnyi béremelésnél egyebet nem tudtunk elérni. Ugy bántak velünk, mint a magyar államvasutak mostohagyermekével. Mikor láttuk, hogy a fűtőházi munkások bérvizonyait rendezték, azóta nyomasztó nyílt kérdés marad: miért nem lehet a miénket is rendezni?

Az Istvántelki műhely napibérben dolgozó munkásai.

SZEMLE.

BELFÖLD.

A szervezkedés hatalma. Érdekes és tanulságos dolog történt a napokban Oroszországban. Ismeretes, hogy röviddel ezelőtt

sztrájk volt az orosz birodalom összes vonalain. A sztrájk befejezése után az erőszakuralom bosszura lihegett, elfogták a sztrájk vezéreit és haditörvényszék elé állították őket. A samarai haditörvényszék Szokolov vonatvezetőt és a vasuti sztrájk más vezetőit, *halálra ítélte*. A vasutasok szervezetének központja erre az orosz vonalakhoz táviratilag azt a parancsot intézte, hogy *amennyiben a halálos ítéletet éjfélig nem helyezik hatályon kívül, az általános sztrájkot azonnal kezdjék meg*. Este nyolc órakor Kilkov közlekedési minisztertől távirat ment szét, hogy a hadügyminiszterrel történt személyes megállapodása értelmében *a halálos ítéletet hatályon kívül helyezik*. Szokolov és társai perét elhalasztják és más bíróság elé utasítják. Ezzel az általános sztrájk elmaradt.

Ehhez az esethez magyarázatot fűzni igazán fölösleges. Még a cár erőszakuralmánál is erősebbek az orosz vasutasok, mert összetartanak és szervezve vannak.

Keleti Ö. Lajos is megszólalt. Keleti Ö. Lajos ur is megszólalt végre és tudomást vett lapjában a szövetségi mozgalmakról. A szövetségek megalakításában, előkészítésében, az alapszabályok megvitatásában semmi része nem volt sem Keletinek, sem lapjának, a Vasutnak. Pedig hát a legfontosabb kérdés ez, amely a sztrájk óta a vasuti alkalmazottak összes rétegeit foglalkoztatta és valamirevaló vasutasnak, főleg pedig vasutaslapnak tízzel-lélekkel részt kellett volna kérnie a szervezés nagy munkájából.

Most, hogy ugyyszólván minden kész mindenütt, a nagy munka el van végezve, most jön Keleti ur és elkezd bölcselkedni a szövetségekről. «Vasuti szövetségek» cím alatt megírja, hogy három szövetség is alakult, a Tursányi-féle, a mozdonyvezetők és a munkásoké, azután pedig «megpendit egy eszmét». Nehogy azzal vádolhassanak, hogy elnyomjuk az ellenfelek véleményét, leközzöljük a következőkben Keleti ur «eszméjét»:

A fentieket összegezve, tényként megállapítjuk, hogy a vasutasok szövetsége helyett három létesül, röviden: az összes vasutasoké, a mozdonyvezetők

és a munkásoké. Aktiv részünk nincs egyikben sem, nem is lesz. Nem látunk azonban semmi okot arra, hogy most, amikor az alakulásnál felhevülő érzékenység tüze kialvóban van, ne ajánljuk bajtársainknak, hogy egyesüljenek! Legyen az egész személyzetnek egy egységes, erős, hatalmas szövetsége, mely közös szervezetében sokkal egyöntetűbben tudna működni az összesség javára.

Aki azt hiszi, hogy külön-külön alakulva, kasztkba töredezve bár, de párhuzamosan is tudnának működni, az csalódik.

Képzeli csak el azt az eshetőséget, hogy az a Batthyányi-féle szövetség megoldásra hoz javaslatba olyan eszmét, melylyel a mozdonyvezetők vagy a munkások szövetsége éppen ellentétes irányt követ, vajjon az intéző körök hogyan döntenek? Melyiknek a javára, vagy melyiknek az ellenére?

Ezért szükséges a szövetségek egyesülése. Le kell dönteni az utolsó választalat is. Az agilisán és ügyesen működő munkás-vezetőknek a résztvevő munkásság arányában kell helyet biztosítani a szövetség vezérleténél, s akkor a munkások bizonyára egyesülnek. Figyelembe kell venni a mozdonyvezetők különleges viszonyait s akkor ezek is kezét kézbe fogva, közreműködhetnek az összesség javára.

Azt hisszük, fölöslegesnek találja mindenki, hogy ezt az eszmét komolyan vegyük. Valamikor, évekkel ezelőtt lehetett volna egy testté tömöríteni a vasutasok összes kategóriáit. De sok hibát, bűnt, gyámkodást és visszaélést követtek el a szegényebb és alantasabb vasutasok rovására, aminek azután a széttagoltság a következménye.

Lehet, hogy idővel, kellő fölvilágosodás, fegyelmzés és nevelés után ismét egyesíteni lehet a különállókat, de annak az ideje még nem érkezett el. Így hát komolyan szóba sem jöhet a Keleti Ö. Lajos ur eszméje.

Annál is kevésbé, mert Keleti ur eljátszotta azt a jogot, hogy irányító befolyást gyakoroljon a vasutas-ügyek folyására. A fordított Midás király ő. Midás király kezében a sár is aranyrá vált, Keleti ur kezében is az arany is sárrá válik. Ez az «eszmé» pedig nem is arany.

A Máv. újjászervezése. A kereskedelmi miniszter tudvalevőleg a máv. szervezetének reformjával foglalkozik. A terv kidolgozását Szerényi államtitkárra bízta, akinek e munkában Ludvig elnökigazgató, a máv. összes igazgatói, Stettina min. tanácsos, Csöke min. tanácsos és az összes

házikóhoz ért. Dobogó szívvél állott meg előtte. Mosolygó verőfényben látta a szárnalmas viskót...

Lelkendezve futott be a kapun, de egy ismeretlen ember hirtelen útját állotta.

— Mit akarsz?

A jövevény szólni akart, de a szája hangtalanul mozgott. Olyan régen nem volt kívül beszélne.

— Beszélj hát, kit keresel! — ordított rá gyanakodva a paraszt.

A rongyos ember kinosan küzdött a nyelvével, amely elerőtlenedve, lustán hevert a szájában. A szemei kidagadtak az erőfeszítéstől, míg valahogy kinyögte:

— A feleségem!... A kis fiam!

A paraszt keményen végignézte az idegent.

— Itt? Ebben a házban?

— Itt, itt! — integetett a jövevény.

— Hát ki vagy te tulajdonképpen? Hogy hívnak?

— Engem... engem...

Az ember meghökkent. Mereven bámult a levegőbe, a szemöldökeit összehúzta, feljajdult, a két öklével csapkodta a homlokát... és nem tudta, nem jutott eszébe, mi a neve.

A paraszt föl kacagott.

— Haha, elfelejtetted a tulajdon nevedet, atyuskám!

Az idegen szemeiből forró könnyek csurogtak, reszkető ajkai fájdalmas szavakat rördeltek, az egész teste megtörve, megrogyva remegett... és a parasztnak az ajkára fagyott a kacagás, nézte mereven, sokáig a szerencsétlent...

— Jézusom — riadt föl egyszerre — csak nem te vagy Vaszili Szergevit?

Az idegen ajkáról egy vontatott kiáltás szakadt fel. A karjait a levegőbe vágta és kiáltozott: Én vagyok, az vagyok, Vaszili Szergevit!...

— Hát neked is megkegyelmeztek?

Szergevit nem felelt. Mintha valami eszébe jutott volna, összerázkódott és indulatosan félrelökve a parasztot, futni kezdett a házba.

— No, mi ütött hozzád!

— A feleségem, a gyermekem...

— Vagy úgy... te persze még nem tudod... hm...

— Mit? Mit?

— Jézus szent anyja magához vette...

— Meghaltak!...

— Nagy ideje már ennek, atyuskám... A szegény éhez az asszony nem birta szoptatni a csecsemőt... Az elpusztult. Az anyja ezt nem tudta elviselni. Egy éjszaka... a Troicky-hidról...

Vaszili Szergevit hörögni kezdett, mint egy vadállat, nekidült a háznak és tompa, vonagló sírás közt verdeste a fejét a falba.

— Atyuskám... gyere be hozzám, melegedj... — kérlete a paraszt részvétellel.

Mikor látta, hogy hiába vár feleletre, vállat vont és befordult a meleg szobába. Ő ugyan nem tehet semmiről.

Vaszili rángatózva állott ott, a fejét a falhoz támasztva. Végre fölemelte a fejét, még egyszer a házra nézett és nyögve kitámolygott az utcára.

A Troicky-hidon megint megállott és lebámult a hullámokba. Most érezte, miért volt mindig olyan rettenetes a Néva zugását a börtönben hallgatni.

Azután tovább vánszorgott bukdácsolva, mintha részeg lenne. A járőkelők csufolódtak rajta, az utcagyerekek számfűlet mutattak neki — az ember tompa kábultsággal támo lygott tovább, tovább, míg a hatalmas börtönépület elé ért.

Nekiborult a falnak és megrántotta a csengő fogantyuját.

Egy börtönőr kidugta a fejét a kapun.

— Mit akarsz itt?

— Miért volhatok hozzám olyan kegyetlenek, — miért lökietek ki innen!... — tört ki a vad siránkozás a Szergevit melléből. Bocsátsatok vissza. Hiszen én meg vagyok halva... ne engedjétek ki az életbe, engedjétek vissza a síromba...

— Kotródj innen azonnal! A jó, kegyes atyuska megbocsátott neked... Takarodj!

szakreferensek segédkeznek. A reform alapjául szolgáló emlékirat már elkészült. Minthogy a törvényhozás hozzájárulásával gyökeres reform nem vihető keresztül, az újjászervezésnek alapelveül a decentralizációt fogadták el. A központi igazgatóság és az üzletvezetőségek hatáskörét kiszélesítik. Ugyancsak kiterjesztik az alsóbb szervek, névszerint a forgalmi főnökök hatáskörét. Az újjászervezés hosszabb időt fog igénybe venni, de 1906 január 1-ével már teljes változás áll be a kereskedelmi minisztérium vasuti ügyosztályában és a vasuti és hajózási főfelügyelőség szervezetében. A főfelügyelőség önálló hatóság lesz, avval a rendeltetéssel, hogy a forgalmi szolgálat biztonságáról gondoskodik.

Vasutasok sorsa. Máramaroszigetről írják: E hónap 10-én a máramarosziget—körösmézei vasut egyik állomásán Kaisz mozdonyvezető oly szerencsétlenül állott a robogó vonaton, hogy a szél odakapta kabátja szárnyát a lokomotívhoz. Kaisz a vágányok közé esett és a vonat keresztülment rajta. Lábát és kezét a vonat elvágta és a szerencsétlen embert félholtan emelték ki a sinek közül. — Ez a vasutasok sorsa!

Az alkoholizmus ellen. A következőket írják a lapok:

Nagyfontosságú rendeletet intézett Vörös László kereskedelemügyi miniszter az államvasutak igazgatóságához a szolgálat biztossága érdekében. A miniszter rendeletében megtiltja az államszolgálatban működő vasutasoknak a szolgálati idő alatt a szesz italok élvezetét, egyben utasítja a hivatali főnököket, hogy esetről-esetre szerezzék meggyőződést, vajjon a szolgálatba lépő személyzet között nincs-e valaki ittas állapotban, akit a személyi és vagyonbiztonság érdekében a szolgálatról azonnal el kell tiltani.

Szót alig lehet emelni e rendelet tartalma ellen, de igenis sok szó fér ahhoz a magyarázathoz, amivel a miniszternek ezt a rendeletét kísérik.

A szolgálat biztosságát akarja Vörös László miniszter ur fokozni rendeletével. Mi nagyon kevés esetet tudunk elképzelni, ahol a személyzet részegsége veszélyeztette volna a szolgálat biztosságát. Részeg ember mindenütt előfordul, sértés ne essék, de előfordul még a miniszterek között is. Hát hogyne akadna a százezer vasutas között. Azonban a számos baleseteknek és szerencsétlenségeknek nem az alkoholizmus az oka, hanem más egyéb. Megmondjuk: a túleröltöttség, a kimerítő munka és az elégtelen kereset, amely képtelenné teszi a vasutast, hogy megfelelően táplálkozzék, minek következtében teste, szelleme elveszíti azt a rugékonyságot és elientállóképességét, amelyre főként és legelső sorban a vasuti szolgálatnál van szükség.

Ha a miniszter ur a szolgálat biztosságát akarja biztosítani — ami kötelessége — akkor gondoskodjék arról, hogy a vasutasok mind kellő pihenőhöz és kellő megélhetéshez jussanak. Ez lesz azután a célirányos reform és nem holmi antialkoholista rendelet, amelyre szintén szükség van ugyan, de amely egymagában fabatkát sem ér.

KÜLFÖLD.

Amnesztia az osztrák vasutasoknak
Az osztrák vasuti miniszter egy legutóbb kiadott rendeletében utal arra, hogy a személyzet egy részének a szolgálat rendes lebonyolításának megakadályozására irányuló mozgalmak immár befejezettnek tekinthetők, hogy az összes személyzet a kötelességszerű szolgálatvételhez visszatér. Azon tény méltánylásául, hogy a személyzet, előljáró hatóságának jóakaratu szándékaiban bizva, a rendes szolgálatot oly időben megkezdte, mielőtt még a vezetőség szigorúbb intézkedéseket kénytelen lett volna igénybe venni, valamint figyelembe véve a fennállott különös körülményeket, a vasuti minisztérium vezetője indítatva érzi magát, hogy az obstrukció-mozgalomból kifolyó valamennyi

büntetést elengedje. A vasutigazgatóságok ennél fogva utasítva lettek, hogy az esetleg már kiszabott büntetéseket töröljék, további fegyelmi intézkedéseket pedig ne fogantossanak.

Balesetbiztosítás Ausztriában. Az osztrák balesetstatisztika 1897—1901. évi eredményei vannak összefoglalva a legújabbban megjelent hivatalos kimutatásban, melynek céljai kimutatni a balesetek okait, a sérülések nemét, a balesetek következményeit, a gyógykezelés tartamát, a balesetek lényegét és mellékkörülményeit és ezeken az alapokon a baleseti védelem és egyéb szociálpolitikai célok részére anyagot szolgáltatni. A baleseti adatok az egyes területi balesetbiztosító intézetek szerint elkülönítve vannak feltüntetve és amennyiben célirányos, a sérült egyének nemé és kora szerint is meg vannak különböztetve.

Az I. táblázat szerint 10,000 teljes munkásra (vagyis az évenként 300 munkanapot dolgozó munkásokra) átlag 154.5 kártalanítással járó baleset jutott, melyekből 89.9 esett nem állandó, 58.3 állandó keresetképtelenséget, 6.3 eset pedig a sérült halálát okozta. A legtöbb baleset jutott a következő iparcsoportokra: kőbányák 360.2, fafeldolgozás 313.9, építési ipar 304.4, gépek, szerszámok és készülék előállítás 300.1, szállítás vizen 289.6, földművelés 269.6, szállító eszközök készítése 266.3 minden 10,000 teljes munkásra. A legkevesebb baleset fordult elő a következő iparágaknál (minden 10,000 teljes munkás után): dohánygyárak 8.3, színházi vállalatok 16.2, csipke-, céma- stb. készítés 19, selyemipar 10.1, ruházati ipar 29.7, gyapot- és félgyapot-ipar 46.5, polygraphikus ipar 49.2, nemesfém feldolgozás 55.8, üvegipar 56.4 stb. A legtöbb halálos kimenetelű baleset volt a földművelésnél és pedig minden 10,000 teljes munkásnál 45.3, azután a kőbányákban 27, a vízi szállításnál 25.2, az építési iparnál 20.5.

A II. táblázat a baleseteket gazdasági következményei szerint részletezi. Az összesen 95,260 baleset közül, melyekért kártalanítás fizetett, 54,487, vagyis 57.2 százalék ideiglenes, nem állandó keresetképtelenséget okozó baleset volt, amelyből az esetek kétharmad részében a keresetképtelenség a gyógykezelés befejeztével megszűnt, egy harmadánál a keresetképtelenség még ezután is megmaradt bizonyos ideig. 36,911 eset, vagyis az összes balesetek 38.7 százaléka tartós keresetképtelenséggel járt, végül 3,871 eset, vagyis 4.1 százalék halált okozott. Az állandó járadékok kétötöd része kis járadék, vagyis olyan, amely a sérült munkás évi keresményének 0—11 százalékát teszi ki. A tartósan keresetképtelen egyének járadéka átlag az évi keresmény 18 százaléka.

A III. táblázat a balesetek okairól ad képet. Az összesen 95,260 kártalanított baleset közül 2797 tehernek kézzel, vagy kézi kocsi-val való emelésétől, vagy mozgatásától, 2,570 kőbeomlásoktól, kövek leesésétől, földomlásától stb., 2,105 ipari vasutaktól, 1,975 körfűrészekről, 1,822 égéstől általában, 1,741 szerszámok használatától, 1,718 fel- és lerakástól, 1,385 kőszilánkok lezuhanásától stb. származott.

A IV. táblázat a baleseteket a sérülés neme szerint foglalja össze. A balesetek közül 6,563 a karokon (több a jobb-, mint a balkaron), a kezeken 6,055, az ujjakon 31,203, egyszerre a jobb- és balkaron 325, egyszerre mindkét kéz ujjain 155, a lábakon és azok ujjain 25,432 stb.

Az V. táblázat a sérült munkás gyógykezelésének tartamát tünteti fel. Azoknak a baleseteknek a száma, melyek után gyógykezelési járadékokat fizettek 84,073 volt és a gyógykezelés tartama, az első 28 napot leszámítva, átlag 49.3 nap volt. Azoknak a baleseteknek a száma, melyek felgyógyulással vagy halállal végződtek, 36,258 volt, ideiglenes keresetképtelenség maradt a gyógykezelés után 18,229 és tartós keresetképtelenség 36,911 esetben.

A VI. táblázat a sérült munkások átlagos évi keresményét tünteti fel, mely a balesetbiztosítási törvény 6. §-a szerint a kártalanítás kiszámításának alapját képezi. Az átlagos évi keresmény valamennyi balesetbiztosító intézetnél 815.5 korona volt és pedig a férfiaknál 849.3, a nőknél pedig 423.1 korona. Önként érthetőleg az átlagos keresmény a kor szerint is változó és pedig legnagyobb volt a 31—40 év között (912.5 K).

Mit akarnak a pályőrök?

Egyik pályőrtestvérünk, aki kezdettől fogva buzgó harcosa a Magyar Vasutas táborának, a következő indítványba foglalta össze azokat a kívánságokat, amelyek az ő véleménye szerint alkalmasak a pályőrök helyzetének a javítására:

INDITVÁNY.

1. A fizetésünk emeltessék 1000 K, azaz ezer korona évi fizetésre, egyszer és mindenkorra, minden fokozatos előlépés nélkül.

2. A ruházatot illetőleg kérjük: minden évben egy pár téli csizmát, két pár cipőt, egy posztó pantallót és két nyári fehéret, egy posztó zubbonyt és egy nyári kék festett zubbonyt a fehér helyett, egy nyári sapkát és minden évben negyedévenként — mint a hadseregénél — két pár alsó fehér ruhát, a téli negyedben pedig gyapjuszövetűt, az ugynevezett trikót. A köppenyt kérjük minden két évben, a téli sapkát ugyan két évre, az irha-subát pedig minden négy évben; a téli irha-suba lejártával ne kelljen azt újból 3 koronáért megváltani, hanem díjtalanul a sajátja legyen.

3. Kérünk tüzelő- és világítási anyagot és pedig minden évben 150 db ócska talpfát, ha pedig ez nem lenne elegendő, úgy a pályőrök újból kedvezményes áron szerezhessek azt be maguknak az osztálymérnökségtől, tíz fillér darab ár mellett. Világításra pedig két klg. kőolajat, vagyis petróleumot havonként, csupán a háztartásra, természetesen a szolgálati világítás nem értendő hozzá.

4. Mivelhogya mi pályőrök gazdálkodással foglalkozunk, ennél fogva kérünk ezer m² területű házi kertet és a vonat mentén levő kisajátított területet kérjük, hogy az kizárólag csak a pályőré legyen, ott hol ki-nevezett és véglegesített mozgóőrök vannak, ezek a vagyontalanságuk bizonyítása mellett jogosítva legyenek azokkal a pályőrökkel megosztani az említett területet, természetes díjtalan minden kisajátított területet, úgy a pályőrnek, mint a mozgóőrnek. A gazdálkodáshoz kérjük a szükséges gazdasági épületet és pedig egy 24² méter területű istállót, végül 4.50² méter területű sertésólat kettőre osztva egyenlő nagysággal, tekintettel arra, hogy bármily szerény gazdasági viszonyok mellett is szükséges ez, mivel a kijáró sertést nem lehet összezárnai a hizó sertéssel.

5. Kérjük az őrházak építését és átalakítását, úgy hogy legyen két szoba, konyha és éléskamra, tekintettel arra, hogy a mostani őrházak teljesen kicsinynek bizonyulnak, különösen nagy családnál és végül ami a legsúlyosabb hiba gyermekek családnál nem képes a pályőr kipihenni a szolgálati fáradságait, azonfelül az oktatás és utasítás alkalmával ki van téve a gyermekei pajkosságának, így számtalan esetben felemlíti a gyermeki pajkosság a felettes oktatónak a figyelmeztetését az apának, amely nem mindenkor kedvező.

6. A szolgálatot kérjük rendezni úgy, hogy télen a hó-eltakarítástól, nyáron pedig a fűtisztítástól fel legyünk mentve. Tekintettel arra, hogy a fővonalon a sűrű vonatok közlekedése végett a vonal bejárása és az értesítő továbbítása végett teljesen ki van zárva ezeknek, továbbá a fennebb említett munkáknak elvégzése; ezen felül a helyi érdekű vonalon ugyancsak ki van zárva ezen munkák elvégzése, mivel az említett vonalon hosszabb vonalszakasz csatolt be a pályőr felügyeletére, s ennél fogva nem képes a pályőr a személy- és vagyonbiztonságra kellő felügyeletet gyakorolni, mivel a szorosan vett szolgálat már teljesen agyoncsigázza az emberi erőt, s mert a lelkiismeret és a fennálló törvények értelmében feltétlenül szem előtt kell tartani a pályatest szilárdságát és járhatóságát, ez pedig csak úgy tehető meg, hogy ha a pályőr nem

lesz egyéb munkára szorítva, csak a vonal-bejárásra és őrködésre, ehhez természetesen hozzátartozik a csavarok és szegek szilárd állapotban való tartása.

A nyugdíjügyünket pedig kérjük rendezni olyképpen, hogy 4 százalékos befizetés mellett a 25 év lejártával már élvezzük a teljes nyugdíjjogosultságot, nem pedig a fennálló rend szerint, t. i. 36 évi befizetés mellett, mivel nagyon ritka esetben történik meg az, hogy 24 évi életkor betöltése után részesüljön az alkalmazott kinevezésben és véglegesítésben és így a 36 évi befizetés mellett oda jutunk, hogy elveszítjük a nyugdíj-élvezetet, mert a fáradságos szolgálat és a létért való munkában alig érjük meg a 60-ik életkort.

8. A szabadságot pedig kérjük rendezni, úgy hogy 6 napi szolgálat után egy teljes napi szabadságot élvezzünk, hogy az egész heti szolgálat fáradságait kipihenhessük, végül pedig a szolgálati helyiség elhagyására kérünk évenként 14 napi szabadságot kérelem nélkül és csak jelentés szerinti vétessék a kérelem tudomásul.

9. Az áthelyezést kérjük úgy rendezni, hogy az csak a választott bíróság döntése folytán legyen végrehajtható és a saját kérelme folytán engedtessek meg, de a nyári hónapokban teljesen kizárva legyen, mivel az érintett alkalmazottak nagy gazdasági hátrányt szenvednek az áthelyezések által, ha pedig előre nem látott áthelyezés bekövetkeznék, akkor kérünk a gazdasági vetésekért teljes kárpótlást választott szakértői döntése szerint, átköltözési átalány élvezéséért pedig kérünk 30 koronát minden körülmények között, mert a költségek minden módon felmerülnek.

10. A bevásárlási ügyeinket kérjük úgy rendezni, hogy havonként kétszeri utazásra adassék menetjegy igazolvány: a fennálló könyvecske, ezenfelül pedig bírjunk azzal a joggal, hogy ugyancsak kétszer havonként szállíthassunk 50 drbig baromfit a piacra értékesítés végett díjtalan szállítással, mivel-hogy ez szorosan a gazdálkodáshoz tartozik.

Ezek a pontok egyelőre csak magánvéleményt jelentenek. Szóljanak hozzá pályaőr-testvéreink. Irja meg mindegyik, hogy mit tart belőle helyesnek, mit nem. Mit akar kihagyni és mit akar belevétni. A beérkező leveleket szép sorjában közölni fogjuk a *Magyar Vasutasban*, úgy hogy minden pályaőr-testvérünk elolvashassa és megbírálhassa.

Ha majd ezzel készen leszünk, országos értekezletre hívjuk össze a pályaőröket és ott elkészítjük a benyújtandó emlékiratot.

*

Becsületbeli kötelessége minden előfizetőnknek és olvasónknak, hogy ezt a számot a pályaőrök között terjessze az egész országban.

Munkásügyek.

II.

(i.) Az a gazdasági harc, mely a tőke és munka között folyik, ott nyilvánul meg legélesebben, hol az életszükségletek kielégítésére szolgáló javak elosztása között nagy ellentétek mutatkoznak. Ha már most ennek okait kutatjuk, akkor oly jelenségekre bukkanunk, melyek új formákat öltöttek ugyan, de lényegükben ugyanazok ma is, mint amelyek évszázadok óta fennállottak és melyek megváltoztatására eddig komoly törekvések nem tettek arról a részről, mely annak hasznát látja; míg a másik rész függősége minden erre célzó törekvést meddővé tesz.

Egyik legfőbb oka ennek, hogy a *munkaszükséglet* legtöbb esetben *szervezetten* áll a

munkakindlat elébe és ez neki eddig sohasem tudott *tartós ellentállást* kifejtteni, mert *erkölcsi erejét a fizikai szükségletek* kényszere megbénította. Egyszóval az *anyagilekötöttség* zárta el a munkásnak társadalmi haladását és megszüntette tisztán a vagyoni alapított társadalmi ellentéteket, melyeket tévesen *osztálykülönbségnek* neveznek. A *társadalmi osztályoknak megszüntetésére irányuló törekvés* valójában csak a *fennálló osztályok gazdasági előnyeinek megszüntetése körüli harc*. A várat ostromló seregnek nem az a célja, hogy a bennlevőket magához lerántsa, hanem az, hogy feljusson hozzájuk.

A munkásosztálynak nincs más törekvése, mint azoknak a gazdasági előnyöknek részesévé lenni, melyeket — most nem vitatott — több vagy kevesebb joggal az emberiség egy kis része élvez. Az emberi jogoknak proklamálása, a munkaszabadság stb. hiábavaló ámitás, ha azoknak érvényesítésére mód nem adatik. Ezek kapcsán pedig csak az az egy kérdés merül fel, hogy van-e a munkának ahhoz való ereje, hogy a szükséges kelléket megszerezhesse magának. A *sok oldalról megnyilatkozó kívánságok, hogy az állam, a társadalom vagy a munkaadók gondoskodjanak a munkások anyagi jólétéről, a fejletlenség, a kiskorúság jelének tekinthető.*

Az ember is csak képességeinél fogva uralkodik a nálánál sokkal erősebb állatokon. Amíg a munkás másoktól várja sorsának javulását, addig önként lemondott emberi jogairól, szabadságáról és önállóságáról, vagyis másoktól való függőségi viszonyát szankcionálta.

A munkások megélhetésének, anyagi jólétének, erkölcsi haladásának biztosítása *ne legyen vita tárgya*, hanem oly *elvitathatlan jog*, mely tőlük semmiféle hatalom által, semmiféle körülmények között ne legyen megvonható. Mert hisz a társadalom hibája, fejletlensége az, ha nagy jólét mellett minden átmenet nélkül a tömegnyomor jelentkezik. Igaz, hogy egyéni elhatározás, képesség, munkakedv, rátermettség és számtalan más erkölcsi motívum is számottevő tényezőként jelentkezik a munkáskérdés igazságos megoldásánál; de ezeket még azok sem tagadják, akik a legszélsőbb irányokat képviselik és számolnak vele elveik megvalósításának küzdelmében.

Most már csak az a kérdés merül fel, hogy szükséges-e az *összes érdekelt tényezők* közreműködése a munkáskérdés megoldásánál, vagy pedig csak azoké, akik *szenvedőleg* érdekeltek benne. Itt a tapasztalat a legjobb utmutató. E téren tanulságot merítve évezredeknek lefolyt küzdelmeiből, azt kell mondanunk, hogy szerzett vagy vélt jogokról senki sem szeret lemondani. Nem mond le kivált akkor, ha a megszokott anyagi jólétet és társadalmi előnyeit veszélyezteti; jobban mondva az emberrel vele született önzés utját állja mindazon mások javára szolgáló engedményeknek, melyek áldozatként tűnnek fel a birtokos szemében. Az a nagy bucsujárás, melyet az emberiség produktív része az ő munkájával teremtett jólétnek élvezőihez rendez, teljesen hiábavaló, hogy ne mondjuk lealázó; mert ezek mások szükségletei és az ebből eredő nyomora iránt érthető okokból teljesen érzéketlenek. Az a néhány morzsa, melyet a nyomorgó

tömegnek oda dobnak, hogy elnémitsák, csak a *nyomor látásának, undorának*, de nem a humánizmusnak köszönhető. Ennek a ténynek további bírálatába azonban nem bocsájtkozhatunk; mert, míg most kiváltságokat élvező társadalmi osztályok gazdasági ténykedésének legtárgyilagossabb kritikája is osztály elleni izgatásnak minősíthető adott esetekben: *mindaddig nem volt eset arra, hogy a munkásosztály legigazságatlanabb megtámadtatása esetén is bárkit kérdőre vontak volna.*

Ha már most mindezeket tényeknek ismerjük, akkor nem marad más hátra, mint az, hogy a munka egyenrangú tényezőként lépjen fel a tőkével szemben. Nagyon téves hit az, hogy a tőke erősebb a munkánál. Mindkettőnek gyökere egymásban rejlik. Behatóbb vizsgálat után inkább arra a következtetésre jutunk, hogy a munka, mint a tőkének teremtő ereje, — foglalja magában az őserőt és az épen ennek köszönheti létezését és a vele járó előnyöket. Ezzel azután el is van döptve az a kérdés, hogy mily utakat válasszon magának a munka, hogy függetlenítse magát a tőke hatalmától, illetve illuzórássá tegye vagy megsemmisítse azokat a jogokat, melyeket jogtalanul magához ragadott és legtöbb esetben jelenleg is azok rovására élvez, a kiknek létét köszönheti.

Ez az út pedig nem lehet más, mint az **önálló és céltudatos szervezkedés.**

A KENYÉR.

A magvetőnek
Nehéz munkája, ha megéri, —
És gyümölcsét, hogyha letépik —
Az izzadásnak, a verítéknek
Jutalma bár a fakadó élet: —
A munka rabjai kolduskenyérén,
Vizen tengődnek...

S hogyha a gyárban,
Szorgos keze ezernyi rabnak,
Formát ad a lomha anyagnak:
Örülnek tán, — ámde azt nem értik,
Hogy a száraz kenyérért önekik
Alkotó lelkük, pusztuló életük
Vész a munkában.

Ha a reményünk
Egy új világba visz messze el,
Hol a jólét, boldogság terem, —
A képzelet lám hiába fáradsz —
A szívtelen, rideg valóságnak
Élet-halál küzdelme — a kenyérért —
Elűzi tőlünk...

A barátságunk
Enyhe napfényében az élet,
Bár felvidul és újra éled, —
Ki tudja, hogy meddig, hová kísér?
Veltünk lesz-e, ha majd odáig ér,
Hol a kenyérért — lerombolva mindent —
Vadul csatáznak...

A rút önzésnek
Kenyer a célja, minden vágya;
Érte nyílik szennyes virága.
A gazdagnak, ki a jólétben él,
Aranyakká változik a kenyér...
Csak azoknak nem jut belőle bőven,
Kik érte élnek.

Ámde, ha elő
A megváltásnak fényes napja,
A terméketlen sivatagba
Duzzadó kalász terem szertesztét; —
Ismeretlen lesz majd a szenvedés...
Mindenkinek dúsan ad majd kenyeret
A szép jövőndő...

KISS KÁROLY.

A szivattyuőrök helyzetéhez.

Van a Máv. alkalmazottainak nagy seregében egy zászlóalj, amelynek szivattyuőrök a hivatalos elnevezése.

Ez a munkaág nem tartozik a fényesen díjazott és kényelmes munkát végezők közé. Bizonyosságát adja ennek az a panaszos levél, amit egy szivattyuőr munkástársunk hozzánk intézett. Szól pedig ez a levél a következőképpen:

Tisztelt szerkesztőség!

Mint Máv. szivattyuőr vagyok bátor a tisztelt szerkesztőséghez fordulni és tanácsot kérni a helyzetünket illetőleg. Én 1889 óta dolgoztam mint géplakatos a Máv.-nál és 3 év óta mint szivattyuőr vagyok alkalmazva. Tizenhat évi szorgalmas és becsületes munka után odáig jutottam, hogy 900 korona az évi fizetésem, egy fillér mellékkereset nélkül. Ezzel a koldusfizetéssel én és családom (nős, családus ember vagyok) a mai nagy drágaság mellett ki vagyunk szolgáltatva a koplalásnak és a nyomorgásnak.

Hogy milyen igazságtalan és méltatlan a mi helyzetünk, kitűnik a következőkből. A szivattyuőrnek szakembernek kell lenni, akár csak a gépkezelőknek és mozdonyvezetőknek. A mellett a mi munkánk valósággal életveszélyes, mert a tüzelés mellett, ahol pernye van, széngáz fejlődik és az tönkreteszi tüdönket és testi szervezetünket.

Mi a szolgálai rangba vagyunk beosztva, pedig éppen úgy lehetnénk altiszt, mint például a kalauz, vagy a pályafelügyelő, aki utóbbi nem is tanult szakember. Már az is furcsa, hogy szivattyuőrnek neveztek el bennünket. Nem őrizünk mi senkit és semmit. A szivattyut nem is kell őrizni, nem szökik az meg, még ha csalogatnák is. Az egyetlen helyes elnevezés gépkezelő vagy szivattyu kezelő volna. De szivattyuőrnek neveztek el bennünket, hogy az őrszemélyzethez oszt-hassanak be minket és azzal az alamizsna fizetéssel tömjék be a szánkát.

Azt hiszem, hogy ha a kereskedelmi miniszter ur vagy a Máv. igazgatóság teljesen ismerné a helyzetünket, hát segítene is rajtunk. De azt is tudom, hogy csak úgy törődnek velünk felső helyen, ha látják, hogy összetartunk. Mivel pedig kevesen vagyunk szivattyuőrök és távol egymástól, úgy hogy nem lehet összejönnünk, csak úgy tudunk megegyezni, hogy ha mindegyikünk járhatja a Magyar Vasutast, abban azután megbeszéljük a helyzetünket és így lehetséges lesz memorandummal fordulni a kereskedelmi miniszter ur ő nagyméltóságához.

Tisztelettel

(aláírás)

máv. szivattyuőr.

Nagy készséggel adtuk közre ezt a levelet és minden erőnkkel azon leszünk, hogy a máv. szivattyuőröknek, a vontatás eme páriáinak a helyzetén segítve legyen és az igazságtalanság, ami őket nyomja, megszünjön.

De hangsúlyoznunk kell, amit mindig őszintén megszoktunk mondani, hogy csak úgy fog a szivattyuőrök méltatlan helyzete javulni, ha ők összetartanak és egy szívvel-lélekkel törekednek az igazságtalanság megszüntetésére.

Mivel pedig összejönnök nem lehet, szívesen áll rendelkezésükre a Magyar Vasutas, amely az összes vasuti alkalmazottak lapja és mindenkor pártolai fogja az ő ügyüket is.

Lapunk olvasóit pedig főkérjük, hogy

mozdítsák elő a szivattyuőrök igaz ügyét azzal, hogy a Magyar Vasutasnak ezt a számát juttassák el a szivattyuőrökhöz. Minden munkástársunk egy-egy szivattyuőrnek adjon egy lapot. Akkor haladunk előre!

LEVELEZÉS.

Budapest. (A fa- és szénbajok.) Lapunkban szó esett már arról a szomorúan visszás állapotról, hogy a Máv.-nak Rákospalotán és Újpesten lakó alkalmazottai, ha fát vagy szenet akarnak vételezni, akkor 5—6 héttel előbb be kell hogy fizessék az érte járó összeget az állomási pénztárnál. Ez annak a kifolyása, hogy az állomáson soha sincsen fa és szén. Ilyenformán aztán annak, aki tüzelőanyagot akar, nap-nap után ki kell néznie az állomásra, hogy van-e már; mert ha nem, akkor azt a keveset, amit egyszerűen hoznak, fél nap alatt szétkapkodják és akkor az illető ismét nézhet utána 2—3 héttel. Így aztán abba a kellemes helyzetbe jut a *«boldog»* vasuti munkás, hogy se pénze 5—6 héttel (mert hiszen befizette a pénztárhoz) se posztója t. i. tüzelőanyaga. Felhívjuk az illetékes köröket, hogy ez irányban szigorú és sürgős intézkedéseket tegyen, nehogy a Máv. alkalmazottak előlegezett pénzükért kapják csak meg ezen kedvezményt. Vagy azt hiszik, hogy annyi a pénzünk, hogy 5—6 héttel heverhet?

Budapest. (Gödöllői osztálymérnökség.) A gödöllői osztálymérnökség munkásai f. hó 12-én értekezletet tartottak, ahol megvitatták sanyaru helyzetüket s elhatározták, hogy a megalakulandó szövetségünkbe egytől-egyig belépnek.

Valóban, ha elgondoljuk ezen máv. páriáinak sanyaru helyzetét, egész fizikai lehetetlenségnek tartjuk, hogy a helyzetüket egy tulbuzgó, vagy embertelen főnök még sanyarubbá tehesse.

Pedig a dolog úgy áll. Értekezletükön előadták, hogy napi 1.60—2.— korona éhbér mellett dolgoznak egész éveken át s most még azt rendelte el az osztályfőmérnök, hogy az ipari munkások csak félnapokat dolgozzanak. Az ok ő szerinte az, hogy nincs pénz és nincs munka...

Hogy pénz nem sok lehet, az meglehet, amennyiben egész éven át át oly munkák készültek, amik a költségelőirányzatban egyáltalán nem szerepelnek, pld. a keleti pályafentartási raktár, a józsefvárosi pályafentartási raktár, az isaszegi raktár, a rákosligeti 10. és 11. számú őrházhoz egy-egy méhes, úgy a tízes, mint a tizenegyes őrházakhoz melléképületek, tehénistálló, tyúkólak. Már pedig ha ezek a munkák szükségesek voltak, kérdjük a főmérnök urat, miért kell ezeknek az árát a munkásoknak megfizetni? Miért kell ezen munkáscsaládoknak a betevő falatjukat elvenni? Gondolja meg főmérnök ur, most karácsony előtt, télen, amikor ugyanis az élelem drágább, tüzelőanyag több kell, most fosztani meg az illető munkásokat s azok családját a félkeresettől, tehát a félkenyértől, csak azért, hogy az új épületek anyagának ára a munkásoktól elvont fizetésből fedezve legyen!

A főmérnök ur azon állítását, hogy nincs munka, nem fogadhatjuk el. Nem pedig azért, mivel már eddig is megtudtuk, hogy a keleti kocsiműhelyben legalább is 6 hónapra való munkát találnak csak a műhely tetején. Ott vannak a kályhák elhanyagolt állapotban s még más nagyon sok javítani való. Az Északi főműhelyben pedig az összes kályhák, kémények, kazánházak ajtóí össze vannak törve-zúzva, az asztalos műhelyben a tetőről befolyik az eső. Ugyebár főmérnök ur, van munka sok is, s lenne pénz is, ha ezekre lenne fordítva az előirányzott összeg.

Mi tudjuk, mit akarnak a fél napi munkaidővel elérni. Egyedül azt, hogy a tisztviselő uraknak s a pályafelügyelő uraknak ujévra meg legyen a munkájuk.

Csak hogy azt a jutalékot ne vegyék ki a munkás szájából. Mert bizony keserű érzés lehet az ő számukra is, hogy a jutalék minden forintjához szegény munkás emberek nyomora és nélkülözése tapad.

Arad. (Bérmozgalom az aradi állomáson.) Régóta panaszkodnak az aradi vasuti állomás munkásai amiatt, hogy a napi bérük a lehetőségig megfeszített munkához viszonyítva aránytalanul csekély. Tudomásuk van ugyan arról, hogy a kereskedelmi miniszteriumban megkezdették a munkálatokat az új szabályrendelet megalkotására, amely szerint a napi munkaidő kisebb volna a jelenleginél, a munkabér pedig a méltányosság fokáig emelkednék. A fizetésrendezés tervezetén a vasutas sztrájk óta dolgoznak, de mindezt ideig eredmény nélkül.

Nagy az elkeseredés emiatt a raktári munkások között, akik a napokban este, munka után felkeresték küldöttségileg Farkas Ernő állomásfőnököt és előadták panaszaikat. Szónokuk kijelentette, hogy nem bírják ki a nagy munkaidőt és tekintettel a gazdasági viszonyokra, a csekély munkabérből nem tudnak megélni. Főleg az az állapot sérelmes rájuk nézve, hogy a rendes munkaidőn túl teljesített szolgálatot sem fizetik meg.

Az állomásfőnök meghallgatta a munkások panaszaát, hogy, bár ebben a dologban való intézkedés nem tartozik az ő hatáskörébe, tőle telhetőleg rajta lesz a munkások sérelmének orvoslásán. Igéretet tett, hogy részletes jelentésben referál Stankovics Miklós üzletvezetőnek a munkások panaszáról, aki viszont a kereskedelmi miniszteriumhoz nyújt felterjesztést, az ügy rendezését szorgalmazva. A munkások tudomásul vették az állomásfőnök megnyugtató válaszát és rendben eloszlottak, anélkül, hogy a munkát beszüntették volna. Reméljük és elvárjuk, hogy helyzetükön gyorsan és alaposan javítanak az illetékes körök.

Szolnok. (Fűtőház.) Különös állapot létezik nálunk a szolnoki fűtőháznál abból a szempontból, hogy ha az embernek tovább kell dolgoznia a rendes időnél, a mi ugyszólván minden nap előfordul, akkor ezen időért nem kap külön kárpótlást, hanem egész egyszerűen nappal lesétáltatják. A mi elég káros reánk nézve már azért is, miután a már megdolgozott, tehát jogosan megillető keresetről kell lemondanunk csupán azért, hogy nappal ezen időt tisztán, ugyszólván elpocsékoljuk. Ehhez járul még a tisztességes bánásmód is ami fűtőházi főnökünktől, Paulik József urtól, akinek szájából egyebet sem lehet hallani, ha valaki hozzáfordul, mint te bítang, te csavargó, takarodj mert s... ruglak; nagyon ritka az az ember, akinek ez a titulus nem jár ki. Azt hiszszük, hogy még a legutolsó kocsis is különben beszél a lovához, mint Paulik József ur az ő munkásaihoz. Ezen dolgokat az illető körök szíves figyelmébe ajánljuk azon reményben, hogy ezen sérelmek rövid időn belül orvosoltatni fognak.

Szervezeti ügyek.

Felhívás!

Az összes helyi és vidéki bizalmiférfiakat felkérjük, hogy lakcímköket és szolgálati beosztási helyüket a legrövidebb idő alatt a szervező-bizottsággal levélben tudassák.

Figyelem munkástársak!

Tizenötödikén bérfizetés. Ne feledkezzetek meg a szövetség alapjáról!

Előfizetőinkhez!

Felkérjük előfizetőinket, hogy a hátralékaikat az év végéig rendezzék, mert új év után a hátralékosoknak beszüntetjük a lapot.

Miután nagyon sok panasz érkezik hozzánk előfizetőinktől anélkül, hogy a címüket velünk tudatnák és így nem intézhetjük el a panaszokat.

Kérjük, hogy mihelyt egy számot nem kapnak meg, az alanti nyomtatványt kitöltve küldjék be hozzánk a lapból kivágva borítékban, bélyeget nem kell rá tenni, de a borítékot nem szabad leragasztani és írni sem szabad mást, csak ami szükséges azt kitölteni.

Magyar Vasutas kiadóhivatala.

Bejelentem, hogy a -----ik lapot nem kaptam meg.

Név -----

Város -----

-----utca -----szám -----em -----ajtó.

A debreceni munkástársak között éles ellentétek merültek föl, amelyek sajnálatos módon kerültek a nyilvánosság elé. Hozzánk mindkét részről fordultak levelekkel, nyilatkozatokkal, jegyzőkönyvekkel.

Egyelőre a *Magyar Vasutasban* nem foglalkozunk részletesen a mindenképpen sajnálatos ügygyel, mert a szervező-bizottság kiküldöttei vasárnap megjelennek Debrecenben és megvizsgálják az ügyet. Csak azután fogunk kellő részletesen és kellő erélylyel foglalkozni a dologgal.

Azt azonban már most is mondhatjuk, hogy minden vizsályt és minden veszekedést a legkomolyabban elítélünk mint az összeség megkárosítását.

Az országos szervező-bizottság.

A Szövetség-alap javára

áldozatkész testvéreink lelkesen áldoznak, amiért hálával és elismeréssel tartozik minden egyes adakozónak a vasuti összmun-kasság.

Ujabbban a következő adakozások folytak be:

Hertelendi Mihály Budapest 2 K, Magyar István 1 K, Obszerváció 20 f.

Szolnoki munkások: Schill Vitusz, Homokos László 1.20—1.20 K, Kmet János, Stadler Antal 1—1 K, Harcsár Béla, Szöke Antal 50—50 f, Csomor Ferenc, Szauner Gáspár, Heilig János, Halápi Mihály, Zeberber Alajos, Ondreicsik János, Kocsis Pál, Zarnóczai István 40—40 f, Szokoly Antal, Visnyei János, Nagy János, Pelcz József, Dobos Mihály, Kelemen Gábor, Petróczy Kálmán, Mészáros Mihály, Vághy Kálmán, Klementisz Lajos, Zsolczay János, Meriát Béla, Zvekán Márton, Puschaver József, Haffner Andras, Simon István, Ondok János, Sággy János, Gyarmathy István, Rogics József, Lázár Károly, Palla János, Herédi György, Karkecz Imre, Rausch Péter, Magyar Kálmán, Horváth Imre, Abonyi György, Schuch Béla, Mihályi István, Zelenka István, Verner János, Dracsko Mihály, Dracsko Miklós, Udvardi János, Kövesdi Andor, Pesti János, Nyokó József, Molnár József, Mészáros Sándor, Horváth Imre, Török Imre, Rakóczi Ferenc, Vig Mihály, Sokvári Károly, Bukszár István, Fábán József, Hasitz Antal, Éder Géza, Kubick Rezső, Kun Gyula 20—20 f, Brunekker József 10 f. Összesen 18.90 K.

Kamerálmoravikai műhelymunkások: Majdák István, Domitrovics Antal, Kopur-niczky József, Róth Nándor, Fülöp N. 1—1 K, Kirschner Pál, Gasperek B., Weisz Béla, Dragutin Bambic 60—60 f, Vaskó Béla 50 f, Spehár Miklós, Prnath Alajos, Wilfonseder August, Vučmič Miklós, Gollik János, Duró Petrovič, Campo Nánolor, Kur-lay József 40 f, Spehár Balázs 30 f. Összesen 11.70 K.

Összesen 33.80 K, az utolsó számunkban kimutatt 272.50 K-val együtt összesen 306.30 K.

INNEN-ONNAN.

+ **Pénzhamisító államvasuti igazgató.** Hanno-verben kínos feltűnést kelt *Engelmann* államvasuti igazgatónak váratlan letartóztatása. Régóta szem-mel tartották az igazgatót és kétségtelenül bebizo-nyosodott, hogy *arany és ezüstpénzt hamisít*. Engel-mann bevallotta, hogy az utolsó öt év alatt körül-belül 50,000 márkányi hamis arany és ezüstpénzt készített és hozott forgalomba. — Cifra igazgató lehet ez az ur!

+ **Szerencsétlenség egy londoni pályaudva-ron.** Londonból jelentik: Kedden délután négy óra tájban a Charing-Cross pályaudvar tetője he-dült, óriási rémületet keltvén a pályaudvaron és a környéken. A portól nem lehetett látni s így senki sem volt tisztában a szerencsétlenséggel. A pálya-udvar mellett éni az Avenue-színház, amely a reá zuhanó tető sulya alatt részben összeomlott. A színház udvari részei teljesen bedőltek, maguk alá temetvén több oit dolgozó munkást. A közeli Natio-nal Liberal Clubból többen azonnal a szerencsét-lenség helyére siettek s hozzáálltak a romok alá került munkások, vasuti alkalmazottak és rendőrök mentéséhez. Nyomban megjelent a rendőrség is, ugyszintén a közclben levő kávéházak személyzete. Csakhamar 30 munkást mentettek ki a romhalmaz-ból. A munkások, akik a tetőzet építésénél voltak alkalmazva, többé-kevésbé sulyos, némelyek halá-los sérüléseket szenvedtek. A mentés a késő esti órákig tartott. A rendőrök és tűzoltók látkyavilág mellett dolgoztak, de mindezideig nem sikerült az összes szerencsétlenül járt munkásokat a törmelé-kek közül kimenteni. Ujabb jelentés szerint a sze-rencsétlenségnek négy halottja van.

+ **Németország első lokomotívja.** 1815-ben építették Németországban az első bányavasutat 21 kilométer hosszúságban Bauerfeld és a Saar folyó között. Miután ebben az időben vasutakat Angliában már építettek, a Saar-folyó körül elterülő nagy szénbányák tulajdonosai elhatározták, hogy a Saar-folyóig lokomotív-üzemre berendezett vasutat építe-nek. A lokomotívot Angliában szándékoztak meg-rendelni, de mivel a gyáros tulságos nagy árt köve-telt, a gép építését a berlini királyi öntőműhelyre bízták; az azonnal hozzá is fogott a munkához, de csak 1818-ban készült el azzal. A szóban forgó lo-komotív gyártásában még az öntöttvas játszott a főszerepet. Még a kazánt is ebből az anyagból ké-szítették. A különös járóművet elkészülte után a gyárban kipróbálták, szétszedték és 8 ládába cso-magolva, hajón szállították rendeltetési helyére. Gaislauternig a francia szállítóhajó a 9000 kg. nehéz lokomotívval 1819. év tavaszán érkezett meg, tehát 4 és fél hónap alatt tette meg azt az utat, melyen jelenleg az árut 24 óra alatt szállítják. A hajó Ber-lintől Hamburgba a Spreen, a Haveln és az Elbán ment. Önnét az Északi tengeren Amsterdamig, majd a Rajna, Mosel és a Saar-folyókon rendeltetési he-lyére jutott. Miután a vasuti felépítmény és a loko-motív egymástól függetlenül épültek, nem is igen illettek egymáshoz. A legnagyobb bajjal járt azoknak az alkatrészeknek az összeszerelése, melyek gőzzel vagy vízzel érintkeztek, mert tömítésük sehogy sem sikerült. Olaj, kender, tapasz, rongy, ecet, liszt, vér, sajt, szóval az akkor használt fojtószerke egyike sem tette a kazán illesztéseit gözállóvá. Ennek kö-vetkeztében a társulat és a szállító gyár között foly-tonos tárgyalások folytak. A bánya panaszkodott, mivel nem tudta a lokomotívot üzemképesse tenni. A gyár pedig azt hangoztatta, hogy nála rendben ment a dolog, mert a lokomotívval 8000 font nehéz kocsikat továbbítottak. Miután a bányatársulat a módosításokra 1969 tallért kiadott, félretették a lo-komotívot, anélkül, hogy hasznát vették volna. A lokomotív beszerzési ára 3167 tallér-ra rugott. Ezután megfeledeztek erről az első lokomotívról s csak az 1833. évben került ismét napvilágra, amidőn ugyanis ócskavas gyanánt 335 tallérért eladták és szétrom-bolták. Sajátságos véletlen, hogy éppen abban az időben, 1833-ban épült Németország első vasutja Nürnberg és Fürth között.

Uj amerikai munkás-szövetség. Csikagóban Amerikában a minap nemzetközi munká-szövetség alakult, az «Industrial Workers of the World» (A világ ipari munkásai) címmel, amely feladatául tűzte ki a világ munkásait egy óriási szövetségbe egyesi-teni. E szövetség, ha megalakul, o'y hatalom volna a munkások kezében, aminőhöz fogható még alig

volt az ipari világban. E szövetség nagyon hódít Amerikában, különösen az angol, német és magyar munkások között, s már az első héten több száz csoport alakult Amerika minden részében, s való-szinűleg már a jövő év elején megkezdí működését Európában is. A munkások világszövetségének célját az alapítók következő proklamációja világítja meg:

A munkásokosztálynak és a munkaadók osztályának semmi közössége nincsen. Béke addig nem lehet, míg éhség és nyomor található a munkásnépek mil-liói között és a munkaadók csekély száma az élet összes gyönyöreit élvezi. E két osztály között küz-delemnek kell folynia, míg valamennyi munkás a politikai, valamint a gazdasági téren össze nem jön és elfoglalja és megtartja azt, amit munkája termelt, egy politikai párthoz való csatlakozás nélkül való gazdasági szervezet segítségével. A javak gyors össze-halmazása és az ipar vezetésének összpontosítása egyre kevesebb kézben, a szakegyesületeket képte-lenné teszik, hogy a munkaadók osztályának egyre növekvő hatalmával szemben a harcot felvehessék, miután a szakegyesületek oly állapotokat nevelnek, amelyek megengedik, hogy egy és ugyanazon ipar munkásainak egyik csoportja a másik ellen uszítas-sék, miáltal bérharcokban egymást legyőzni segítik. Ez állapotok megváltoztathatók és a munkásokosztály érdeke megvédhető, de csakis oly szervezet által, amely ugy van alkotva, hogy egy iparhoz tartozó összes tagjai, vagy szükség esetén az összes iparok tagjai, beszúntassék a munkát, valahányszor egy sztrájk, vagy kizárás bármely ágában előfordul és így egyen ejtett sérelmet valamennyin ejtett sére-lemmé teszik.

Kiadóhivatali üzenetek.

A Magyar Vasutas alapjára adakoztak:

Antal Ferenc (Érsekújvári munkások)	20.— K.
Szolnoki munkások	10.— »
Északi főműhelyi ismeretlen	50.— »
Összesen	30.50 K.

Szerkesztői üzenetek.

Komárom, (Cs) Azt a cikket, úgy ahogy taná-csoltam, nem közölhattuk, mert újabb gyűjtőanya-got szolgáltatott volna. Személyesen fog a bizottság az ügy állásáról meggyőződni és az eredményhez képest intézkedni. Erélyt, de józanságot is ajánlunk. Egy-egy jó szó gyakran többet használ, mint má-zsás argumentumok. Üdv.

Pályamunkás, Besztercebánya. Önnek van igaza. Az ügyet a nyugbérpénztári ügyek előadója elé ter-jesztettük. Ha ott nem talál kellő eredményre, mun-kástársaink a nyugbérpénztár központi bizottságá-ban majd megteszik a köteleességüket.

Mozgóór kecsk. om. Szeretettel üdvözljük a szervezkedő pályőrök között. Rövidesen hangos életjelt adnak magukról pályőrtestvéreink. Addig csak terjeszszék az összetartás eszméjét. Szívélye-sen üdvözljük.

B. K., Debrecen. Jogi tanácsunk írásban adja meg a választ. Üdv.

Felcélós szerkesztő: Farkas Izor.

Laptulajdonos: A magyar vasutas-szervezet.

Brauer Döme könyvnyomdája Budapest, VII., Amazon-u. 9—8

Zágrábban jó karban RUTOR
jutányos árban megszerezhető
Petriáner-utca 73. sz., II. em. szabóműhely.

Csere.

A szolnoki műhelyben kocsilakatos vagyok. Bármely k műhelybe óhajtanék cserélni. Aki ajánlatomat elfogadja, írjon a következő címre:

Horváth Imre

kocsilakatos

Máv. műhely, Szolnok.

A szombathelyi Máv. műhelyi munkások
találkozó-helye

Drozsnyák József vendéglője

Szombathely, Kereszt-utca

Posta-utcával szemben.

Külön szoba áll rendelkezésükre.

Izletes déli ebéd jutányos árban
KAPHATO

özv. Csellag Emilnénél

PALOTA-ÚT/FALU, Iskola-utca 96. sz. alatt,
(a főműhely közelében).

Szemenyei Lajos

[szücs-iparos

Orosháza, IV. ker., 475. sz.

[Ajánlja különösen vasutasoknak

báránbőr-mellvédőt.

Ezen kitűnő ruhadarab mellényalakú, de a begombolása nem elől, hanem a vállon és oldalt a bal hónalj alatt történik, miáltal a felső test hideg ellen teljesen védve van. A bekapcsolásnál erősítő zsinór és gummiszallagok vannak, miáltal nyomást — legyen a test bármily helyzetben — nem gyakorol.

Arai: Báránbőrből fehér 10 kor.
Báránbőrből habfehérre mosott 12 kor.
Fekete erdélyi báránbőrből 15 kor.

Mértékül elegendő a mellbőség és a derék hossza centiméterekben. Utánvét vagy a pénz előzetes beküldése mellett szállítja gyorsan és pontosan s rendes viselet mellett 5 évi felelősséget vállal.

Szemenyei Lajos, szücsiparos

Orosháza, IV. ker., 475. sz.

Postaköltség nem számítatik fel.

Cimbalmok,

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

AZ ÖN TANULASI
CIMBALOM-ISKOLA

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

KOVÁCS JÁNOS okl. cimbalomtanárnál

Budapest, Erzsébet-körút 5.

Arjegyzék kívánatra ingyen és bérmentve.



MAGYAR KIR. ÁLLAMVASUTAK TÉLI MENETRENDJE

Indulás Budapest k. pályaudvarra				Érkezés Budapest k. pályaudvarra			
Délelőtti				Délelőtti			
idő	a vonat neve	hová	honnán	idő	a vonat neve	honnán	hová
1.00	kel. ost. exp. v.	Wien, Páris, Ostende, London	Konstantinápoly, Bukarest	2.50	K. o. e. v.	Dunakeszi-Alag	Pálota-Ujpest
5.43	"	"	Szolnok, Cegléd	3.55	"	Szolnok, Cegléd	"
6.33	"	"	Berlin, Zsolna	6.15	"	Berlin, Zsolna	"
6.53	"	"	Parkány-Nána	6.25	"	Parkány-Nána	"
6.53	"	"	Bukarest, Bázis	7.05	IV. sz. sz.	Bukarest, Bázis	"
6.53	"	"	Dorog	7.15	"	Dorog	"
7.05	"	"	Pálota-Ujpest	7.25	"	Pálota-Ujpest	"
7.20	"	"	Páris, Wien	7.35	"	Páris, Wien	"
7.20	"	"	Lajosmizse	7.45	"	Lajosmizse	"
7.40	"	"	Dunakeszi-Alag	7.50	"	Dunakeszi-Alag	"
8.05	"	"	Parkány-Nána	8.00	"	Parkány-Nána	"
8.50	"	"	K. o. e. v.	8.10	"	K. o. e. v.	"
9.35	"	"	Berlin, Zsolna	8.25	"	Berlin, Zsolna	"
9.40	"	"	Pálota-Ujpest	8.35	"	Pálota-Ujpest	"
11.25	"	"	Berlin, Zsolna, Pozsony	9.10	"	Berlin, Zsolna, Pozsony	"
			Pálota-Ujpest	9.25	"	Pálota-Ujpest	"
			Esztergom	10.50	"	Esztergom	"
			Szeged	10.55	"	Szeged	"

Indulás Budapest k. pályaudvarra				Érkezés Budapest k. pályaudvarra			
Délelőtti				Délelőtti			
idő	a vonat neve	hová	honnán	idő	a vonat neve	honnán	hová
6.20	sz. v.	Triest, Nagy-Kanizsa	Wien, Grätz, Sopron, Szabadka	6.45	sz. v.	Wien, Grätz, Sopron, Szabadka	"
7.00	sz. v.	Berlin, Bród	Berlin, Bród	7.10	sz. v.	Berlin, Bród	"
7.15	sz. v.	Győr, Győr, Nagykanizsa	Győr, Győr, Nagykanizsa	7.25	sz. v.	Győr, Győr, Nagykanizsa	"
7.35	sz. v.	Fehérvár, Győr, M. Sziget	Fehérvár, Győr, M. Sziget	7.45	sz. v.	Fehérvár, Győr, M. Sziget	"
7.50	sz. v.	Kassa, Lemberg, M. Sziget	Kassa, Lemberg, M. Sziget	8.00	sz. v.	Kassa, Lemberg, M. Sziget	"
8.10	sz. v.	Zágráb, Fiume, Torino, Róma, Péc, Vinkovce	Zágráb, Fiume, Torino, Róma, Péc, Vinkovce	8.15	sz. v.	Zágráb, Fiume, Torino, Róma, Péc, Vinkovce	"
8.35	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	8.50	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
9.00	sz. v.	Kolozsvár, Brassó, M. Sziget, Stambul	Kolozsvár, Brassó, M. Sziget, Stambul	9.05	sz. v.	Kolozsvár, Brassó, M. Sziget, Stambul	"
9.35	sz. v.	Rutka, Berlin	Rutka, Berlin	11.15	sz. v.	Rutka, Berlin	"

Indulás Budapest k. pályaudvarra				Érkezés Budapest k. pályaudvarra			
Délelőtti				Délelőtti			
idő	a vonat neve	hová	honnán	idő	a vonat neve	honnán	hová
5.00	sz. sz.	M. Radna, Arad, N. Vár, Debrecen	M. Radna, Arad, N. Vár, Debrecen	5.20	sz. v.	Berlin, Rutka	"
5.45	sz. v.	Berlin, Rutka	Berlin, Rutka	5.45	sz. v.	Berlin, Rutka	"
6.10	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	6.15	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
6.15	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	6.35	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
6.40	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	6.45	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
7.10	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	7.15	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
7.25	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	7.35	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
7.50	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	8.10	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
8.15	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	8.45	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
8.50	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	9.05	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
9.10	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	9.45	sz. v.	Berlin, Pozsony	"
9.50	sz. v.	Berlin, Pozsony	Berlin, Pozsony	10.15	sz. v.	Berlin, Pozsony	"

Indulás Budapest k. pályaudvarra				Érkezés Budapest k. pályaudvarra			
Délelőtti				Délelőtti			
idő	a vonat neve	hová	honnán	idő	a vonat neve	honnán	hová
12.10	sz. v.	Győr, Wien, Szombathely	Győr, Wien, Szombathely	12.40	sz. v.	Győr, Wien, Szombathely	"
12.45	sz. v.	Fehérvár, Grätz	Fehérvár, Grätz	12.55	sz. v.	Fehérvár, Grätz	"
1.10	sz. v.	Wien, Páris	Wien, Páris	1.15	sz. v.	Wien, Páris	"
1.15	sz. v.	Kassa, Lemberg	Kassa, Lemberg	1.30	sz. v.	Kassa, Lemberg	"
1.30	sz. v.	Kolozsvár, Torin, Sz. Nemesi	Kolozsvár, Torin, Sz. Nemesi	1.45	sz. v.	Kolozsvár, Torin, Sz. Nemesi	"
1.50	sz. v.	Szolnok, Grätz, Győr, Győr	Szolnok, Grätz, Győr, Győr	2.10	sz. v.	Szolnok, Grätz, Győr, Győr	"
2.10	sz. v.	Pécs, Grätz, Győr, Győr	Pécs, Grätz, Győr, Győr	2.30	sz. v.	Pécs, Grätz, Győr, Győr	"
2.30	sz. v.	Rutka, Berlin	Rutka, Berlin	2.40	sz. v.	Rutka, Berlin	"
2.40	sz. v.	Győr	Győr	2.50	sz. v.	Győr	"
2.50	sz. v.	Kolozsvár, Brassó	Kolozsvár, Brassó	3.00	sz. v.	Kolozsvár, Brassó	"
3.00	sz. v.	Wien, Grätz	Wien, Grätz	3.10	sz. v.	Wien, Grätz	"
3.10	sz. v.	Brassó, Arad	Brassó, Arad	3.20	sz. v.	Brassó, Arad	"
3.20	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	Fiume, Grätz, Péc	3.30	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	"
3.30	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	3.40	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
3.40	sz. v.	Kis-Körös	Kis-Körös	3.50	sz. v.	Kis-Körös	"
3.50	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	Győr, Wien, Grätz, Péc	4.00	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	"
4.00	sz. v.	Wien, Grätz	Wien, Grätz	4.10	sz. v.	Wien, Grätz	"
4.10	sz. v.	Brassó, Arad	Brassó, Arad	4.20	sz. v.	Brassó, Arad	"
4.20	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	Fiume, Grätz, Péc	4.30	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	"
4.30	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	4.40	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
4.40	sz. v.	Kis-Körös	Kis-Körös	4.50	sz. v.	Kis-Körös	"
4.50	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	Győr, Wien, Grätz, Péc	5.00	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	"
5.00	sz. v.	Wien, Grätz	Wien, Grätz	5.10	sz. v.	Wien, Grätz	"
5.10	sz. v.	Brassó, Arad	Brassó, Arad	5.20	sz. v.	Brassó, Arad	"
5.20	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	Fiume, Grätz, Péc	5.30	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	"
5.30	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	5.40	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
5.40	sz. v.	Kis-Körös	Kis-Körös	5.50	sz. v.	Kis-Körös	"
5.50	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	Győr, Wien, Grätz, Péc	6.00	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	"
6.00	sz. v.	Wien, Grätz	Wien, Grätz	6.10	sz. v.	Wien, Grätz	"
6.10	sz. v.	Brassó, Arad	Brassó, Arad	6.20	sz. v.	Brassó, Arad	"
6.20	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	Fiume, Grätz, Péc	6.30	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	"
6.30	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	6.40	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
6.40	sz. v.	Kis-Körös	Kis-Körös	6.50	sz. v.	Kis-Körös	"
6.50	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	Győr, Wien, Grätz, Péc	7.00	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	"
7.00	sz. v.	Wien, Grätz	Wien, Grätz	7.10	sz. v.	Wien, Grätz	"
7.10	sz. v.	Brassó, Arad	Brassó, Arad	7.20	sz. v.	Brassó, Arad	"
7.20	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	Fiume, Grätz, Péc	7.30	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	"
7.30	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	7.40	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
7.40	sz. v.	Kis-Körös	Kis-Körös	7.50	sz. v.	Kis-Körös	"
7.50	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	Győr, Wien, Grätz, Péc	8.00	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	"
8.00	sz. v.	Wien, Grätz	Wien, Grätz	8.10	sz. v.	Wien, Grätz	"
8.10	sz. v.	Brassó, Arad	Brassó, Arad	8.20	sz. v.	Brassó, Arad	"
8.20	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	Fiume, Grätz, Péc	8.30	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	"
8.30	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	8.40	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
8.40	sz. v.	Kis-Körös	Kis-Körös	8.50	sz. v.	Kis-Körös	"
8.50	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	Győr, Wien, Grätz, Péc	9.00	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	"
9.00	sz. v.	Wien, Grätz	Wien, Grätz	9.10	sz. v.	Wien, Grätz	"
9.10	sz. v.	Brassó, Arad	Brassó, Arad	9.20	sz. v.	Brassó, Arad	"
9.20	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	Fiume, Grätz, Péc	9.30	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	"
9.30	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	9.40	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
9.40	sz. v.	Kis-Körös	Kis-Körös	9.50	sz. v.	Kis-Körös	"
9.50	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	Győr, Wien, Grätz, Péc	10.00	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	"
10.00	sz. v.	Wien, Grätz	Wien, Grätz	10.10	sz. v.	Wien, Grätz	"
10.10	sz. v.	Brassó, Arad	Brassó, Arad	10.20	sz. v.	Brassó, Arad	"
10.20	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	Fiume, Grätz, Péc	10.30	sz. v.	Fiume, Grätz, Péc	"
10.30	sz. v.	Munkács, M. Sziget	Munkács, M. Sziget	10.40	sz. v.	Munkács, M. Sziget	"
10.40	sz. v.	Kis-Körös	Kis-Körös	10.50	sz. v.	Kis-Körös	"
10.50	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	Győr, Wien, Grätz, Péc	11.00	sz. v.	Győr, Wien, Grätz, Péc	"