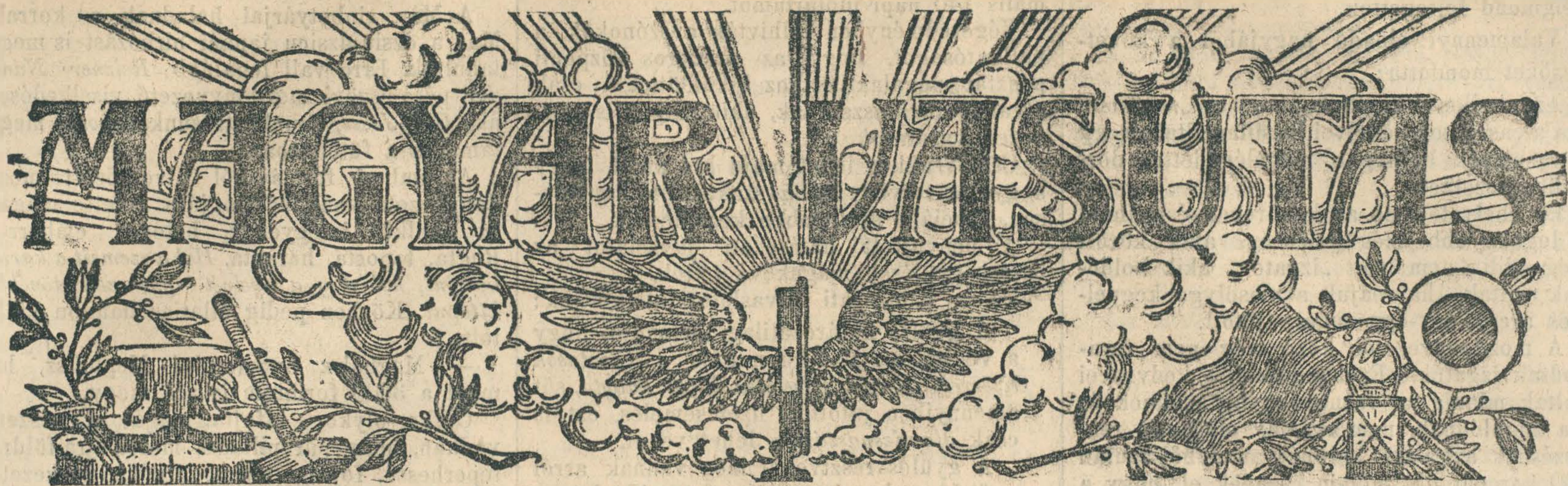




A VASUTI MUNKÁSOK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGÉNEK HIVATALOS LAPJA.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VII., Garay-utca 16. szám, II. emelet, 9,
ahová minden levél és küldemény címzendő.

Megjelenik
minden héten
pénteken.

Előfizetési árak:
Egy hóra — — — — — 80 kor. Félévre — — — — — 4.80 kor.
Negyedévre — — — — — 2.40 „ Egyes szám — — — — — 20 „
A Szövetség tagjai díjtalanul kapják.

A közbeeső ünnep miatt lapunk egy nappal később jelent meg.

Düledező falak.

Hosszu évek óta kategóriák szerint küzdenek a vasutasok helyzetük javításáért. Ki-ki a maga módja szerint harcol a többséggel.

Az egyik rész csuszva-mászva esedezik morzsáért, amelyeket azután a dusan terített asztalokról kezükbe sepernek, a másik rész pedig hangosan követel *jogot, megélhetést.*

A többségnek tetszett is ez a kétféle áramlat a vasutasok táborában.

Érdeke volt, hogy a vasutasok között soha egyetértés ne legyen. Sőt igyekeztek ezt az ellentétet a kétféle mértékkel még jobban kiélesíteni. A jelenlegi kormány alatt ezek a kiélesedett ellentétek elérték csúcspontjukat. Nagyon is jól értették a jelenlegi hatalmasok, miként kell a vasutasok közé a gyűlölet csiráit elhinteni. Különbséget tettek azok között, akik egyaránt szaporítják verejtékükkel és nagyon sokszor vérükkel is a Máv. százmillió profitját.

Különbséget tettek a hatalmasok az egyes kategóriák között, tudva azt, hogy emberi gyengeség lakozik a vasutasokban is, hogy ha az egyik résznek kedveznek, feltámad a másik részben a kaján irigység. Tudták azt, ha az egyik résznek kedveznek, ezek a kegyeltebbek majd lenézik a másik részt, azt a részt, amelyiknek a hatalmasok sem koncot, sem morzsákat nem juttatott. A hatalmasok egyedüli törekvése az osztálykülönbség kiélesítése volt. Sokszor egy-egy másodosztályú szabadjegy elegendő volt ahhoz, hogy egyik-másik mozdonyvezető olyan nyilatkozatot tegyen, hogy dukál is neki ez a II. osztályú szabadjegy, mert tőle, a „vezér“-től, nem kívánhatja senki, hogy egy szakaszban utazzék a „tüzelőlegényével“.

Ime idáig fajult az osztálygyűlölet ott, ahol annak nyomának sem szabadna lennie. Ide fajult az az osztálygyűlölet, amelyet a felsőbbek szítottak.

Igy nyilatkozik az a mozdonyvezető, akit egy másodosztályú jegy is képes volt rábírni arra, hogy megvetőleg nyilatkozzék arról a fűtőről, akivel egy sátor alatt viszi előre a végtelen cél felé az acélóriást.

Egy csekélyke kedvezmény képes el-

vakítani azt, aki a fűtőjével izzó nyár hevében, zuzmarás tél közepette végzi a testtelket őrő szolgálatot. Egy nyomorult cédula, azért mert nem barna, hanem zöld, feledtetheti az emberrel, hogy azt, aki vele egy gépen állva, száz halál torkába néz, akivel sokszor, nagyon sokszor, együttesen mentek a hosszú utra, ahonnan soha sem lesz visszatérés, hogy az a másik is *ember* és a rangkülönbség dacára is *édes testvére.*

Es ha nem tekintik ennek a magasabb ranguak alantasaikat, úgy ennek csak a hatalom örül.

A hatalom érdeke, hogy a küzdő vasutas-tábor sohase értse meg egymást.

Hogy ahány kategória, annyi felé huzzon. Hogy sohase járjanak *egy és ugyanazon uton.*

A polgári történetírók a római Kátót állítják az erkölcs mintaképül. Erről a Kátóról írta meg a történelem, hogy egyike volt a leggonoszabb rabszolgatartóknak. Ez a Kátó adta a nagy földbirtokosoknak azt a tanácsot, hogy rabszolgáik fékentartására a legjobb módszer, ha ezeket egymásra uszítják.

Es tényleg, az ó-kor tönkrement földbirtokosai voltak azok, akik azután egyenlenséget, konkolyt hintettek a szenvedő rabszolgák közé, hogy az egymás közötti villongásokat még fokozzák is.

A mai hatalmasok célja ugyanez. Nagyon jól tudják, hogy amíg a vasutasok között Batthyány—Pethő-féle uszítók vannak, addig nekik nincs okuk félni a vasutasok mozgalmától.

Szerencsére, a vasutasok százezernyi táborában már dereng.

A sinek rabjai kezdik átlátni a hatalmasok politikáját.

Eklatáns bizonyítékai ennek a lefolyt hét vasutas-gyűlései.

Az eddig a küzdőtéren soha meg nem jelent kategóriák élénken érdeklődtek a gyűlések iránt és a *budapesti polgári lapok is megállapították*, hogy a gyűlésen nagy számmal jelentek meg a *kinevezettek.*

Az uszítók tervei úgy látszik csődöt mondanak. Az elámitott tömegek megértik a kor szavát és szívükben az osztálygyűlölet helyett ébredezni kezd az igazi testvéri szeretet.

Csak a múlt héten volt alkalmunk megemlékezni az osztrák vasutas testvérek

gyűléseiről, ahol az aranyrozztások testvéri jobbot nyújtottak a kérges kezű munkásoknak. Pillanatnyi fellobbanás avagy tartós egyetértés előjelei voltak-e a lefolyt gyűlések, azt majd a jövő fogja megmutatni.

A szervezett vasuti munkásság hatalmas csapásai alatt azonban düledéznek a vasutasokat elválasztó falak. Recsegnek már a közjük ékelt sorompók, hogy ledőlve, ne válasszák el többet a vasutas kategóriákat.

Az öntudatos vasutasok tábora nőttön nő és boldog érzéssel szorítják magukhoz azokat a vasutasokat, akik megtérten belátják, hogy *egyesülésben rejlik az erő.*

Vasutas-gyűlések.

Huszonhárom helyen tartottak a vasutasok a hét folyamán gyűléseket, jelül annak, hogy a vasutasok mozgalma lázasan lüktet.

A gyűlések kivétel nélkül impozánsnál impozánsabbak voltak s mindenütt spontánul nyilatkozott meg a vasutasok elégtelensége.

Az összes gyűlések napirendjét a vasutasok gazdasági helyzete képezte és a központból küldött előadók fejtegetései általános helyeslésre találtak.

A gyűléseken nagy számban jelentek meg mozdonyvezetők, hivatalnokok és altisztek, akik mind elégedetlenek a „rendezéssel“. Előleges megvitatás után az összes szónokok egyértelműen beszéltek. Különösen ráutaltak a kormány politikájának arra a fogására, amely azt célozza, hogy *a vasutasok egymással hadilábon álljanak.* Elválasztó falakat akar közöttük vonni, mert tart attól, hogy *testvéries egyetértésben hamarabb célt érnének.*

A vasutas proletárságra hárul tehát az a feladat, — mondották a gyűlések szónokai — hogy ezeket az elválasztó falakat le-
döntsék. És hogy ennek a munkája nem lesz meddő, arra elég garancia az az ut, amelyet eddig is oly sikerrel megtettek. Így utaltak arra, hogy a szentkoronásoktól elámitott vasutasok tömegesen iratkoznak be a Vasuti Munkások Országos Szövetségébe. Ezekkel együtt erős kilátása van a szervezett vasutasságnak, hogy *a fegyelmi bírósági választások alkalmával döntő súlylyal tud majd fellépni.*

A gyűléseken a napirendet Kiss Miklós, Pásztty Károly, Schneider András, Fürst Dezső, Dovcsák Antal, Garai Armin, Fell-

ner Béla, Cservénka Miklós és Schubert Zsigmond fejtegették.

Valamennyi előadó nagyjából a következőket mondotta:

Azt kellene hinnünk, hogy a „rendezés” óta a vasutasok kedélyei lecsillapodtak, hogy a vasutasok boldogan, meglegedetten dörzsölik kezeiket.

És ehelyett ime azok körében észlelhető a legnagyobb elégtelenség, akik között még eddig nem volt „izgató”, akik boldogak voltak, ha rájuk a mosolygó kegyelmes arcok egy-egy sugara jutott.

A mozdonyvezetők közé még nem furakodtak izgatók. Ezek anélkül is kedvencei voltak mindig a vasutas atyáisténeknek és ma zugolódnak, nem akarják elismerni rendezésnek azt a 600 koronát, amelyből azután 400 koronát oly módon cseennek el, hogy a mellékilletményeket redukálták. Ha a Máv. egyedüli édes gyermekeivel, a mozdonyvezetőkkel így módon bántak el, akkor mit szóljanak az alacsonyabb kategóriák? Csoda-e akkor, hogy a budapesti kocsitisztítókna a keresete évről-évre csökken? Még 4—5 év előtt a kocsitisztítókna kezdőfizetése 1 kor. 80 fillér volt, amelyhez még 50% pótdíj is járt. A napibér tehát 2 kor. 70 fillér volt. Ma igaz ugyan, hogy a kezdőfizetést fel emelték 2 kor. 20 fillérre, azonban elvették a százalékot s így ma a kezdőfizetés jóval kevesebb, mint évekkel ezelőtt volt.

A pályamunkások napibére kisebb, mint a beosztási helyükön dívó napibére a külső munkásságnak és igen gyakran megesik, hogy amíg a pályamunkás jómaga csupán 60—70 krt keres naponta, addig sok esetben kénytelen annak a napszámosnak, aki a földcséjét megkapálja, 3—4 korona napszámot fizetni, mivel ő maga erre a célra szabadságot nem kap.

A pályafenntartási ipari munkások helyzete is igen különös. Fizetésüket aszerint állapítják meg, amiként a nap halad.

Nyáron hosszú a napok, dolgoznak is látástól vakulásig. Télen azonban, amint a napok rövidülnek, úgy rövidítik meg keresetüket. Éppen télen, amikor már maga a fűtés és világításra szükséges többkiadás is indokoltá tenné a magasabb napibért.

A műhelymunkások helyzetére élénk világot vet a Kossuth-féle statisztika, amelynek révén mindenki előtt ismeretes, hogy a műhelymunkások átlagos keresete az utóbbi három év alatt csökkent.

És ugyanakkor, amíg a külső munkásság győzedelmesen rövidíti meg munkaidéjét, addig azt tapasztaljuk, hogy a Máv. visszatér a patriarchális állapotokhoz és mindenütt fokozza a munkaidőt.

Nincs manapság műhely, ahol ne óráznának a munkások, sőt legutóbb a vasárnapi munkaszünetet is felfüggesztették.

Ilyen módon nagyon is érthető, ha a vasutasok forronganak.

A szónokok ezután rátértek a „pragmatika” fegyelmi szakaszaira.

Tételenként magyarázták el a gyűlés résztvevőinek az idevaló rendelkezéseket, felhíva őket arra, hogy a fegyelmi bíróságok megválasztásakor csakis szervezett vasutasokra adják szavazatukat.

Élénk példákkal igazolják, hogy eminens érdeke a vasutasoknak ezekben a fegyelmi bíróságokban is a helyzet uraivá lenni.

Példákat hoznak fel a múltból, hogy mennyire ki volt téve a vasutasság a felsőbbbségi önkénynek s hogy a fegyelmi bíróságokkal csak az esetben lehet a helyzeten változtatni, ha ide gerinces, öntudatos emberek választatnak be.

Szoros kapcsolatban áll a vasutasok gazdasági helyzetével a vasutasok egészségügye. Részletesen tárgyalták az összes szónokok az új baleset- és betegsegélyző-törvény és az ezt toldozgató rendelet szakaszait. E helyen is felemlitendőnek tartjuk, hogy eltérőleg az eddigi szokástól, mindazok, akiknek 140 napi betegségi idejük lejárt, a jövőben, az új törvény értelmében, csak 8 heti munkában állás után kezdhetik

még újból a betegeskedésre előszabott maximális 140 napi időtartamot.

Végeredményben felhívták a szónokok a hallgatóságot, hogy az országos központi pénztár megalakításához kiküldöttékül csak olyanokat válasszanak, akik maguk is szervezett vasutasok.

Csakis akkor lehet majd szó arról, hogy a gyatra törvény rossz szakaszait humánusan, szociális szellemben kezelhessük.

A benyújtott határozati javaslatot az összes gyűlések magukéva tették.

Ezt a határozati javaslatot ideiktatjuk:

A gyűlés határozatilag kimondja, hogy a végbement fizetésrendezés a vasutasok tízezreit teljesen figyelmen kívül hagyta, sőt amennyiben jutott is fizetésemelés, ezt is csak alamizsnaszámba lehet venni.

A gyűlés résztvevői meg vannak arról győződve, hogy az egyre fokozódó drágaság még azokat is rövid időn belül elégtelenné fogja tenni, akiknek a fizetése némileg javult.

De tudatában vannak a gyűlés résztvevői annak is, hogy belátható ideig, sem a jelenlegi kormánytól, sem pedig a parlamenttől nem várhatják gazdasági helyzetük javulását.

A vasutasok gazdasági helyzetén egyedül az osztálytudatos erős szervezkedéssel vél a gyűlés lépésről-lépésre javíthatni. Feladataul teszi az összes öntudatos vasutasoknak, hogy a közeledő betegpénztári és fegyelmi bíróságok választásánál azokra adják szavazatukat, akik a vasutasok igaz ügyeiért mindenkor készek sikra szállani. Az egyes gyűlésekről a jövő számban.

SZEMLE.

Magasabb koldulás.

Amióta a vasutasok fizetését „rendezték”, azóta uton-utfélen pumpolják a vasutasokat.

Nem elég, hogy a „fizetési többletet” felezésben a nyugbér, részint az adó, részben pedig egyéb „jótékony célra” fogják le, most meg egészen ártatlan pumpolást fognak a vasutasokon végrehajtani.

Arról van szó, hogy 40.000 korona értékű diszalbumot nyújtsanak át Kossuthnak és Sztérényinek. Erre a célra országos jellegű magasabb koldulást fognak véghez vinni a vasutasok között.

Gyűjtőivekkel fognak járkálni a vasutasok között az aranyujtásos urak. — Oh, senkit sem fognak kényszeríteni, hogy adakozzék, csak az ad, aki jószántából adni akar.

És melyik alantasa az aranygallérosnak tagadhatja meg, hogy zsebébe nyuljon, amikor erre a tulajdon feljebbvalója kéri?

És erre a magasabb koldulásra szabad lesz gyűjteni, mert ez nem szövetségi tagdíjárulék, no meg azért is, mert magában a Máv. igazgatóságában merült fel a gyönyörű eszme.

Mi tartunk tőle, hogy a 40.000 korona aligha kerül össze, mert nagyon kevesen vannak olyanok, akiknek Kossuth adott valamit. A többi meg nem bolond, hogy éppen Kossuthnak vagy Sztérényinek adjon.

Elég volt a sürgönyök árát a „rendezett” fizetésüknek megfizetni. Azokat a sürgönyöket értjük, amelyek halát rebegnek Kossuthnak a rendezésért.

Avagy ezt nem ők fizették és csakugyan igaz legyen, hogy ezeket a táviratokat államköltségen továbbították?

És hogy ha erre sem adakoztak, honnan a fészkes fenéből keríti elő Gedulí ur a 40.000 koronát?

Dzsiu-dzsiu a Máv-nál.

A Máv. sinbetyárjai haladnak a korral. Már a dzsiu-dzsiu japáni birkózást is megtanulták. Erre vall legalább Reizner Nándor pécs-üszögi mozdonyvezető viselkedése, aki Gál József munkástársunkat orozva megtámadta a fűtőházban.

Az emberi formájából kivetkőzött mozdonyvezető vadállat módjára vetette magát az anélkül is gyenge, beteges emberre. Rugta, taposta, harapta. Hol a szemeit a karta kivájni, hol meg a nyelvét igyekezett tovább kitépni. Közben pedig állatias hangon kiáltotta:

— Meghalsz nyomorult! Meghalsz, ha mind a 3600 forintom is reá megy.

Olykor-olykor kifujta magát a veszett vadkan, hogy pár pillanat mulva újra földre teperhesse, fojtogathassa. Minden igyekezete odairányult, hogy a dzsiu-dzsiu szabályok szerint az alig lihegő fűtőt nemzószerveitől megfossa.

A bestiát alig lehetett megfékezni. Gál úgy szedték ki körmei közül. Testéről a hús cafatokban lógott, feje, ajkai meg voltak dagadva. Orvosi látlelet szerint gyógyulása 20 napnál tovább fog tartani.

Ilyen betyár pernahajdert azonban még mindig foglalkoztat a Máv. Mert volna csak egy fűtő, aki sandán merne nézni Reizner mozdonyvezetőre, már rég a Máv. küszöbe elé tették volna.

A pécs-üszögi fűtőház forrong az esemény hatása alatt. Okvetlen megkövetelik, hogy Reiznert szigorúan megbüntessék és büntetésképpen áthelyezzék.

Eme követelésüknek bármi uton-módon, de érvényt fognak szerezni. A fűtőháziak eme véleményét teljesen osztják a pécsi Máv. műhelymunkások is.

Mi a magunk részéről megállapíthatjuk, hogy itt is a felsőbbbség hibás. Ha már egyébert nem, hát azért, mert fegyelmi jogával nem élt és szinte provokálni akarja a fűtőket arra, hogy Reiznert valamennyien bojkottálják.

Ha az igazgatóság gyorsan nem cselekszik, úgy megtörténhetik, hogy Reizner mozdonyvezetővel egyetlen fűtő sem fog utra kelni.

Az ilyen vadállat nem is gépre, hanem fegyházba vagy az örültek házába való.

Fizetésrendezés a kassa-oderbergi vasutnál.

A napilapokban rövid hír jelezte a héten, hogy a kassa-oderbergi vasut igazgatóságát felhatalmazta a kereskedelmi miniszter, hogy az alkalmazottai részére július 1-től kezdve ugyanazokat a magasabb fizetéseket folyósíthassa, mint amelyek az államvasutak alkalmazottai részére állapítottak meg. Nem tudjuk, mennyiben felel meg a fenti hír a valóságnak; hisz a közelmúltban érte csak egy nagy csalódás a Máv. munkásokat, midőn a dicsőség szárnyára kapta a kereskedelmi minisztert ama hír nyomán, hogy a vasuti munkások részére nagyszabású kedvezmények megadását rendelte el.

Mi azonban már most, a hír vétele után jőeleve tiltakozunk az ellen, hogy a Ksod. munkásairól egy szóval sem emlékeznek meg. Tán abban reménykednek a Ksod. igazgatóságánál, hogy a munkások szótlanul fogják tűrni a mellőzésüket? Ebben csalódní fognak, mert a Ksod. munkások előtt fényes példaként lebeg a Déli és Szamosvölgyi vasut munkásainak győzelmes harcai, melyet a jobb falat kenyér elérhetéseért indítottak.

Olcsón temessünk!

Márciusban adta ki az igazgatóság azt a rendeletet, amely szerint „vasutüzemi balesetek folytán alkalmazottainkat ért sérülések, avagy haláleseteknél, a szerencsétlenség által sujtottak irányában az eddiginél is hathatóssabb és mindenekfelett gyorsabb gondoskodást és támogatást kívánván bizto-

sítani, kereskedelemügyi miniszter nr. Ö Nagyméltóságának a személyzet iránt ápoló meglekorszenvéből folyó intencióinak is megfelelően szükségesnek tartott az igazgatóság kibocsátani. Ebben a rendeletben felhatalmazta az igazgatóság az osztályfőnököseket, hogy a temetkezési segélyeket kiutalják.

Megesett a multban, hogy eme rendelet értelmében az elhunyt Máv. alkalmazott temetését fedező szülőknek utalták ki a „temetési segélyt“. A jövőben ennek vége szakad, mert a temetkezési segélyt csupán a hites feleségnek és a kiskorú gyermekek részére szabad kiutalni. Bárha az eddigi gyakorlat az volt, hogy „végielégítés“ címén egy hónapi fizetését utalták ki a napibéres alkalmazottaknak, mégis a legújabb rendelet értelmében csupán 14 napi alaphér összege fizethető ki a főnökösek által.

Ismerve az alacsony napibéreket, az elhunyt özvegye kap tehát 40—50 korona „temetkezési segélyt“. Oly csekély összeg ez, amely alig futja koporsóra, sirására, pedig a papok is megkövetelik a stólat.

A rendeletet ideiglatjuk. Igaz, hogy az első mondata egymaga 36 nyomtatott sorból áll, de mindamellett egyik-másik ember képes lesz többszöri átolvasás után meg is érteni.

M. kir. államvasutak
Igazgatósága.

131.714/A. I. sz.

A balparti Üzletvezetőségnek

Budapest.

A baleseti kártalanítások tárgyában érvényben levő, a f. évi 13. sz. hivatalos lapban közzétett 37.280/907. sz. rendelet némely határozmányainak értelmezése tárgyában f. évi június hó 5-én 8721. szám alatt kelt felterjesztésében felvetett ama kérdésére, hogy oly esetekben, midőn a baleset folytán elhalt alkalmazott eltemetéséről a vasut helyett annak hátramaradottjai (de nem feleség és kiskorú gyermek) saját költségükön gondoskodnak, megtérítendő-e a temetési költségeknek a halálzási negyedet meghaladó része is, értesítjük az üzletvezetőséget, hogy a baleset folytán elhalt alkalmazottak temetési költségeinek az idézett rendelet 12. bekezdésében foglalt határozmányok szerinti kiutalásnál az az elv érvényesült, hogy az illetők eltemetési költségeit az intézet viseli ugyan, de a temetési költségeit rendszerint csak az illető elhalt egyén hivatali állásának megfelelő kereteken, azaz legfeljebb az illető elhalt alkalmazott három havi fizetése s amennyiben lakbéré is volt, három havi lakbéré együttes összegének, havi díjjal alkalmazott után egy havi fizetésének napidíjas, napibéres, napszámos és munkás után pedig 14 napra eső díj erejéig vállalhatja magára, illetve térítheti meg az elhalt temetését eszközölő távolabbi (az illetmény-szabályzat 42. §-a értelmében a halálzási negyedet igényt nem formálhat) hozzátartozóinak, mihez képest a temetési költségeket megtéríteni hivatott szolgálati főnököseket nem lehet a hivatott rendeletben megállapítottnál messzebbmenő költségeik megtérítésére felhatalmazni, ha amellet természetesen nem lesz kizárva az sem, hogy bírói ítélettel vagy kártérítési egyezség útján a halálzási negyedet meghaladó költségeket is megtéríteni köteleztetünk, illetve magunkra vállalkunk.

Az üzletvezetőség átglt felvetett ama további kérdésére, hogyha az elhalt alkalmazott eltemetéséről a vasutigazgatóság gondoskodik, adható-e az elhalt nagykorú vagy egyéb hátramaradottjainak az illetmény-szabályzat 42. §-ában foglalt összeg erejéig végkielégítés is, — közöljük, hogy az illetmény-szabályzat 42. §-a értelmében megállapított végkielégítés kizárólag az elhalt özvegye vagy kiskorú gyermekeinek biztosított kedvezmény lévén, az másnak, mint ezeknek, ki nem utalható, mert hiszen ennek az összegnek az a célja, hogy azok nyerjenek belőle ideiglenes támogatást, akiket az elhalt eltartott.

Ami az üzletvezetőség ama további kérdését illeti, hogy a baleseti kártalanítások címén adott előlegek akkor is közlendők-e előzetesen, ha a kártalanítás előreláthatólag az üzletvezetőség által lesz lebonyolítható és hogy a nyújtott előlegekről már azok engedélyezése alkalmával, vagy pedig csak akkor teendő az igazgatóságnak jelentés, amikor az ügy nálunk tárgyalatik és a baleset utáni kártérítés beszámítása végett kell tudnunk az engedélyezett előlegek részösszegek előlegét, erre vonatkozólag közöljük, hogy az esetben, ha a kártérítés kérdése a C részletes utasítás és ügyrend 5. §-ának 18. pontja alapján az üzletvezetőség hatáskörében elintéztetik, a további jelentések mellőzendők, ha azonban a kártérítés kérdése általunk is tárgyalatik, akkor annak minden fázisáról hozzánk jelentés teendő.

Az üzletvezetőség számosztályának f. évi május 28-án ad. 19.222/907. sz. irodalapon tett kérdésére végül közöljük, hogy az említett rendeletben szá-

bályozott rögtöni segélyösszegnek nemcsak megállapítására, de azonnali folyósítására is a közvetlen szolgálati főnökösek illetékesek.

Budapest, 1907 július hó 21-én

Az általános igazgatási főosztály
Dr. Kiss
Igazgató-helyettes.

Valamennyi üzletvezetőségnek és önálló műhelyfőnököknek. (Balparti üzletvezetőség kivételével.)

Azt hisszük, „odafele“ nem fognak kifogást tenni, hogy eme rendeletet is leközlöttük. Hiszen maga a főfelügyelőség kérte fel a szövetséget, hogy a 37.180. sz. márciusi rendeletet hozza a tagok tudomására. Ennélfogva szükségesnek tartottuk a jelen rendeletet, amely a multkorinak kiegészítő részét képezi, már csak azért is leközlölni, hogy meggyőződhessek mindenki arról, hogy amit a Máv. egyik kezével ad, azt a másikkal visszaveszi.

Nemzetközi balesetügyi, ipar-egészségügyi és munkásjóléti kiállítás.

El sem hinné az ember, hogy ilyen kiállítást is lehessen rendezni — Budapest.

Az azonban már teljesen érthetetlen, hogy mi az ördögöt fog a Máv. ezen a kiállításon kiállítani?

Mik azok a kiállítani való dolgok, amelyekkel igazolni tudja a Máv. az ő munkásjóléti intézményeit?

Sejtjük előre a kiállítás célját! Porhintés lesz ez is a „művelt nyugotnak“ a szemé közé. Kiállít a Máv. apró gipszmintákat.

Lesznek mintaműhelyek gipszből. Csak úgy ragyognak majd a tisztaságtól. Még pallózva is lesznek, bárha in natura bokáig érő salak a műhelyek padozata.

Lesznek gipszből mintázott modern fűtőházak leereszthető kéményekkel, hogy a kiállítást bámuló ne is sejtse, miként a Máv. fűtőházakban a füst miatt két lépésnyire sem lehet látni.

A csatornák a mintákon cementezve lesznek. Hadd gyönyörködjenek benne, aki nézi. Mert ha pl. a brassói fűtőház hűséges utánzatát állítanak ki, akkor aligha gyönyörködne benne.

De kiállít a Máv. még a balesetügyre vonatkozólag is egyet-mást.

Lesznek miniatúra átjárók, amilyeneknek mindenütt lenni kellene. Biztonsági védőkészülékek, amelyeknek a gépeken és nem a kiállításon volna a helyük. Sőt valószínűleg a Máv. pingáltat majd egy szép képet is a kiállításra, amelyen a balesetet ért alkalmazott hátramaradottjainak a 37180. számú rendelet értelmében a főnök urak a legmagasabb miniszteri részvétet fogják az „atyai jóindulattal“ kapcsolatban tolmácsolni. A katasztrófák és balesetek ronesait, romjait nem fogják kiállítani. A rombadólt kocsiokról, kerekekről és gépekről lelógó emberhuszafatok megtalálnák győzni a külföldöt, hogy nálunk nincs sem munkásvédelem, sem munkásjólét. És ezt titokban kell tartani, nehogy ráfogják az „Európát látott férfura“, hogy a látottakból keveset értékesített a barbár államban: Magyarországon.

Tűzek a Mávnál.

Ilyen címen megemlékeztünk multkor arról a hatalmas tűzről, amely a temesvári szertár épületét elhamvasztotta.

Idevonatkozólag temesvári elvtársaink még a következőkről értesítenek:

A tűzvész roppant pusztításának több áldozata van.

Novák Gergely vasuti mázoló munkás lecsuszott az égő épület tetejéről, miközben bal lábát eltörte és több súlyos sérülést szenvedett. A mentők lakására szállították a nagy hőségben eszméletét veszített embert. Jorgován Marinko leesett a szomszédos kocsifényező műhely tetejéről és mindkét lábát kifecamította s ezenkívül több kisebb zúzódást szenvedett. Karttyé János, Kertész András, Halász Antal, Nagy Sándor és Szeminyai Sándor vasuti munkások könnyebb sérüléseket szenvedtek. Ezeken kívül több tűz-

oltó az égő tetőről rájuk csepegő megolvadt óntól égési sebet szenvedett.

A koalíciós lapok megírták, hogy Sztérenyi József államtitkár a temesvári vasuti szertár égésénél segédkezet nyújtott vasuti munkásoknak 1745 korona jutalmat utalványozott. A pénzt a vasutasok örömeire a minap osztották ki.

Nagy öröme azonban csak annak volt, aki kapott valamit. Így a főparancsnok, aki sétatálcájával handa-bandázott, 50 koronát kapott. Az alparancsnok, aki lelke volt az egész oltási műveleteknek, már csak félennyit kapott.

Egy pár protekciós egyén 10—10 koronát. Egy maroknyi munkás azonban már csak 5—5 koronát kapott.

Ez azonban mindössze sem volt 1745 kor. A műhelymunkások, akik pedig alaposan kivetették részüket a mentési munkából, semmit sem kaptak.

Elég gyalázatos, hogy még ezen a téren is a protekció divik.

Akik életüket veszélyeztetve mentették a Máv. „szent magántulajdonát“, azokat nem jutalmazták meg munkájukért. Bezzeg csuriant, csöppet azoknak, akik a tolópadon kocsikáztatták magukat.

Az ilyen „taktika“ azonban megbosszulhatja magát olyképpen, hogy a legközelebbi tűznél a protekciósok egyedül olthatnak.

*

Bécsből is nagy tűz hírért jelentik. Eddig ismeretlen okból kigyulladt az államvasuti pályaudvar 2. számú raktára. A tűzoltók munkáját nagy mértékben megnehezítette az a körülmény, hogy a vízvezetéknek nincs elég nagy nyomása s így a vizsugarak nem hatoltak elég messzire. Nagynehezen sikerült a tüzet eloltani, de a raktár teljesen elégett. A kár mintegy huszonötezer korona.

Jár-e bélyeg a szabadjegy-kérvényekre?

Méltán felvethetjük ezt a kérdést. Már csak azért is, mivel sehol az országban, a Budapest jobbparti üzletvezetőség kivételével, nem követelik meg, hogy a szabadjegy-kérvényekre bélyeget ragasszanak a kérelmezők.

Egyedül a jobbparti üzletvezetőség hatásköre alá tartozó Máv. alkalmazottaktól követelik meg, hogy kérvényeikre 1 koronás bélyeget ragasszanak.

Feltartunk egy csomó rendeletet, törvényt, döntvényt, azonban sehol nyomát se leltük annak, hogy ezek a kérvények bélyegkötelesek volnának.

Álláspontunk helyességét már az is bizonyítja, hogy a többi üzletvezetőség, sőt maga a Budapest székeli balparti sem kívánja, hogy a szabadjegyet kérő kérvények 1 koronás okmánybélyeggel legyenek ellátva.

Eddig azt hittük, hogy a Máv. ügykezelése egységes és ime egy újabb bizonyíték arra nézve, hogy mindennapos események sem részesülnek egyöntetű elbánásban.

Kíváncos volna, ha az igazgatóság utasítaná a jobbparti üzletvezetőséget arra, hogy a szabadjegy-kérvényeket bélyegmentesítse.

Minta-laktanya.

Külsőleg úgy néz ki, mint egy igazi laktanya, de ha belépünk, azonnal vissza is kívánczunk, mert olyan büz üti meg az ember orrát, hogy mindjárt hányinger fogja el. Mert először is egy előszobában találja az ember magát, melyet egy elhagyatott rakott sparhert díszít, a pádimentum állandóan surolatlan, a fal porolatlan. Többször megtörténik, hogy a fejünkkel szakítjuk szét a pókhálót az ajtófélfáról. Beljebb találjuk a mozdonykísérők szobáját, mely minden, csak az nem, aminek nevezik, mert úgy néz ki, mint egy falusi börtön, hová a részeg koncsorgókat szokták bedobni éjjeli szállásra. Azután egy ajtót nyitunk, meg-

találjuk a vonatkisézők szobáját, mely az előbbihez hasonlít, három ágygyal, melynek a szalmazsákja egy év óta nem volt megfordítva vagy kiporolva. A lepedők egyszer havonta cserélődnek tisztával, a fejevankosban a szalma már rég szecskává van válva úgy, hogy bizony az egér is jól találja magát benne. Mert megtörtént az is, hogy mezitelen egérkéket is lehetett benne találni, melyeket kénytelenek voltunk az esőre kidobálni. A vankoshuzat is elég fényes a piszoktól. A fal, melynek a meszelése óta már egy teljes év mult el, úgy néz ki a kályhából való füst beömlésétől, mint egy cigánykonyha. Ezt disziti egy száz éves óra, mely állandóan félhatot mutat, alatta ezen felírás olvasható: „lefejkvéskor a lámpa eloltandó“, hogy a poloska jobban maradjon. A pádimentum sem volt egy év óta feltisztítva, csak megvizezve. Még mellé a heti oktatást is ebben a laktanyában tartják, hol az egész állomási személyzet összejön, köztük a szénrakó emberek is, kiknek ülőhelyük nincsen. Tehát, hogy az oktatási idő alatt ne álljanak, azon módon piszkos ruhájukkal beleülnek az ágyba a fehér huzatra. Nem is csoda, ha egy hónap alatt be is piszkolódik. Ha a tisztátalanság felől tódakozódtam a takarítónőtől, azt felelte, hogy 6 forintért nem tudja tisztán tartani, mert ezért a pénzért még az irodákat és árnyékszékeket is kell neki tisztítani. A pályafelvigyázó pedig azt felelte, hogy nincs pénz, azért nem meszelnek. Az éjjeli nyugalom pedig fenséges, mert a padon a patkányok olyan éjjeli mulatságot rendeznek, hogy azt hiszi az ember, valami tulvilági lelkek farsangi mulatságot tartanak, melyhez bizony még a zene sem hiányzik, mert ha az állomásmálházónak jókedve kerekedik, ugyancsak üti a taktust cimbalmán a részükre, vagy ha azt megünja, akkor előveszi a gramofont és gyönyörű hallgatókat ad nekik. A tisztitógödör és a vizdaru az ablak alatt van, hol állandóan gépeket tisztítanak és némely fűtő káromkodik. Többször feljeds az ember álmából a patkányok kopogásától vagy az egérnek az ember füle alatt való halk mozgásától, végre egy nagy durranástól, melyet tolatáskor szoktak eszközölni. Tehát ilyen a mi laktanyánkban való pihe-nésünk. Hogy hol van ez a laktanya, azt is megmondom: Gömörme gyében, Feleden.

Fenti közleményt a *Vasutas Szövetség* e heti számából vettük át.

Vasutassors.

A győri vasuti állomáson Szentesi Béla, 22 éves állomásfelvigyázógyakornokot elgázolta a gyorsvonat. A sineken akart átmenni: s nem vette észre a háta mögött robogó budapesti gyorsvonatot. A haldokló Szentesinek még volt ereje kijelenteni, hogy öngyilkossági szándék nem vezette, nehogy azt állithassák az illetékes körök, hogy a vasut nem hibás.

Pályamunkás-sztrájk.

A kőbányai alsó állomáson a pályamunkások már több ízben fordultak a felsőbb-séghez, kérve ezeket, hogy nyomoruságos helyzetükön javítson.

De kérésük süket fülekre talált. Az osztálymérnökség kijelentette, hogy nem törődik a bojkottjukkal, hogy érdekükben még közbenjárni sem hajlandó, hogy bér-emelést nem ad és azt se bánja, ha a pályamunkások valamennyien tönkremennek.

A pályafelvigyázót azonban sietett két rozettával kitüntetni, hogy ily módon még nagyobb munkásnyuzásra serkentse.

De maga az osztálymérnök ur is megkapta viselkedéseért a méltó jutalmat, amennyiben elismerésképpen a munkásnyuzás terén kifejtett hervadhatatlan érdemeiért áthelyezték az üzletvezetőséghez.

Miután a pályamunkások hiába várták helyzetük javítását, azért e hó 12-én negyvenötven letették a szerszámot.

Igaztalannak, sérelmesnek találták, hogy már 27 év óta szolgáló pályamunkás napibére a mai drága viszonyok mellett még mindig csak 2 korona 20 fillér. A munkások javarészenek napibére azonban csak 1 korona 80 fillér és 2 korona között váltakozik. Utazási utalványt nem kapnak és nagy részük az egész héten át a laktanyákban fetreng.

A sztrájk kitörése után megkísérelte az osztálymérnökség, hogy Albertiirsáról hozzon munkásokat. Ezek eleinte 6 korona napibért követeltek, midőn azonban megtudták, hogy sztrájktröröknek akarják őket felhasználni, semmi áron sem voltak hajlandók munkába állni.

A sztrájkolók küldöttséget menesztettek az üzletvezetőséghez, ahol Decker főfelügyelő elé terjesztették kívánságaikat. Hosszas tárgyalás után biztosították a küldöttséget, hogy sérelmeiket megvizsgálják és okvetlen orvosolni fogják. Eme határozott ígéret folytán azután újból felvették a munkát.

A vonatkisézők fizetésrendezése.

Consumatum est. A fizetésrendezés megtörtént. Az igazgató és üzletvezető urak háláadó sürgőnyei a miniszter és államtitkár ur asztalán, a vasutasok tizezrei pedig lábaik előtt fekszenek.

Ha semmi egyebet nem vártak a vasutasok ettől a kormánytól, azt az egyet feltétlenül vártak tőle, hogy az anyagiak terén semmiféle jogcsorbitást sem fognak szenvedni. A mostani helyzet veszedelmesen hasonlít az 1904. évihez. De míg a hazaáruló Tiszá-kormány idejében nyíltsággal és őszinteséggel ismerték be, hogy a vasutasokat becsapták, addig most az ámitgatásának minden módjával igyekeznek a közvéleményt a megelégedett vasutasokkal megnyugtítani. Azonban a gazságot a hazugsággal csak rövid ideig lehet eltakarni. A szeg kibujik a zsákból, a kormány csak rövid ideig lesz képes maga előtt látni a „megelégedett“ vasutas táborát.

A közvélemény csak azt látja, hogy a kormány az egyik kézzel ad a vasutasoknak, de hogy a másik kézzel elveszi, azt már nem veszi észre. Ugyanaz a politika, ugyanazon eljárás, mint 1904-ben, akkor is kaptak a vasutasok egyik oldalon fizetésjavítást, míg a lakbérilletményüknél szépen elvették. Ez a helyzet ma közel 4000 vonatkiséző személyzetre. Kaptak fizetésrendezés gyanánt egy pár forint alamizsnát, utazási illetményeikből azonban elvették ezt kétszeresen. Elvették pedig úgy, hogy a vonatkiséző személyzet elmondhatja, hogy ments meg isten még egy ilyen fizetésrendezéstől, akkor csak valahogy megélünk. Különösen a legnehezebb szolgálatot teljesítő, a tehervonatoknál utazó vonatkiséző személyzet szenved lényeges sérelmet az új illetmény-szabályzat szerint. Mig rendszeres fizetésük 4—5 forinttal emelkedett havonta, addig kilométer-illetményük ugyanolyan szolgálati teljesítmény mellett 10—12 forinttal kevesebb havonta. Ha tekintetbe vesszük, hogy a vasuti szolgálat végrehajtása a teherforgalom lebonyolításán alapszik és hogy ez a forgalom évről-évre emelkedik; aki egy kissé tisztában van a vasutintézménnyel, minden számtani tudás nélkül megértheti, hogy amit a vasut az új fizetésrendezés szerint kiad a vámon, beveszi a réven. Az ilyen bölcs atyai gondoskodás csak a mi nagynevű nemzeti kormányunktól telik ki.

Utánam az özönvíz — gondolja ma a bölcs nemzeti kormány és a nagynevű kereskedelmi miniszter megelégedetten olvassa a megbizás nélküli háláadó sürgőnyöket. Nem így azonban a becsapott vonatkiséző személyzet, a vasutasoknak ezen sokat szenvedett kategóriája; ez az éltető szerve a vasuti szolgálatnak erős és döntő küzdelemre készül. A vonatkiséző személyzet a mult és jelen tanulságain nemcsak tanult,

de okult is. A mult évi forgalmi viszonyok megmutatták, hogy nem is kell passzív rezisztencia, mégis van forgalmi zavar és árutorlódás. Minden egyes elvett fillérrel szemben a vasut forintokat veszít, ha sürgősen nem adják vissza az elvett illetményeket. A vonatkiséző személyzet ma már tisztában van, hogy a memorandumozás, az előszobákban való ácsorgás ideje lejárt.

Vonatkiséző kartársaim! Ma már haladunk mindenfelé még Magyarországon is. Mi is akartunk külön szövetségben csoportosulni, mi is akartuk magunkat a hivatalnok urak jól ismert gyámkodása alól felszabadítani, de a nemzeti kormány jóvoltából nem sikerült. Az elfogult memorandumkészítőknél, a miniszteri előszobákat járogató vonatkisézőknél észre kell térniük, fel kell nyilni szemüknek és be kell látniuk, hogy a modern szervezkedés erős és hatalmas fegyverével vivhatják vissza konfiskált jogaikat.

A vasuti forgalom végrehajtása a ti kezeitekbe van letéve. Kossuth Ferenc a köszvényes lábával nem lép fel a kalauzkocsira, Sztéryni államtitkár se ül fel a fékre. A ti kezeitekbe van letéve, csak megérteni, csak felfognotok kell. Nem sztrájkra, nem passzív rezisztenciára hívnnk fel benneteket, csak erős, céltudatos szervezkedésre.

Olyan számottevő tényezők, mint a vonatkiséző személyzet a vasuti forgalom végrehajtásánál, csak akkor érhetnek el célt, ha minden egyéb tekintetet félretéve, saját talpukra állva, a szolidaritást egymás közt ápolva, a céltudatos vasutas mozgalomhoz csatlakoznak.

Külön szervezkedésünket megakadályozták, lehetetlenné tették, de hogy ne csatlakozzunk ahoz a szervezethez, amely nem ismer felfelé hajlongást, azt már meg nem akadályozhatják. Be tehát a céltudatos szervezetbe, vonatkiséző kartársaim! Fogjunk kezet a munkásokkal, ha bármilyen kérge is annak a tenyere. A jövő a munkásoké, azt elismerik már ott is, ahol van miért félni ettől a jövőtől. Meg kell értenünk nekünk is az új idők új szózatát. Nekünk sincs több veszíteni valónk, mint a munkásoknak, a nyomoruságunk.

Legyetek tisztában, vonatkiséző kartársaim, hogy minden kezdet nehéz. De ne riadjunk vissza semmiféle küzdelemtől. Minden szervezetnek keresztül kell menni a megfélemlítés, a közönyösség és nembánomság küzdelmein. Harc nincs áldozat nélkül, áldozat nincs harc nélkül és — eredmény nélkül.

Csak a szervezkedés soha meg nem szűnő mozgékonyaságával, az együttérzés folytonos fejlesztésével fogjátok jogaitokat kiküzdeni. Vonatkiséző testvérek! Ne a fényes előszobákban ácsorogjunk, ne deputációzzunk, hanem be a céltudatos és a ti érdekeitekért is küzdő munkásszervezetbe!

SZÖVETSÉGI ÜGYEK.

A Vasuti Munkások Országos Szövetségének hivatalos közleményei.

A szövetség központjának telefonszáma 76—01.

A szövetség központi irodáinak helyiségei 1907 augusztus hó 3-tól kezdve Budapest, VII. ker., Garay-utca 16, I. 6. szám alá helyeztetek át.

Az összes helyicsoportok vezetőségei az egyleti helyiségek pontos címeit azonnal jelentseék be.

A helyicsoportok közleményei.

Az ujszolnai befizetőhely tagjait ez uton kérjük, hogy tagsági díjaikat szeptember elseje helyett szeptember 6-án fizessék be a bizalmiférfinál.

Az aradi helyicsoport új vezetősége a következő: Elnök Málek Antal, alelnök Száva Pál, jegyzők Dékány Antal és Bartucz Antal, pénztáros Erdődy András, ellenőrök Ösléger Lajos, Drágos Kálmán, Győrfi István és Anderkó Imre, bizalmi-

férfiak Téglási Gyula, Téglási Kálmán, Müller József, Kiss Albert, Siket Antal és Botrocsán Mihály.

A kiskunfélegyházai helyicsoport vezetősége ez uton adja tudomására összes munkástársainknak, hogy a befizetéseket minden 1-én és 15-én este és az azután következő vasárnapokon délután 4 órától este 6 óráig lehet teljesíteni. Elésett tagok részére a lapot beszüntetjük.

A rákoskeresztúri helyicsoport e hó 18-án, vasárnap, d. u. 3 órakor, taggyűlést és felolvasást tart özv. Bózné vendéglőjében, Pesti-ut 2. sz. alatt.

A sziszeki helyicsoport új vezetősége a következő: Elnök Stark Illés, alelnök Senica János, titkárok Radulovics Milán és Filipics Ede, pénztáros Devcsics János, ellenőrök Márton Ferenc, Csik János, Plevcsák András és Nemecz József, vezetőségi tagok Fettich Dezső, Johann József, Wentzel Gusztáv, Bavics Márton, Zsárnóczy János, Kladnik Balázs II. és Luscsán Tamás, póttagok Sencsár Mihály, Saller József és Prebjesics János.

Az adó.

— Irta: Dr. Kadosa Marcel. —

II.

A kereseti adónak négy osztálya, négyféle fajtája van. Különös nevük ezeknek az osztályoknak nincsen, csak úgy hívják őket, hogy első osztály, másodosztály, harmadosztály, negyedosztály kereseti adó. Nagy általánosságban megjegyezhetjük magunknak, hogy harmadosztály adót a gyárosok, kereskedők, iparosok, ügyvédek, orvosok és hasonlóak fizetnek. Ebben az osztályban a tiszta kereset 10 százaléka volna az adó, amiből mindenki annyit tagad, hazudik, alkudik, szorít le, amennyit tud. A IV. osztályu keresetadót fizetik a hivatalnokok. A II. osztályu keresetadónak nincs valami nagyobb jelentősége és azért arról nem is szölok.

Hanem beszélek a minket leginkább érdeklő, zsebünkre és bőrünkre menő I. osztályu kereseti adóról.

Kinek kell I. osztályu kereseti adót fizetnie?

A kereseti adóról szóló 1875. évi XXIX. törvény cikk szerint ebbe az osztályba tartoznak:

1. A mezőgazdaságban és gyárakban, kereskedelmi és iparüzletekben és vállalatokban cselédminőségben alkalmazott egyének.

Ebbe a kategóriába az én olvasóim és tagtársaim, a vasuti munkások nem tartoznak, mert itt csak a cselédekről van szó.

2. Ide tartoznak a házi cselédek és napszamosok.

Ebből a kategóriából azonban csak a házi cselédek maradtak meg adózóknak, mert egy későbbi törvény, az 1883. évi X-ik törvény cikk, a napszamosokat mindenféle adó alól mentesíti.

3. *Első osztályu adót fizetnek a gyárakban és vállalatokban alkalmazott segédek és segédmunkások, ha 40 forintnál több havidíjat nem huznak, vagy darabszámra dolgoznak.*

A többi idetartozó minket nem érdekel. Tájékozásul legyen elegendő annyi, hogy a díjnokok, alkalmi irnokok, segéd nélkül dolgozó önálló kézműiparosok és házalók tartoznak még ebbe az osztályba.

Hanem annál jobban érdekel bennünket a 3. alatti felsorolás.

Vegyünk példának egy esetet, teszem azt Kulcsár Mihály tagtársunkat, aki az istvántelki főmühelyben dolgozik.

Pászol-e ő rá a 3. pont? (A többi pont szóba se jöhet, mert hisz azok egyike se huzható rá, miután se nem cseléd, se nem díjnok, se nem házaló stb.)

Nézzük hát, pászol-e rá a 3. pont?

Azt mondja a 3. pont, hogy az fizet első osztályu kereseti adót, aki a gyárakban és

vállalatokban mint segéd vagy segédmunkás van alkalmazva.

Nos hát, segéd-e Kulcsár tagtárs vagy segédmunkás?

Én azt mondom, hogy se nem segéd, se nem segédmunkás. A magyar ipartörvény ugyanis csak kétféle fajta segédet ismer; vagy olyant, akinek hónapszámra van megállapítva a bére vagy olyant, aki darabszámra dolgozik. Az adótörvény szintén csak így fogadja el segédnek a segédet, azért is mondja abban a 3. pontban, hogy idetartozik az a segéd vagy segédmunkás, akinek 40 forintnál nincsen több havi fizetése vagy darabszámra dolgozik.

Jól jegyezzük meg: a törvény nem azt mondja, hogy idetartozik az olyan segéd, akinek 40 forintnál kisebb a havi keresete, hanem kifejezetten azt mondja, hogy havi díj. Akinek tehát havi díja egyáltalában nincsen, az nem tartozik az I. osztályu kereseti adót fizetők közé.

Kulcsár tagtársnak tudtommal nincsen havi díja, ő tehát nem eshetik az I. osztályu kereseti adó fizetésének kötelezettsége alá. És ha mégis kivetik rá ezt az adót, ugy ezt csak erőszakosan lehet megcselekedni.

És mégis megcselekszi az állam, hogy Kulcsár tagtársra és összes mühelytársaira kivetni az adót. Teszi pedig ezt csakugyan erőszakosan: egy erőltetett, de teljesen tartahatatlann magyarázattal.

Majd elmondom, hogyan.

Mint láttuk, az 1875-iki törvény, amely a kereseti adókról intézkedik, a 2. § 2. pontjában I. osztályu adófizetésre kötelezi a napszamosokat is és ezenkívül a 3. pontban a segédeket és segédmunkásokat, akik havi díjat huznak vagy darabszámra dolgoznak. Vajjon hát ha most a törvény szerint kivetnék az adót, melyik pont alapján adóztatnák meg Kulcsár tagtársat?

Semmi kétség, hogy annak a pontnak az alapján, amely reá vonatkozik. És miután ő se havi díjat nem huz, se darabszámra nem dolgozik, hanem napibére van (amely mellett esetleg százalékot is kap), ennél fogva az adótörvény szempontjából nem lehet másnak tekinteni, mint napibéres munkásnak, napszamosnak. Ő rá tehát I. osztályu kereseti adót az 1875. adótörvény 2. §-ának nem a harmadik, hanem a második pontja alapján lehetne kivetni, mert a napszamosokat ez a pont említi.

Igen ám, csak hogy ezt a pontot hatályon kívül helyezte az 1883. évi X. törvény cikk, amely a napszamosokat felmenti az adófizetés alól.

Már most ezzel szemben nem használ semmiféle okoskodása a fináncnak, hogy: hja, Kulcsár Mihály állandó munkás, egy munkaadónál dolgozik stb. Ez mind semmi. Ilyen megkülönböztetést a törvény nem ismer. A törvény I. osztályu adó alá vonja a havidíjas avagy darabszámra dolgozó segédeket és külön a napibéreseket. „Állandó munkás” vagy egyéb ilyen megkülönböztetést nem ismer és ha egy későbbi törvény a napibéreseket, napszamosokat adómentessékké teszi, ugy a törvénynek ezt az intézkedését a finánc ki nem játszhatja. És ha mégis kijátsza, jogtalanságot követ el. Persze, az állam elég hatalmas ahoz, hogy Kulcsár Mihálylyal jogtalankodhassék, de annál nagyobb a gyalázat, hogy ezzel a hatalmával visszaél.

Felhívás!

Az adóügyben memorandumot terjesztünk a pénzügyminiszter elé. Fölkérem valamennyi csoport vezetését, szíveskedjen engem azonnal értesíteni, vajjon az ottani munkások fizetnek-e I. osztályu kereseti adót? Vonnak-e le a fizetésből ilyen címen valamit? Terhellék-e ezen adó után közszégi pótagóval és utadóval a munkásokat?

Dr. Kadosa Marcel.

Utazás egy mintamühely körül.

A szabadság szigetének Istvántelek nevű táján gyönyörteljes pragmatikabimbók kezdenek fesleni. „Katonai fegyelmet” akarnak teremteni a vasutasgenerálisok és ezek alantás cugszkommandánsai. Némely tekintetben még messzebb is kívánnak menni. A dinszt-reglamát — értve a katonait — nem látják elég szigorúnak.

Ime: szabadságot nem kaphatni, csak haláleset alkalmával, amit irással vagy a halottkém bizonyítványával kell igazolni, törvényes ügyben idézést kell felmutatni, stb. stb.

Katonáéknál ha az ember családját vagy rokonait bizonyos családi vagy egyéb ügyben kívánja látogatni, adnak néhány napi szabadságot. A Máv.-nál ennek — pláne Istvántelken — befellegzett. Ha az embernek 1—2 órai szabadságra van szüksége, ezt az osztályfőnöktől kell kérnie, amit az osztályfőnök csak „elfogadható ok” mellett adhat. Hogy mi az az „elfogadható ok”, azt már volt szerencsénk megismerni.

Mikor a munkásságra szebb jövő kezdett virradni, az „átkos darabontok” idejében — akik a munkásokban emberi lényeket láttak, megadták nekik a jogot a szervezkedésre, egyenlő elbánásban részesítették —, akkor a vasutasok is kaptak szabadságot, nem kellett nekik távirati igazolvány, meg az indokolások halmaza.

Nem kellett a vasutasoknak hazudni, ha 1—2 órai szabadságra volt szükségük.

Kaptunk szabadságot, meg szabadjegyet — még szervezkedési célokra is.

És rendben volt minden. Nem volt olyan a gyűlölet az „igazságot” osztogató vasuti hatóságok irányában.

Hirdetményt, azaz hogy helyesebben szólva a következő ukázt ragasztgatták ki a mühely minden osztályában:

„Előfordult esetből kifolyólag tudatjuk, hogy külön engedély nélkül tilos a mühely területén pénzt gyűjteni vagy beszédni.

Tilos továbbá a mühelyben magánügyek elintézése, csoportosulás, gyülekezés, magánbeszélgetés vagy e célból egyik mühelyosztályból a másikba való átjárás.

Ezen tilalom ellen vétő a mühelyrend értelmében a legszigorubb büntetéssel sújtatik.”

Vetköztessük csak meztelenre a fenti ukázt. „Külön engedelem nélkül tilos a mühely területén pénzt gyűjteni vagy beszédni.” Hogy ez mit jelent, azt a bizalmiférfiak valamennyien tudják.

Ezelőtt a tagdíjakat a mühelyben szedték a bizalmiférfiak. Az ukáznak ez a pontja a tagdíjbeszedést van hivatva — szerintük — megakadályozni. A gyakorlat pedig megmutatta azt, hogy nem sikerült a honmentés. *A tagok rendesen végzik a kötelességüket, a közeli vendéglőkben adják át a tagdíjat a bizalmiférfiaknak.* Ezzel pedig elérték azt, hogy tagjaink a vendéglöket látogatják. No de hiszen így is hasznót csinálnak az államnak a szeszfogyasztásból.

Tehát a munkások mostohái a Máv.-nak. Amit a szenteknek hivatalból vonnak le, azt a munkásoknak a saját szabad idejük feláldozása mellett nem engedik meg a mühelyben. *Kényszerítik őket a korcsmabajárársra.*

Szégyenfeltja az ukáznak — egyuttal ostobasága is —, hogy a *magánbeszélgetés, magánügyek elintézése szigoruan tilos.*

A hosszú fület észre lehet venni, az igaz. De mi nem igen akarjuk elhinni, hogy azok a hosszú fülek megértenék a magánbeszélgetést.

Magánügyek elintézése miatt még nem vonult ki csoportosan a munkásság az I. oszt. elé, többnyire csak közügyek elintézése végett, ami azonban ezután is meg fog történni.

Ragaszthatnak ki rendeleteket naponta tucatszámra. Ragaszszák tele a falakat tilos táblákkal és ukázokkal. A munkásság azt figyelembe nem veszi. Adják meg a munkásságnak az őt megillető jogot, majd terem az Magyarország „mintafőmühelyében”, ugyszintén az egész vonalon, *rendet és igazságot.*

(Folytatjuk.)

SZERVEZETI ÜGYEK.

Lapunk ezen számával minden szervezet részére küldöttünk postautalványokat a „Népszavára“ való előfizetés eszközésére.

Felhívjuk a vidéki bizalmiférfiakat, hogy gyűjtsenek előfizetőket a „Népszava“ részére. Lássanak hozzá komolyan ama cél megvalósításához, hogy ne legyen egy vasutas sem, aki nem a munkásság független sajtóját, a „Népszavát“ támogatja!

Magyarország munkásnépe, beleértve a vasutasokat is, komoly, nehéz küzdelmek előtt áll. Ebben a küzdelemben csak úgy állhatja meg sikeresen a helyét, ha erősíti ebben a küzdelemben egyetlen fegyverét: *a sajtóját!*

Jelszavunk legyen: szeméthe a munkásellenes polgári lapokkal, olvassuk mindenütt a „Népszavát“!

A „Népszava“ érdekében kifejtett agitáció eredményéről kérünk pontos jelentést.

A lapbizottság.

A Máv. podgyászshordárok.

A budapesti podgyászshordárok e hó 13-án, éjjel, a Strasser-féle vendéglőben, Csömöri-ut 4. szám alatt népes értekezletet tartottak.

Évek óta sürgetik már a podgyászshordárok helyzetük javítását. Mindeztideig azonban semmi sem történt még ez irányban. Napi 18 órás munkaidő mellett a lehető legnyomoruságosabb bérrel díjazza őket a Máv.; kérvényeiket, panaszukat, felszólalásukat pedig semmibe seni vette. Legújabbban azt tervezi az üzletvezetőség, hogy elválasztja a vasuti szolgálattól és csak az utasok kiszolgálására szorítja őket. Czövek Máv. főellenőr ugyanis hivatalos kiküldetésekor ezt ajánlotta. Az üzletvezetőségnek ez a terve valóságos orvtámadás a podgyászshordák ellen. A mai állapotban legalább szabadjegy, fűtő- és világítóanyag, nyugbér és betegsegélyezés járt nekik. Ettől elesnének, ha a vasut kötelékéből elválasztanák őket. Az üzletvezetőség viszont ily módon akarja zsebre vágni a réven azt, amit a vámon elveszített.

Ebben az ügyben tartottak értekezletet a podgyászshordárok és egyhangulag állást foglaltak amellett, hogy a vasuti szolgálattól ne válasszák el őket.

Mi a magunk részéről okvetlen szükségesnek tartjuk, hogy a podgyászshordákat is évi fizetéssel kinevezzék. Azonban ennek a fizetésnek olyannak kell lennie, hogy a podgyászshordárok mai keresetének megfelelően.

Méltánytalan az is, hogy a megbetegedett podgyászshordár számát elveszik és az illető felgyógyulása után lesheti, amíg a sor reá kerülve újból visszakapja.

De ugyanekkor nem szabad megfélekezünk a vidéki podgyászshordárokról sem.

Ezek hasonlíthatatlanul rosszabb helyzetben vannak, mint budapesti kartársaik. Eltekintve, hogy legtöbb esetben egy garas fizetést sem kapnak, vagy legfeljebb 60 fillért naponként, de ezenkívül még a kedvezményes tüzelőt, szabadjegyet stb. stb. sem kapják meg.

A vidéki podgyászshordárok egy parányi szervezkedéssel és igyekezettel ki tudnák vivni, hogy megadják részükre mindama kedvezményeket, amelyeket a Máv. a hároméves munkások részére biztosít. *Azért tehát, podgyászshordárok, szervezkedjétek. Be a Vasuti Munkások Országos Szövetségébe!*

Dr. Kadosa Marcel

szövetségi ügyész, ügyvédi irodája augusztus 15-től kezdve

VII., Izabella-utca 13. sz. alatt van

Készülődés a télre.

Még csak nyár derekán vagyunk, de máris erős a készülődés a sinek mentén arra, hogy a bekövetkező tél készületlenül ne találja a vasut-társaságokat.

Özönvíz előtti kocsikat adnak a műhelyekbe, ahol rendeleti uton felfüggesztették a vasárnapi munkaszünetet.

A „Feierabend“-munka erősen divik mostanában Máv.-nál. Egyes műhelyekben reggel 5 órától esti 8-ig folyik a munka, sőt vasárnap is déli 12 óráig dolgoznak.

Ezzel az intézkedéssel két dolgot vél a Máv. elintézni. Először a jövő évi statisztikában majd kimutathatják, hogy ime a munkások mily „hatalmas“ keresettel bírtak a nagy kormány rezsime alatt, azt azonban nagy bölcsen el fogják hallgatni, hogy ezt a „hatalmas“ keresetet napi 13—15 órás munkaidő alatt érték el.

A másik célja a Máv.-nak, hogy a bekövetkezendő forgalmi zavaroknak elejét vegye. Eleve sejtí azonban, hogy ez a vállalkozása sem folyik a kellő medorben.

Es ez nagyon természetes is. Felületes reparációkkal a forgalmi mizériákat nem lehet eltüntetni. A kocsik kijavítása nem elégséges még eme cél elérésére. *Az első intézkedésnek ezen a téren a személyzet szaporításának kellene lennie.*

A fizikailag teljesen kimerült csekély számú személyzet nem képes a legnagyobb igyekezet mellett sem a Máv. által megkívánt munkateljesítményt produkálni.

Ezen a kereskedelmi kormány *nem akar* segíteni. Ehelyett folytatja a látszólagos Bécs-ellenes politikát. Hivatalos lapjaiban adja tudtúl, hogy az osztrák sógor a bűnös, amiért a Máv.-nál forgalmi zavarok vannak. A forgalmi zavarok indító okát azonban nem a saját maga kezelésében keresi, hanem ráfogja ezt a kassa-oderbergira, ezt állítva oda bűnbakul.

Igy például legutóbb megenlékeztek arról a lapok, hogy a kassa-oderbergi vasut osztrák vonalain a második vágány kiépítését az osztrák kormány politikai és gazdasági okokból évek óta ellenzi.

Hát a magyar kormány eme állítását még a laikusok sem hiszik el. Ausztriára nézve életkérdés ennek a második vágánynak a kiépítése, mert ily módon osztrák árucikkkel még jobban eláraszthatja Magyarországot.

Jó multkoriban megirtuk már azt a közgazdaságilag veszélyes árutorlódást a kassa-oderbergi vasut vonalain.

Maguk az illetékes faktorok is megállapítják már ezt, sőt lapjaikban már be is vallják, irván:

A kassa-oderbergi egyvágányu rendszerének hátrányát az elmúlt télen különösen a szénszállítványoknál éreztük annyira, hogy fejlődő iparunkat a szénhiány megbénította. *Azóta a kassa-oderbergi vasut teljesítő képessége egyáltalán nem javulhatott meg s az árutorlódások mindennapiak lettek. Jelenleg a ruttká-szolnai vonal az árutorlódás következtében egyáltalán igénybe nem vehető, ezért a magyar királyi államvasutak a Ruttkáról délre fekvő vonalak forgalmát illetőleg rendkívüli intézkedésekre szorultak s a forgalmat segélyutirányokon kénytelenek lebonyolítani.*

A magyar kormány valójában azonban semmit sem akar tenni ennek a sokszor érzett második vágánynak a kiépítésére.

Kenyéradoi, a kapitalisták érdeke kívánja meg, hogy *forgalmi akadály* legyen. Mert ezzel a forgalmi akadálylyal akarják a kizsákmányoló szénspekulánsok megindokolni a mesterségesen üzött szénuzsorát.

Az egyszer immár bizonyos, hogy a jövő téli szénszükség még érezhetőbb lesz, mint a tavalyi. De az is bizonyos, hogy nemcsak a kassa-oderbergi vonalain van és lesz árutorlódás. A rákos-rendezői állomás nem a kassa-oderbergihez tartozik, de mégis élénk emlékezetünkben van, hogy kilométerek-hosszant állottak a teherkocsik itt is.

Amíg a kormány más vasutak *szolgálati rendtartását* segíti megalkotni, sokkal okosabban tenné, ha a maga portáján csinálna rendet.

Ne törődjék a Máv. azzal se, hogy a

kassa-oderbergi vonala csak egyvágányu, inkább bővítse ki kettős vágányúra a saját vonalait.

Szégyene a Máv.-nak, hogy olyan frekvenciált vonala, mint a budapest—szolnoki, csupán egyvágányu és ezzel kapcsolatban az is megállapítható, hogy Baross óta egyetlen egy fővonal sem épült. Ehelyett osztogatnak derűre-borura vicinális-vasutakra építkezési engedélyeket, hogy egyes mágnás-családok birtokainak értékét ily módon is emeljék.

Az elmúlt télen még szerencséje volt a kormánynak. A forgalomzavart sikerült részben Szent Péterre hárítani, az erős havazás miatt, másrészt hivatkozott a darabont-kormány rossz gazdálkodására.

Mi megállapítjuk, hogy a Máv.-nál még ma is a darabont-kormánytól átvett egyének kormányoznak.

Abban, hogy Vörös helyett Kossuth a kereskedelemügyi miniszter, még abszolút semmi garanciát nem látunk arra nézve, hogy a jövő télen forgalmi akadályok ne legyenek. Sőt ellenkezőleg!

Amint Pallay Sándor, volt orvostanhallgatónak ellenőrré való kineveztetése sem biztosíték, hogy a Máv.-nál a télen, a nagy készülődés dacára, bármi is rendben legyen.

Meteorológusok kevés havat jövedőlnék erre a télre. Az átkos darabont-kormány szemetjét kisöpörnie már másfél év alatt elég alkalma nyilhatott az európeérnek.

Kíváncsiak vagyunk, mivel fogják kormányukat mentegetni a lepausálózott lapok, ha a télen a szén métermázsája ismét 6—7 korona lesz?

A vasutasok okosan teszik, ha már most vesznek szenet. Kivételt csupán azok képeznek, akik léggel fűtött Gresham-palotákban laknak. Ezeknek nem kell busulni azon, mi lesz a télen. Amint tényleg nem is törődnek vele.

LEVELEZÉS.

Zágráb. *(Neveletlen művezető).* Hogy mily alacsony műveltségű egyéneket rendelnek a munkások fölé hajcsárokul, bizonyítja a zágrábi műhely III. osztályában garázdálkodó Veissman Tamás művezető viselkedése.

A munkások közül bementek hozzá a mult héten és kérték ötet szép szóval, hogy tekintettel a nehéz megélhetési viszonyokra, emelje fel a munkaárakat, hogy nagyobb keresethez jussanak.

Több sem kellett ennek a minden emberi érzésből kivetkőzött hajcsárnak. A legdurvább szidalmakkal és olyan ocsmány kifejezésekkel illette a hozzá forduló munkástársainkat, melyeket a jó ízlés tilt, hogy lapunkban közreadjuk.

Nem tudjuk, vajjon Skupi műhelyfőnök tudtával bánnak-e ilyen durván a munkásokkal akkor, amidőn helyzetük javítását kérelmezik. Ahogy mi ismerjük a jelenlegi műhelyfőnök munkásbarátságát, egy cseppet sem kételkedünk abban, hogy egyenesen az ő intenciói szerint járnak el a munkásokkal szemben akkor is, ha csak kérnek. De mi lesz majd akkor, ha felkorbácsolt tenger módjára háborogva, követelni fognak? Mi lesz akkor Skupi ur?

Szabadka. *(Egy pályaoir levele).* Nem is Szabadkáról kaptuk a levelet. Ovatoságból nem írjuk ide a helységet, mert még lenyakaznák a beküldőjét, amiért panaszkodni mert.

Sok ujat nem mond a levél, és ha leközzöljük egyik-másik részét, csupán azért tesszük mert olyan helyről jött, ahol még sohasem járt „igazgató“.

A levél beküldője nem látott még eddig sem eleven „*cucilistát*“ de még eleven püspökötsem. És mégis öntudatra ébredt. Minden izgatás nélkül rájött arra, hogy a pályaoirakat végnélkül kizsákmányolják. Egy, a nagy forgalomtól egészen távol eső helyen is 10—12 vonatot kell fogadnia naponta. Hét kilométer hosszú pályatestet naponta négyszer bejárnia. Ezenkívül gyomot ka-

pálni, fákat nyesegetni stb., mind a pályőrök munkája. Végnélküli szolgálatuk ellenére is *éber* figyelmet követelnek tőlük. Egész nap testet őrő munkát végezni, éjjel pedig a vonatokra és sorompókra ügyelni. De hol késik a 8 napi szabadság, a heti szabadnap, a szolgálati bódék?

Hol a nagyban dicsért fizetésrendezés, az éjjeli pótlék, a sorompók utáni pótlék?

Mind olyan kívánságok, amelyeket a levélíró szerint csak akkor lehet kivívni, ha az összes pályőrök lerázzák magukról a szentkoronás maszlagot és beiratkoznak abba a szövetségbe, ahol helyük van, a Vasuti Munkások Országos Szövetségébe.

Ime, mennyivel okosabb ez a pályőr, aki kenyér után törtett, mint Komócsy Ferenc váltóőr, aki azon jajgat a szentkoronások lapjában, hogy *szébb legyen a máv. szolgák egyenruhája*. Olyan ezüst zsinort akar Komócsy ör is a szolgák részére, mint az altiszteknek van.

Ej, ej Komócsy ur, hogy önnek egyéb gondja nincs. Talán bizony mindennap tyuk fő a fazékában?

Zólyom. (*Lakáshidny.*) Amióta a zólyomi háziurak nesztét vették, hogy a vasutasok magasabb lakbérilletményeket *fognak*, de csak *fognak* kapni, már is intézkedtek, hogy a lakbérilletmények az ő zsebeikbe vándoroljanak.

Zólyomban, akárcsak Budapesten, nincs háziur, aki nem *stájerolt* volna.

A lakások után amugy is nagy a kereslet. A vasuti személyzet a büntetésből való áthelyezések folytán is szaporodik és tényleg Zólyom a Máv. büntető kolóniája. A gyakori forgalmi zavarok is hozzájárulnak ahhoz, hogy büntetésnek tekintse minden vasutas az itteni szolgálatát, amilyen büntetés a kolóniabeliekre nézve az otthagadás is.

A zólyomi Máv. kolónia vagy 56 lakással bir, amikor az ottani vasutasok száma a hétszázat is meghaladja. És azután milyennek ezek a „lakások”? A terjedelmük akkora, mintha liliputiak számára építették volna. Az újabbban Zólyomba helyezett vasutasok már egyáltalán nem is kapnak lakást, különösen azok nem, akik gyermekekkel birnak. A kolóniabeli lakások javarésze alig 10—12 m² nagyságúak és egyik-másikban huszan is alszanak. Sőt vannak családok, akik *egyéb hajlék híján teherkocsikba húzódnak*. Egy szegény kocsiutó munkástársunk felesége ilyen kocsiiban várja a lebetegedését.

Ilyképpen gondoskodik a nagy nemzeti kormány még nagyobb kereskedelmi minisztere arról, hogy a vasutasok helyzetén segítsen.

Egygyel több bizonyíték, hogy a vasutasoknak van okuk a szervezkedésre.

Pécs-Üszög. (*Fűtőházi basák.*) Más helyen irtuk meg a pécsi vadállatias mozdonyvezető garázdálkodását, bosszuszomját. Azonban van még egy „munkásbarát”-mozdonyfelvigyázó itten, akit már Zágrábban akartak lelőni. Ez is, ahol teheti, nyuzza a munkásokat és fűtőket. Ha valaki hosszú szolgálat után vonakodik, pihenés nélkül szolgálatba menni, azt elküldi sétálni néha 8 napra is. Most is egy fiatal fűtőmunkástársunkat felszólított, hogy 36 órai szolgálat után — egy-két óra megzakitással — ismét szolgálatba menjen. Ő azonban ki lévén merülve, kifogást tett, hogy nincs mit ennie. Erre a felvigyázó azt mondta neki: „Menjen hozzón a csárdából.” Persze ez nem megy oly könnyen és miután nem volt hajlandó menni, elküldte sétálni, hogy kipihenje magát. Ilyen és hasonló esetek történnek Üszögön. Ily dolgokkal akarják a munkásságot „megnyerni és velük együtt szövetkezni”. Azonban itt is kezd rohamosan nőni az elégtelenség az ily Rozgonyi-féle alakok ellen.

Szolnok. (*Tanoncnyuzás.*) Szolnokon oly módon játszzák ki az ipartörvényt, hogy a tanoncokat a törvényben előírt 10 órai munkaidő helyett 12 óra hosszat foglalkoztatják. Ennek nyoma azonban a Máv. könyveiben nincsen, miután csupán 10 órát

számolnak el részükre a hivatalos listán. A két órai tulidót a segédek tartoznak megfizetni a tanoncoknak, mint az esztergályosoknál is, más gyáraknál pedig a csoport fizeti.

Azt mondják, van iparhatóság, van ipari biztos, akik az ipartörvény felett az ellenőrzést gyakorolják. Hát vajjon hol vannak ezek? Bizonyára csak a dotációkat szeretik, de kötelességüknek eleget tenni nem, mert máskülönbén hogy is lehetne az, hogy gyenge tanoncokkal 12 órai nehéz munkát végeztetnek?

A szolnoki Máv. műhelyfőnök persze majd a legajátatosabb képet mutatja ehhez, mintha az egész dologról semmit sem tudna. Mert idejövetele alkalmával azt mondotta, hogy önála a denunciánsok részére a hátsó ajtó be van csukva. Pedig a tapasztalat azt bizonyítja, hogy ez gyakrabban nyílik meg, mint az igazság ajtaja.

Nyugoti főkszerár. (*A rendtelenség rendszere.*) Ez ütötte fel hydra-fejét a nyugoti főkszerárban. Hogy milyen káros következményekkel fog járni ez a rendtelenség, arra majd akkor fogunk felelősködni azok, kik megteremtették, ha érezni fogják a hatást, mely az elégedetlenség folytán elkedvetlenedett munkások munkateljesítményében fog megnyilvánulni.

Hogy van ok az elégedetlenségre, azt bizonyítja az itt felsorolt esetek. Azok a munkások, kik havonta kevesebb napon át dolgoznak, többet keresnek, mint azok, akik több napon át dolgoztak, holott a napibérük egyenlő. Hogy miképp lehetséges ez, arra igazán kíváncsiak vagyunk.

De az meg egyenesen botrányos állapot, hogy amíg az öregebb munkásoknak fizetnek 2 korona napibért, addig az újonnan felvett munkásoknak 2:99 koronát. Nem az irigység készíti a munkásokat ez ellen tiltakozásra, hanem a méltánytalanság feletti elkeseredésük, hogy őket, akik már hosszú éveken át huzzák az igát, mellőzték akkor, amidőn a béreket szabályozták. Ha a főnökségben egy parányi igazságérzet van, úgy meg fogja szüntetni ezeket a nagy igazságtalanságokat. Sérelmes még az is, hogy a kifizetések alkalmával levonják a 2 órai időt, melyet a várakozással eltöltenek; holott ezt még a legnyomorultabb magánvállalat sem teszi meg.

A vásár- és ünnepnap munkáért is teljesen jogosult a munkások azon követelése, hogy ha fél napon át dolgoznak, akkor az egész legyen fizetve. Ez meg van már a fűtőházakban is mindenütt.

Mindezeket a panaszokat már több ízben akarták Sajbert főraktárnok útján a főnökség elé terjeszteni, azonban a főraktárnok ur sohasem teljesítette a munkások ezirányú kívánságait. Ezen okból a nyilvánosság útján hívják fel a nyugatiak szertárfőnökét, hogy tudomásul véve azon sérelmeket, melyek a munkásai lelkét égetik, igyekezzen azokat jóakarattal orvosolni.

Hogyan lehet a vasutas egészséges?

Efelől nem egy ízben tartottak felolvasást a pályorvos urak és ellátták a munkásságot „jó tanácsokkal”. Állandóan kiemelték „tanításaikban”, miként kell *laknunk, öltözködnünk, táplálkoznunk*. Megtanítottak arra, hogyan ápoljuk testünket? Hogyan védekezünk a betegségek ellen? stb. stb.

Szépek, szépek ezek a jó tanácsok, de lássuk, miként áll mindez a valóságban?

Az egyszer evidens, hogy az a vasutas, aki a pályorvosok jó tanácsait megfogadja és betartja, hosszúéletű és egészséges lesz.

De, hogy miből fedezze a vasutas mindazt, amit a jó tanácsok alapján beszereznie szükséges, arra vonatkozólag nem adnak tanácsot még a valóságos belső titkos tanácsosok sem.

A lakást illetőleg lelkünkre kötik, hogy nagy, tágas és szellős lakásokban lakjunk, hogy a lakásoknak a főkellékei a világosság és szárazság legyenek, de a legfőbb kellékről, a pénzről, mélysegesen hallgatnak. A pályorvos urak közül egyetlen egy sem akadt, aki jó tanácsokkal szolgált volna a kormánynak, hogy *magasabb lakbért* adjon

a vasutasoknak, amiből ezek a méregdrága lakbéreket fedezni képesek is legyenek.

Arról meg senki sem emlékezett meg, hogy 40.000 vasutasnak egy fillér lakbérilletménye sincs, hogy silány keresetükből az élelmezésre alig birnak valamit fordítani, mert keresetüknek nagyrészt a házbér emésztí meg.

Különösen a nagyobb városokban lakó vasutasok helyzete válik elviselhetetlenné.

A fizetésrendezésbe helyezték egyedüli reményüket, remélve, hogy magasabb lakbérosztályba sorozzák őket. És ehelyett tapasztalhatták, hogy olyan méregdrága városokat, mint Zágráb, Kolozsvár, Temesvár, Arad, Nagyvárad stb. stb. *nem* sorozták az első lakbérosztályba.

Az alacsonyra szabott lakbérilletmény vagy ennek sokszor teljes hiánya arra készíti a vasutast, hogy „*olcsó*” lakást béreljen. Miután azonban hivatása megkívánja, hát a pályaudvar közelében keres magának és nagyszámu családjának hajlékot.

Eppen ez a körülmény idézi elő, hogy a pályaudvarok környékén levő házbéreket a nagy kereslet folytán még jobban felemelik, mint bárhol másutt ugyanabban a városban. A házbérspekuláció a modern nagyvárosok legújabb, de egyuttal legjövödelmezőbb iparágát képezi.

Boldog az a vasutas, aki legalább hajlékra talál, azonban eszeágában sincs megkövetelni, hogy keservesen szerzett pénzéért „*nagy, tágas, szellős, világos és száraz*” lakást követeljen. A mai viszonyok között ilyen óhaj nyilvánításáért bizony a szeme közé nevetnének. Akinek kevés a jövedelme, lakjék *ugy, ahogy tud*, azonban *ugy* lakni, amiként ezt *tanácsolják*, a vasutas jövedelméből *nem* telik.

Meg kell köszönnie a vasutasnak, ha pénzéért valami „*lakás*”-nak csufolt oduban egyáltalában megtűrik.

Azt is igen szépen és igen sokszor elpredikálták már, hogy a lakásokat tisztán kell tartani.

Csak hogy a tanácsadók megfélemedeztek arról, hogy a vasutasoknak nem áll módjában szakácsnét, szobaleányt tartani, meg hogy a vasutas felesége száz esetben kilencvenszer maga is kenyérkereset után lát, hogy férjének anyagi gondjain némileg enyhítsen.

Bizony bajos olyan asszonynak, aki reggeltől estig a kenyér után tülekszik, naponta az igen melegen ajánlott „*nagytakarítást*” véghez vinni.

A lakás után a főfigyelmet a ruházatra kell fordítani. Legalább a tanács szerint, átizzadt vagy átázott ruhát azonnal szárazzal kell felváltani. Mintha bizony a tanácsot osztogató pályorvosok nem is tudnák, hogy a vasutasok sok-sok kategóriája zuhogó esőben is dolgozik s ha bőrig ázott is, bizony nem áll módjában száraz ruhát ölteni. De mikor fogják — az átázásnak elejét veendő — a pályorvosok a Máv. atyáisteneinek lelkére kötni a vízhatlan ruhák kiosztását? Hiszen ma úgy állunk ebben a tekintetben, hogy a vasutasnak még módjában sincs a nedves ruhákat valami megfelelő helyiségben megszáritani.

Igen sokat beszélnek az orvos urak a jó táplálkozásról is. Elpanaszolják, hogy „*fájdalom*”, a vasutas főtáplálékát még mindig a burgonya képezi. Fájdalom, mondjuk mi is, de hozzá tesszük, hogy hiszen a vasutas fizetéséből husra meg egyébire nem is telik. Hogy „*minden alattvalónak fazekában tyuk főjön*”, ezt a kijelentést egy francia király és nem Kossuth Ferenc tette.

Az élelmiszerek elviselhetetlen drágasága nagyban hozzájárul az alkoholfogyasztáshoz. A rosszul táplálkozó vasutas *kénytelen* az alkoholhoz fordulni, hogy hosszú szolgálati ideje alatt ellenállóképességét fokozza.

Csak hogy ez a mesterségesen szitott és ébrentartott energia azután az egészség rovására történik, annak az egészségnek rovására, amelyet megóvni elsősorban a Máv.-nak mint munkaadónak állana érdekében.

Csak hogy a Máv. úgy véli, hogy teljesen elegendő, ha a pályaorvos kioktatja a munkásságot, miként az egészség főtitka a test tisztasága.

Az már azután nem a Máv. gondja, hogy a vasutas hol fürdik? Hányszor sürgettük már a lapok hasábjain a fürdők létesítését, ma még mindig ott állunk, hogy mérvadó egyének *ígéretlik*.

Mindezekből láthatják a vasutársaságok, hogy ha azt kívánják, hogy alkalmazottaik egészségesek és *munkaképesek is legyenek, akkor elsősorban a bérviszonyokat kell javítaniok és a munkaidőt leszállítaniok*. Tiszta, egészséges, jól szellőztetett műhelyek, munkásvédő készülékek, fürdők stb. létesítéséről gondoskodni.

Mindezt egy kis jóakarattal már régen meg lehetett volna valósítani. Azonban „*odafenn*” megszokták a vasutast fejős tehénnek tekinteni, hogy a szent profitot a vasutasok rovására, évről-évre öregbít-hessék.

De mindezekből levonhatják a vasutasok is a következtetéseket: az igazgatóságok a vasutasoknak maguktól soha semmit sem adtak. Ha helyzetük itt-ott javulást mutat, úgy ez csak a vasutasok sajtójának és szervezkedésének tudható be.

Ezen a téren is a szervezkedéssel, sőt kizárólag *csak a szervezkedéssel* tud majd a hatalmas vasutastábor eredményeket felmutatni.

TÁRSADALOMTUDOMÁNY

A szocializmus alaptételei.

Irtó Stern J.

(Folytatás.)

Nagy haladást tanusít a munkaerő központosítása célszerű egyesüléseknél a kézműiparban. Nem kevésbé emelte a földmívelési vegyészeti a föld termőképességét. Midőn az ember végre a gőzt rabszolgájává tette és a géptan egy megfelelő óriást, a gőzgépet teremtette, amelyhez az ezermester villamos-ság szegődött, mily csodákat művelt azóta az ember, mily kincseket volt képes a természettől kicsikarni és ennek bőséges adományait értékesíteni! Mindent, amit a régiek képzelme varázslókról álmódott, akik a mese szerint szellemekkel és ördögökkel cimboráskodtak, messze túlhaladtunk azzal, amit eddigelé a gőzzel, villamossággal és a gépészettel elértünk. Hány olyan tárgy, amely azelőtt ritka és becses volt, manap csekély értékű, mert azt a gép óriási mennyiségben gyártja! És dacára mindezeknek, a természeti és technikai tudományok még gyermekkorukat élik; amit a jövő még méhében rejt, az kétségtelenül háttérbe fogja szorítani az eddigi vívmányokat.

Vegyük figyelembe most már, hogy a szocialisztikus közösségben egy felette helyes munkabeosztás fog tért foglalni; hogy az óriási munkaerők, melyek manap terméketlen célokra pazaroltatnak, a termelésre fel lesznek használva; hogy továbbá azon gátak, melyek a gépek alkalmazását a magángazdaságban akadályozzák, meg fognak szűnni és hogy a társadalom azokat minden irányban ki fogja terjeszteni és számtalan, ma még emberi kézzel végzett munkát a gőzre fogja áthárítani, figyelembe véve végül, hogy a kutatás és a feltalálási szellem a létérti küzdelem által többé el nem fojtva, a termelés minden ágait előbbre fogja vinni, akkor valóban nagy tudatlanságra vall, ha valaki azt állítja, hogy a szocialisztikus népállam nem a legnagyobb kényelmet akarja biztosítani mindenki számára. Gondoljuk csak meg, hányféle fogyasztási cikk, pl. sör termeltetik már ma is oly nagy mennyiségben, hogy az általános élvezeti cikké vált.

IV-ik Henrik és kíséretének ismeretes Canossa-utjáról a történelem következőleg ír: „Kezek és lábakon, csuszva-mászva, a vezetők vállait átkarolva, majd megbömbölve, majd pedig helyenkint legurulva, jöttek le végre a férfiak (az alpesi hegy-

szorosról). A királyné és kísérete marhabőrökön lettek leszállítva”. Manap már minden vándorlegény a Gotthard-vasutal ugyanazt az utat teszi meg, ha van annyi apró pénze, hogy magának jegyet válthasson. Az ing még a 15. században a fényűzési cikkek közé tartozott. Tudvalevő, hogy VII. Károly, Franciaország királyának neje általános irigység tárgya volt, mert kettőnél több vászoninge volt.

A HÉT ESEMÉNYEI.

A hollódi vasuti katasztrófa okozóját, Nagy Zoltán hollódi állomásfőnököt — mint Nagyváradról táviratozzák — a törvényszék vádtaácsa közveszélyű cselekmény vétségéért vád alá helyezte.

Mi azt hisszük, helyesebb volna a főbűnöst, a Máv.-ot vád alá helyezni.

Vészteségünk. Bugyi Mihály ceglédi munkástársunkat elragadta a halál. Mindössze 23 évet élt, de azért kivette a részét a proletárság küzdelmeiből. Temetésén úgy a ceglédi, mint az abonyi vasutasok koszorút helyeztek sírjára. A szövetség ceglédi helyicsoportja nevében Tóth József elvtárs tartott meleg hangú búcsuztatót. Örizzük meg az elhunyt emlékét!

Augusztus 9-én, 63 éves korában meghalt a fővárosban *Bakalátschek* Lukács nyugalmazott államvasuti mozdonyvezető elvtársunk. A temetés minden egyházi szertartás mellőzésével, vasárnap délután volt a Vörösvári-utca 18. számú halottasház-ból. *Bakalátschek* elvtársunknak ugyanis az volt az utolsó kívánsága, hogy a temetésen ne jelenjen meg pap, hanem valamelyik elvtársunk mondjon koporsója felett búcsubeszédet. Ez meg is történt. Vasárnap délután 3 órakor a ravatal előtt Haáz Kálmán elvtársunk elbúcsúztatta a halottat. *Bakalátschek* Lukács elvtársat a III. kerületi temetőben temették el. A végtisztességen az igazi, mély őszinte gyász honolt a szívekben, amely méltó volt az öntudatos, kerges kezű munkásproletár emlékeztetéséhez.

Kossuth ur vonatai. Mióta Kossuth Ferenc és Sztérenyi vezetik a közlekedésszervező Magyarországon, mindennap provokálják a fennen való dicséreteket, ahelyett azonban nap-nap után rájuk odfol maga a vonat. Most megint egy ilyen esetről hoz hírt a táviró.

Az orsovai 704-es számú gyorsvonatot a minap délután 2 óra 25 perckor Pilis és Albertiúrsa között baleset érte. Szemben jött vele a másik vágányon egy talpfákkal megrakott tehervonat, amelynek terhe oly szerencsétlenül volt elhelyezve, hogy áttért a másik vágányra. A gyorsvonat nekiment a talpfáknak. Nagy Lajos fűtő leesett a vonatról, bordaüstést szenvedett és karját is eltörte. Több kocsi ablaka betört, a kocsik egyrésze megrongálódott. A súlyosan sérült Nagy Lajost, miután orvos nem volt a vonaton, a hálókocsiban helyezték el és Garas főfelügyelő, aki a vonaton volt, az első segítségben akarta részesíteni, de a mentőszekrényt csaknem teljesen hasznavehetetlen állapotban találta, ami nagyon jellemző az államvasuti gondalkodásra. Budapesten a mentők várták a vonatot és Nagy Lajost a kórházba szállították.

Lefoglalt lokomotív. Nagyváradon a napokban a vasuti állomáson lefoglaltak egy lokomotívot. A végrehajtást szenvedő alperes ugyanis az államvasut volt, amelyet egy államvasuti tisztviselő bepörölt. A pör már ötszöndös és most dőlt el a felperes, Létai Sándor, javára, akinek a bíróság 1902-től máig kijáró és a magyar államvasut által vitassá tett évi járadékok fejében 7826 korona 60 fillért ítél meg. A vasutfizetett is 4158 korona 25 fillért még a per folyamán, az ítélet után pedig még 2890 korona 62 fillért. Pedig több járt, 750 korona 79 fillérrel több. A felperes tehát kérte ezt a többet. S hiába kérte. Fogta erre magát s ügyvédje útján kérte a végrehajtást. S a bíróság természetesen elrendelte. Így történt meg a nevezetes foglalat. Csathó Jenő végrehajtó és Butyák Lajos állomásfőnök szerepeltek az eddig páratlan aktusnál. Az állomásfőnök tréfásan mutatott egy éppen berobogó vonatra:

— Elég lesz fedezetnek?

De a végrehajtó és dr. Szabó György ügyvéd szerényebbek voltak, megelégedtek egy lokomotívval. Ezt azonban annak reudje és módja szerint lefoglalták. Becsárul 24.000 koronát tüntettek fel.

Nagyon valószínű, hogy az árverésre is rákerül a sor, mert hiszen a Máv. ez idő szerinti vasutas minisztere a vasutasok érdekeit csupán ígérekkel szokta istápolni, már pedig a felperesnek érdeke volna az, hogy a pénzt mielőbb megkapja. Az is igaz, hogy a végrehajtót nem lehet ígérekkel bolondítani és így csakugyan megeshetik, hogy Kossuth ur vasuti miniszterkedése alatt a lokomotívokat is ellicitálják, ami ugyan nem menne csodaszámba, mindössze a beütött csőd egyik természetes jelensége volna.

Öngyilkos főmérnök. Mult csütörtökön *főbe lölte magát* a Pannónia-étteremben Fabricius Béla vasuti főmérnök. Az öngyilkost beszállították a Rókusba, másnap délben megoperálták s immár tul van minden veszélyen. Fabricius egész éjjel *muzsikáltatott* magának az étterem cigányával és buszóták közepette próbált megvalni az élettől há-

rom golyóval. Gyógyíthatatlan betegség miatt kereste a siri nyugodalmat.

Durva vasutas. Tóth Gyula légszeszgyári munkás minap egy reggel Monorról bejött munkába a fővárosba. A kőbányai alsó pályaudvaron a tilos oldalon szállt ki a vonatból, mert sietős volt a dolga. Egy egyenruhás vasutas — állítólag pénztáros volt — útját állta Tóthnak és kérdőre vonta: hogy merészel a tilos oldalon kiszállani? A feltartóztatott munkás tiltakozott a brutális hang ellen, mire a pénztáros megragadta a gallérjánál, becípelt a hivatalos helyiségbe és úgy összeverte, hogy a megrémült gyengébb szervezett munkás-ember kénytelen volt az ablakon át menekülni. Ez a Tóth Pál panasza. Ha így esett a dolog, akkor olyan durvaságra vetemedett a kőbányai pályaudvar pénztárosa, amely nem maradhat megtorlatlanul. Várjuk a vizsgálatot.

Vasuti összeköttetés. Madridból táviratozzák, hogy Alsaszuánál két vonat összeköttözött egymással. Az összeköttözés hajnalban két órakor történt. Nyolc teherkocsi égett el. A déli gyorsvonat sértetlen maradt. A pályatestet romok borítják. Az összeköttözésnél két vasuti alkalmazott megsebesült.

Kidobták a robogó vonatból. Kaposvárról táviratozzák: Balatonszentgyörgy közelében a déli vasut vonatából Kőszegi József gazdag földmivest *kirabolva kidobták*. A rablók elmenekültek. *Kőszegi súlyosan megsérült*. A tetteseket nyomozzák.

A vonat áldozata. Kiskunlacháza állomáson szerencsétlenség történt. A Szabadkáról jövő személyvonat elgázolta Tíringer Molnár József 52 éves uradalmi béresgazdát, aki súlyos belső sérüléseket szenvedett. Tíringer életben maradásához kevés a remény. A baleset oka állítólag az, hogy a szabadkai vonattal egyidőben érkezik Kiskunlacházára a Budapestről jövő személyvonat is és az utasok közvetlenül a berobogó másik vonat előtt szállnak ki a kocsikból. Minden esetre kíváncsiak volna, ha az államvasutak üzletvezetősége segítene ezen az állapoton, mielőtt másik véres szerencsétlenség figyelmeztetné arra, hogy a Máv.-nál is lehetne rendet csinálni.

Hol vannak az átjárók vagy a külföldön mindentitt található alagutak?

Szerkesztői üzenetek.

Többeknek. Segélyezésekről köszönetnyilvánításokat nem küzlünk. Egymást támogatni a szervezett munkásság erkölcsi kötelessége, amiért köszönetet természetesen senki sem vár.

Arad. Vigye az ördög Hahn Fülöp urat. Sohase marasztalják, nem a szövetségnek van szüksége rá, hanem éppen megfordítva. Persze, aki *hidmester*, az már lenézheti a munkásságot, így véli ő. Szegény feje! Hiszen ezzel csupán a saját ügyfogyottságát árulja el.

P. K. Szolnok. Forduljon a „*Polizeidirektion*”-hoz Bécsbe. Költségek fejében 1 korona 20 fillér küldendő be.

Egy pályáőr. Sorát ejtjük.

Ceglédiek. Maguknál már a gyakornok-ficsurak is ugrálnak? Csak azután meg ne járják! Rájok vall, hogy *másra* fogják, hogy „*reszeg*”. A részeg embernek különben is az a természet, hogy azt hiszi, hogy a föld inog és nem az ő *saját* lába.

Az is bizonyos, hogy a legutóbbi karambol előidézője nem volt „*szocialista*”, mert aki a baleset okozója volt, azzal a főnök ur már igen keztyűsen bánt. Bezzeg J. J. munkástársnak, sokkal csekélyebb hibáért, 20 korona büntetést szóztak a nyakába. Hanem azért csak kitartás. Jön még kutyára, Mikulásra, de meg a Rigóra is dér.

Felelős szerkesztő: Faragó Dezső.

Laptulajdonos: A magyar vasutas-szervezet.

Világosság könyvnyomda r.-t. Budapest, Nyár-utca 1.

CSERE.

Géplakatos piski-i fűtőházból szombathelyi műlybe vagy fűtőházba.

Géplakatos piski-i fűtőházból brassói műhely- vagy fűtőházba.

Géplakatos piski-i fűtőházból szolnoki vagy budapesti műhely- esetleg fűtőházba.

Kazánkovács piski-i műhelyből Brassóba vagy Kolozsvárra.

Első Leánykiképző Egylet mint Szövetkezet. (Gyermekek- és életbiztosító intézet.) Budapest, VI., Teréz-körút 40—42. Alapított 1863. Folyó év július havában 1.906.400 korona értékű biztosítási ajánlat nyújtott be és 1.613.500 kor. értékű új biztosítási kötvény állított ki. Biztosított összegek fejében 94.346 korona 66 fillér fizetett ki. 1907 január 1-től július 30-ig bezárólag 13.668.130 korona értékű biztosítási ajánlat nyújtott be és 10.046.330 korona értékű új biztosítási kötvény állított ki. Biztosított összegek fejében a folyó évben 616.531 korona 62 fillér és az intézet fennállása óta 11.819.777 korona 53 fillér fizetett ki. Ezen intézet a gyermek- és életbiztosítás minden nemével foglalkozik, a legolcsóbb díjtételek és legelőnyösebb feltételek mellett.